



Citation: A. Di Meo (2023). Le prospettive economiche del Regno d'Italia in Oriente dall'apertura del Canale di Suez all'insediamento della colonia di Assab (1865-1882). *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 6(1): 93-115. doi: 10.36253/bsgi-7456

Copyright: © 2023 A. Di Meo. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.bsgi.it>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Le prospettive economiche del Regno d'Italia in Oriente dall'apertura del Canale di Suez all'insediamento della colonia di Assab (1865-1882)

The Economic Prospects of the Kingdom of Italy in the East from the Opening of the Suez Canal to the Settlement of the Colony of Assab (1865-1882)

ALESSANDRO DI MEO

Early Career Member, Royal Historical Society, London (UK)

E-mail: alessandro.dimeo@email.it

Abstract. The inauguration of the Suez Canal effectively transformed the Red Sea into the main communication route between the Mediterranean and the Indian Ocean; the government of post-unification Italy launched a series of studies and prospecting both to strengthen its infrastructure, particularly ports and railways and to identify territory to be used as a colony, for reasons of international prestige. Substantial, largely unpublished archival documentation, at present the Historical Archives of the Italian Geographical Society and the *Fondo Bixio* at the University of Genoa, allows us to sketch a much more complex context regarding Italy's early expansionist initiatives. At the time, Italian executives were more interested in expanding their trade networks to the East, while the East African coast was considered inappropriate for establishing a colony there; moreover, the very type of colony being based was the subject of intense political debate, with proposals for founding penal establishments or commercial outposts. The article analyzes the geopolitical tensions of the European Powers in the Red Sea area, comparing Italian, British, Spanish, German, and French expansionist initiatives from a global perspective to understand the causes and vicissitudes that led the Italian government in 1882 to purchase Assab Bay from the Rubattino Company, officially initiating expansionism in Africa.

Keywords: Red Sea, Suez Canal, Assab, Ethiopia, Western explorations in Africa, Horn of Africa, Indian Ocean.

Riassunto. L'inaugurazione del Canale di Suez trasformò di fatto il mar Rosso nella principale via di comunicazione tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano; il governo dell'Italia post-unitaria avviò una serie di studi e prospezioni sia per rafforzare le proprie infrastrutture, in particolare i porti e le ferrovie, sia per individuare un territorio da adibire a colonia, per ragioni di prestigio internazionale. Una cospicua documentazione archivistica in gran parte inedita, conservata presso l'Archivio Storico della Società Geografica Italiana e presso il Fondo Bixio dell'Università di Genova, permette di delineare un quadro molto più complesso relativamente alle prime iniziative espansio-

nistiche italiane. All'epoca, gli esecutivi italiani erano più interessati ad espandere le proprie reti commerciali verso l'Oriente, mentre la costa dell'Africa orientale era considerata inappropriata per stabilirvi una colonia; inoltre, era oggetto di serrate discussioni politiche la tipologia stessa della colonia istituenda, con la proposta di fondare stabilimenti penali oppure avamposti commerciali. L'articolo analizza le tensioni geopolitiche delle potenze europee nell'area del mar Rosso, comparando in una prospettiva globale le iniziative espansionistiche italiane, britanniche, spagnole, tedesche e francesi, con l'obiettivo di comprendere le cause e le vicissitudini che portarono il governo italiano, nel 1882, ad acquistare dalla Compagnia Rubattino la baia di Assab, avviando ufficialmente l'espansionismo in Africa.

Parole chiave: Mar Rosso, Canale di Suez, Etiopia, Esplorazioni occidentali dell'Africa, Corno d'Africa, Oceano Indiano.

1. Introduzione

Le vicende relative all'acquisizione della baia di Assab da parte del governo italiano nel 1882, sono state trattate nelle ricostruzioni storiografiche sul colonialismo come l'esito di un percorso intrapreso in sordina dal missionario lazzarista Giuseppe Sapeto, sostenuto successivamente dall'imprenditore Raffaele Rubattino e infine rilevato dallo Stato italiano per ragioni di prestigio internazionale, in particolare per consentire al governo di partecipare al congresso di Berlino del 1884 in qualità di rappresentante di una "potenza coloniale" (Giacchero, Bisogni 1942).

Gli studi dedicati agli esordi dell'espansione coloniale italiana, però, hanno rivelato un prospetto maggiormente articolato e complesso; la ricerca di un territorio da adibire a colonia, in parte conseguenza di analoghi progetti intrapresi dagli Stati preunitari, fu ereditata e perseguita dagli esecutivi nazionali a partire dal 1865, finalizzati ad assicurare all'Italia il possedimento di un avamposto lungo le rotte commerciali dell'Oriente (Brunialti 1882, 306-322; De Leone 1955a, 31-72; Battaglia 1958, 66-72). Le prospettive commerciali suscitate dall'apertura del Canale di Suez spinsero gli esecutivi presieduti da Luigi Federico Menabrea, negli anni dal 1865 al 1869, ad intensificare le ricerche della Marina militare nell'Asia sudorientale, culminate con il tentativo di ottenere una concessione territoriale nel Borneo, che secondo lo storico Sergio Angelini fu "il maggiore impegno coloniale dell'Italia ufficiale nel ventennio successivo all'Unità" (Angelini 1965, 534)¹.

I problemi legati alla situazione politica dell'Italia post-unitaria, accentuatasi con la presa di Roma e il trasferimento della capitale da Firenze, acuite dalle difficoltà economiche e sociali esacerbate dalle politiche tese al raggiungimento del pareggio di bilancio, spinsero il governo di Giovanni Lanza a sospendere tutte le iniziative espansionistiche attraverso l'istituzione della 'Commissione per le colonie', che pose il veto a tutte le acquisizioni effettuate fino ad allora – dalla baia di Assab (fig. 1), acquistata da Sapeto nel 1869, ai protettorati concordati dall'avventuriero Giovanni Emilio Cerruti con alcuni sultani e rajah delle Molucche nel 1870 – e decretò l'interruzione delle trattative in corso con il Foreign Office britannico finalizzate all'ottenimento del beneplacito del governo inglese per l'insediamento di una colonia penale nel Borneo (Brunialti 1882, 541-542).

Negli stessi anni si intensificò anche il dibattito politico sulla tipologia di colonia da fondare; inizialmente la scelta era caduta sull'istituzione di colonie penali, per sopperire al problema del sovraffollamento carcerario, deportando i condannati per brigantaggio in isole lontane dalla madrepatria. La colonia, secondo i sostenitori dell'espansionismo, avrebbe dovuto svolgere anche il ruolo di avamposto commerciale italiano lungo le rotte mercantili dell'Oceano Indiano; si trattò di un compromesso teorizzato per promuovere l'insediamento di una colonia italiana senza suscitare l'opposizione di studiosi come il geografo Cristoforo Negri, presidente della Società Geografica Italiana, propugnatore di un pacifico espansionismo commerciale e strenuo avversario delle occupazioni territoriali (Doria 1980, 132-137).

L'apertura del Canale di Suez suscitò un vivace dibattito tra gli studiosi di economia commerciale, come testimoniato dalla cospicua mole di pubblicazioni relative ai diversi aspetti dell'interscambio economico mondiale, con le osservazioni e le proposte idonee all'inserimento dell'Italia nelle reti mercantili globali. Alla fine, l'Italia stabilì il suo primo avamposto coloniale ad Assab per un insieme fortuito di circostanze, agevolate dalla vendita della baia alla Compagnia Rubattino che nel 1882 fu rilevata dal governo italiano, ma negli anni Sessanta – quando Sapeto trattava con le autorità etiopi l'acquisizione di alcuni territori e un altro missionario, padre Giacinto Stella, creava la sua colonia agricola nella regione dello Sciotel – l'area del Corno d'Africa era oggetto di perlustrazioni e di tentativi coloniali da parte delle altre potenze europee, in particolare la Francia, il Regno Unito e la Spagna.

L'obiettivo dell'articolo è di ricostruire le vicende che portarono l'Italia a stabilire la sua prima colonia nel Mar Rosso, esaminate in un'ottica ispirata alla metodologia della *World History*, attraverso una documentazione ine-

¹ Cfr. Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana [d'ora in poi AUSMM], B. 2196, Principessa Clotilde, "Rapporto dell'Ammiraglio Carlo Alberto Racchia al Ministero della Marina, n. 308", Batavia, 20 marzo 1870.

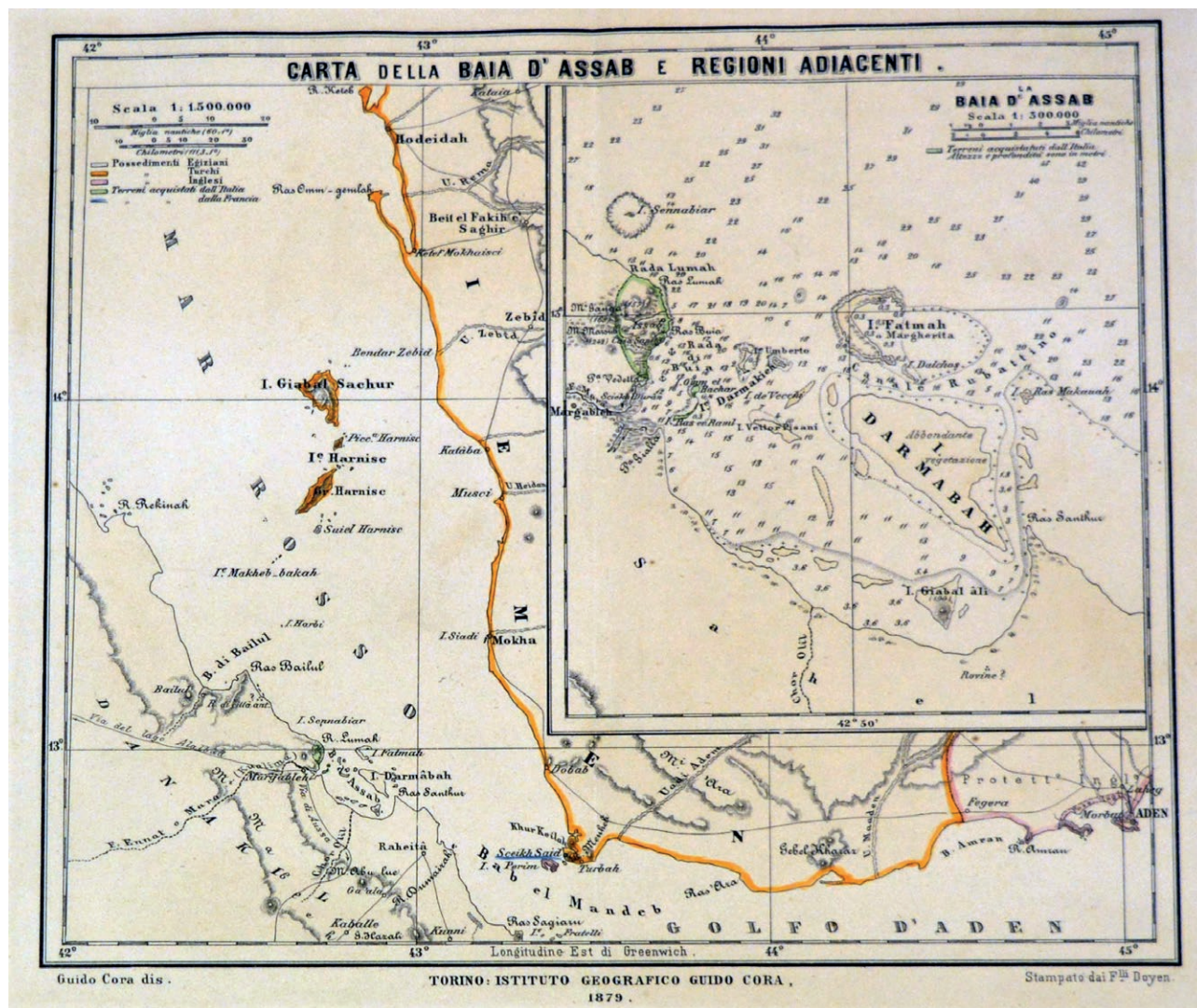


Figura 1. Guido Cora, *Carta della Baia d'Assab e Regioni adiacenti*, 1879, litografia a colori, Fratelli Doyen e Compagnia. Fonte: Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Musei Reali, Biblioteca Reale Torino (<https://www.catalogo.beniculturali.it/detail/HistoricOrArtisticProperty/0100392294#lg=1&slide=1>).

dita emersa nel corso di ricerche condotte presso l'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, l'Archivio Storico della Società Geografica Italiana ed il Fondo Nino Bixio dell'Università di Genova, analizzando le motivazioni che portarono alla scelta di Assab, le opinioni di studiosi e patrioti come Cristoforo Negri e Nino Bixio, le controversie diplomatiche con le altre potenze occidentali.

2. Le potenze occidentali e l'apertura del Canale di Suez

Nei primi decenni dell'Ottocento, le vie di comunicazione che collegavano l'Inghilterra all'India erano ser-

vite da battelli a vapore che gestivano brevi tratte locali, lungo tre rotte principali; la prima effettuava il periplo dell'Africa, la seconda partiva dall'Egitto e scendeva lungo il Mar Rosso (con una breve tratta territoriale dal delta del Nilo alla costa orientale egiziana), la terza prevedeva un tragitto terrestre lungo la Siria e la Mesopotamia ottomana, seguita dalla rotta navale che collegava la città di Bassora a Mumbai (Headrick 2018, 171-173).

Nel periodo delle guerre napoleoniche, mercanti e viaggiatori che dovevano raggiungere l'India solitamente impiegavano quest'ultimo percorso, evitando sia il periplo dell'Africa – reso sicuro dalla presenza della Royal Navy, ma che richiedeva da sei a nove mesi di navigazio-

ne a vela – sia il tratto che scendeva lungo il Mar Rosso, esposto agli avvenimenti della politica ottomana ed egiziana, in particolare a partire dagli anni Trenta dell'Ottocento quando si verificarono le due guerre turco-egiziane del 1831-1832 e del 1840-1841 (Headrick 2018, 171; Aksan 2013, 363-422; Costanza 2010).

Nel 1837 il capitano di artiglieria britannico Francis Rawdon Chesney, che aveva già percorso la tratta lungo il Mar Rosso, effettuò un secondo viaggio con due battelli a vapore lungo l'Eufrate, dimostrando che i fiumi della Mesopotamia erano entrambi navigabili, ma la traversata era ostacolata dalla presenza di banchi di sabbia, gorghi e rocce². Il parlamento britannico istituì una commissione per valutare la realizzazione di una linea di comunicazione con l'India servita da battelli a vapore lungo il Mar Rosso; le innovazioni introdotte nella navigazione a vapore (la propulsione a elica, la costruzione dello scafo in ferro e acciaio, l'introduzione di nuove turbine) ne avevano notevolmente ridotto i costi (Doria 2014, 302; Rouch, Victor, Tazieff 1956, 11-33).

L'unico aspetto che rappresentava ancora un problema per la navigazione lungo il Mar Rosso era costituito dall'impossibilità di trasportare tutto il carbone necessario per navigare da Mumbai fino a Suez senza bisogno di effettuare scali; le autorità della Compagnia delle Indie stabilirono una stazione per il carico del carbone dapprima nella città di Aden, all'epoca ancora un piccolo villaggio, ma la difficoltà nel reperimento della manodopera spinse la marina di Mumbai ad occupare temporaneamente l'isola di Socotra, equidistante dalla penisola arabica e dalla Somalia³.

Il bacino del Mar Rosso divenne teatro di scontro tra le potenze; nel 1839 il governo francese inviò una spedizione scientifica nel Corno d'Africa, guidata dall'ufficiale di marina Thèophile Lefebvre, dal botanico Léon Richard Quartin-Dillon e dallo zoologo Antoine Petit, che portò alla stipula di un accordo diplomatico, mediato da Sapeto, con il ras Ubié, governatore della regione del Tigrè. I francesi avrebbero dovuto garantire l'indipendenza del dominio del notevole, in cambio della cessione della baia di Anfilè e di parte della costa, verso la quale sarebbero dovute confluire le rotte commerciali locali. Il governatore del Tigrè, inoltre, avrebbe garantito la protezione dei missionari cattolici; l'accordo non fu però ratificato dal governo francese per non provocare

la rottura delle relazioni diplomatiche con l'Egitto (che reclamava la sovranità su Anfilè) e, conseguentemente, con l'Impero ottomano⁴.

Nel 1836 il governo egiziano tentò di espandersi occupando il territorio yemenita, provocando la reazione del governo inglese che nel 1839 assunse il controllo diretto di Aden avviando il progressivo coinvolgimento della Gran Bretagna nelle politiche del Medio Oriente (Headrick 2018, 178). Lo stabilimento di un avamposto nel Mar Rosso, nell'ottica del governo inglese, avrebbe consentito il potenziamento delle rotte di navigazione verso l'India e, contemporaneamente, avrebbe conferito vantaggi commerciali in Arabia, in Africa orientale e in Egitto; la politica britannica dell'epoca, però, preferì mantenere le rotte marittime che effettuavano il periplo del continente africano, una linea di condotta seguita anche dalla Francia. Negli anni immediatamente precedenti all'apertura del Canale, le compagnie di navigazione *British Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* e la francese *Compagnie des messageries impériales* attivarono servizi di collegamento tra Città del Capo e Aden, lungo la costa orientale dell'Africa, a differenza dell'Impero ottomano (formalmente detentore della sovranità sull'Egitto) e dell'Impero austro-ungarico, entrambi interessati a rafforzare la propria presenza nell'Oceano Indiano e agli sviluppi commerciali nel Mediterraneo orientale e nell'Adriatico, che sostennero attivamente il taglio di un istmo in grado di collegare il Mediterraneo al Mar Rosso (Ballantyne, Burton 2022, 59; Giuntini 2021, 9-10; Bonin 2010, 25-134)⁵.

L'apertura del Canale di Suez, inaugurato nel 1869, rappresentò il momento culminante del progresso tecnologico e scientifico occidentale ottocentesco, cardine dello sviluppo delle reti di comunicazione globale che stavano uniformando le diverse aree del mondo; qualche anno prima, nel 1866, era entrato in funzione il cavo telegrafico sottomarino dell'Atlantico, nel maggio del 1869 era stata completata la ferrovia che univa le due coste degli Stati Uniti ed era in corso di discussione la posa di un secondo cavo sottomarino nel Pacifico (Giuntini 2021, 11; Steele Gordon 2003; Hearn 2004; Rozwadowski 2009).

I lavori per l'apertura dell'istmo furono oggetto di compartecipazione tra le diverse potenze europee, interessate all'inserimento preventivo nelle reti mondiali commerciali e comunicative, necessarie per acquisire l'egemonia nel contesto geopolitico dell'epoca (Giuntini 2021,

² Headrick 2018, 174-176. Le esplorazioni britanniche delle 'rotte terrestri' (i percorsi che attraversavano l'Egitto e la Mesopotamia) rientravano nella strategia del *Grande Gioco*, in quanto provocate dal presunto timore di un'occupazione russa della Mesopotamia; cfr. Hopkirk 2013.

³ Nel 1836 Socotra fu abbandonata per la mancanza di porti adatti e per le scarse risorse idriche; la marina di Mumbai affittò una parte del porto di Aden per istituirvi un deposito di carbone. Headrick 2018, 178.

⁴ Del Boca 2009, 5-6. La decisione di non provocare incidenti diplomatici con l'Impero ottomano spinse il governo francese a rinunciare alle mire coloniali su diverse aree dell'Oceano Indiano, come il sultanato di Aceh; cfr. Iannettone 1984, 272; Lefebvre 1845.

⁵ Nel 1849 l'Impero ottomano aveva accolto la richiesta di protettorato avanzata dal Sultanato di Aceh, nell'isola indonesiana di Sumatra; cfr. Kadi, Peacock, Teh Gallop 2011, 163-182.

11); furono sostenuti principalmente dalla Francia, in particolare dal diplomatico Ferdinand-Marie De Lesseps, che nel 1854 riprese il progetto per il taglio dell'istmo elaborato un decennio prima dall'ingegnere austriaco Luigi Negrelli, ottenendo dal viceré egiziano Muḥammad Said la concessione per costituire “una società finalizzata alla costruzione di un canale tra il Mediterraneo e il golfo di Suez” (Ballantyne, Burton 2022, 60; De Lesseps 1855; De Lesseps 1868; Beatty 1956; Algardi 1988). La realizzazione dell'infrastruttura, inizialmente osteggiata dalla Gran Bretagna – che temeva di veder danneggiati i propri interessi nell'Oceano Indiano – fu definitivamente autorizzata dalle autorità ottomane nel 1866 e portata a termine tre anni dopo; nel 1875 il governo britannico rilevò la quota di capitale egiziano dal successore del khedivè, Ismail, attraverso un fondo di quattro milioni di sterline messo a disposizione dalla Banca Rotschild, un investimento avversato dalla stampa progressista, ma fortemente sostenuto dai conservatori e soprattutto dai coloni britannici, che consideravano il canale “un'autostrada imperiale” (Ballantyne, Burton 2022, 60).

I lavori per il taglio dell'istmo di Suez furono seguiti con grande attenzione in Italia fin dal loro avvio, in quanto l'apertura del Canale fu percepita come foriera di congrui vantaggi commerciali per le economie degli Stati preunitari; la coincidenza cronologica tra il progresso dei lavori e le vicende risorgimentali, inoltre, stimolarono dibattiti sulla centralità che il Regno d'Italia avrebbe assunto nel Mediterraneo una volta completato il processo di unificazione nazionale, incentivando la costruzione ed il potenziamento delle infrastrutture, dal traforo del Moncenisio all'estensione delle reti telegrafiche e all'ampliamento delle città portuali (Giuntini 2021, 19).

Le potenziali conseguenze economiche dell'inaugurazione della nuova arteria commerciale furono oggetto di studi pubblicati nei diversi Stati regionali della penisola a partire dagli anni Cinquanta. Lo Stato Pontificio era interessato ad un'espansione economica e commerciale nell'area del Corno d'Africa e dell'Oceano Indiano, come testimoniato da un breve scritto di Erasmo Fabri Scarpellini pubblicato nel 1856, dedicato ai “vantaggi che lo Stato Pontificio trarrà dal taglio dell'istmo di Suez” (Fabri Scarpellini 1856, 10). L'autore enumerava il potenziamento dei commerci, conseguenza dello sviluppo dei porti tirrenici e dell'apertura della rete ferroviaria che collegavano Ancona e Bologna a Roma, oltre al sostegno che l'apertura del Canale avrebbe conferito all'attività missionaria in Africa e in Oriente⁶.

⁶ Fabri Scarpellini 1856, 10-12. Anzio e a Civitavecchia sarebbero dovuti diventare i principali centri di scambio dei prodotti provenienti dall'Oceano Indiano e dall'Estremo Oriente.

Il Granducato di Toscana, al contrario, si disinteressò dell'Oriente e consolidò le relazioni diplomatiche e commerciali con il Maghreb e con le città ottomane del Medio Oriente, oltre ad estendere la propria rete consolare nell'Atlantico, in particolare negli Stati Uniti e nelle Antille (Calchi Novati 2011, 71). Il Regno delle Due Sicilie stabilì una rappresentanza diplomatica nel Raj britannico, affidata all'inglese Edward William Stanford; con la caduta del Regno nel 1860 le competenze della rappresentanza napoletana furono rilevate dalla sede diplomatica sarda (Calchi Novati 2011, 71).

Gli interessi commerciali del Regno di Sardegna in Oriente, seppure modesti, furono sostenuti attivamente dai ceti imprenditoriali genovesi, in particolare a partire dagli anni di regno di Carlo Alberto di Savoia, quando la città fu oggetto di numerose iniziative finanziarie, infrastrutturali e produttive, promosse con l'obiettivo di potenziare il porto ligure per portarlo agli stessi livelli di Marsiglia e di Trieste, collegandolo alla pianura padana e alle città dell'Europa occidentale attraverso le reti ferroviarie e i valichi alpini (Tonizzi 2014, 193-210; Piccinno 2002; Doria 2014, 302-325; Grimaldi 2018).

Al pari di quanto avvenuto nel Regno Unito, dove la stampa si era divisa sull'acquisto della quota del capitale egiziano, anche a Genova le opinioni degli studiosi rimasero inizialmente scettiche sulla reale utilità commerciale del canale; una commissione istituita dalla Camera di commercio di Genova, composta da Gerolamo Boccardo, dal banchiere Carlo Bombrini e dall'armatore Raffaele Rubattino, stabilì che i benefici economici sarebbero giunti “solo a seguito dell'apertura del traforo del Gottardo” (Doria 1980, 118). Qualche anno dopo, nel 1868, Rubattino attuò un'iniziativa radicalmente opposta e inaugurò una linea di navigazione, senza sovvenzioni, che collegava Genova all'Egitto; nel giugno del 1869 il governo Menabrea stabilì con l'imprenditore ligure una convenzione per attivare linee di navigazione dirette verso Alessandria, versando quattro milioni di lire che permisero a Rubattino di “uscire da una situazione prefallimentare” (Doria 1980, 120-121). L'apertura delle linee di navigazione in collegamento con lo scalo genovese e lo sviluppo del porto ligure erano giudicate necessarie per evitare l'accerchiamento di Marsiglia e di Trieste, che secondo l'opinione di Cesare Correnti avrebbe progressivamente indebolito l'intero sistema infrastrutturale italiano (Correnti 1868, 3-12)⁷.

⁷ Correnti 2019, 25. Sul porto di Trieste negli anni dell'apertura del canale di Suez, cfr. Mangiaracina 1988, 271-282.

3. L'apertura di reti commerciali e diplomatiche sarde nell'Oceano Indiano

Le iniziative economiche e imprenditoriali genovesi spinsero il governo piemontese a strutturare un'estesa rete diplomatica nelle principali città dell'Oriente, dall'India alla Cina, a partire dal 1816, quando il britannico Thomas Dent fu nominato console generale a Canton; negli anni Quaranta del XIX secolo i piemontesi stabilirono rappresentanze diplomatiche nelle principali città del Raj per sostenere gli interessi dell'imprenditoria sarda e rafforzare la presenza commerciale della monarchia sabauda lungo le rotte mercantili dell'Oceano Indiano, in rapido sviluppo in seguito all'introduzione delle politiche liberiste e alla crisi del regime di monopolio detenuto fino ad allora dalle grandi compagnie (Calchi Novati 2011, 70). Il governo sardo stabilì reti diplomatiche anche in Persia e nella penisola arabica, collegate con le sedi consolari aperte in India; nel 1845 il mercante genovese Giuseppe Casella (dal 1841 console generale sabauda a Calcutta) propose la stipula di un accordo commerciale con l'Imam di Mascate per potenziare i traffici mercantili nell'Oceano Indiano e rafforzare la presenza italiana a sud del Mar Rosso, in particolare nell'isola di Zanzibar, già entrata in unione dinastica con i regnanti omaniti (Iannettone 1984, 271-273)⁸. Per fugare dubbi sulle eventuali preminenze commerciali delle altre potenze, Casella scrisse che le notizie di accordi stretti dal sultano con la Francia risultavano infondate, in quanto nel 1849 il governo di Parigi aveva respinto gli accordi relativi alla cessione di territori lungo la costa del Tigri, stipulati dal degiàc Ubié con l'ammiraglio Lefebvre, ritenendo unico titolare della sovranità sull'area il sultano ottomano e non il dignitario etiope (Iannettone 1984, 273).

Intorno al 1850, inoltre, si formò una comunità di commercianti piemontesi nella città di Karthoum, nel Sudan (all'epoca parte del vicereame d'Egitto), divenuta sede di un proconsolato retto da Alexandre Vaudey, in carica fino al 1854; istituita per "qualificare con l'ufficialità statale la presenza sarda nell'Africa Orientale", la rappresentanza diplomatica in realtà non riuscì a stimolare l'interscambio commerciale con la penisola. Vaudey sostenne attivamente il progetto di riapertura di un'antica rotta carovaniera verso Dongola per agevolare gli scambi commerciali con il Darfur, nell'entroterra, disinteressandosi dei collegamenti con i centri portuali

della costa africana, che avrebbero potuto sostenere l'inserimento delle comunità mercantili sabaude con le reti commerciali dell'Oceano Indiano (Iannettone 1984, 273-274; Calchi Novati 2011, 70-71).

Negli stessi anni Cristoforo Negri propose al missionario Guglielmo Massaja di agevolare l'instaurazione di relazioni diplomatiche e commerciali con l'Impero etiope, per favorire accordi economici con le comunità dell'entroterra e stabilire scali marittimi lungo la costa del Mar Rosso; il prelato declinò l'incarico, adducendo a pretesto la lontananza dalle coste delle popolazioni locali, impossibilitate a commerciare con l'Italia⁹ (Del Boca 2009, 11-19 e 57-61; Calchi Novati 2011, 295-297).

L'apertura delle prime relazioni ufficiali tra il Regno di Sardegna e l'Impero etiope furono sostenute anche da altri due missionari, padre Giacinto Stella e Giuseppe Sapeto; mentre Massaja e padre Stella riuscirono a "bilanciare evangelizzazione e presenza politica" nonostante le tensioni costanti tra il governo italiano e la Santa Sede, Sapeto agì autonomamente, sostenendo dapprima gli interessi della Francia e successivamente le iniziative coloniali italiane (Calchi Novati 2011, 81).

Padre Stella si stabilì in Etiopia nel 1847, inizialmente a Gondar, successivamente nelle regioni occidentali, popolate dai Mensa, dagli Habab e dai Bogos, presso i quali fondò una colonia agricola nel febbraio del 1867, insieme all'imprenditore Pompeo Zucchi, su un territorio ottenuto in concessione qualche anno prima dal degiassmac Hailu nella regione dello Sciotel¹⁰; i coloni erano in maggioranza italiani, tutti residenti nelle principali città egiziane, ma le difficoltà nei lavori di sviluppo della colonia e l'accanita concorrenza del geografo ed esploratore elvetico Werner Munzinger, fautore dell'insediamento di una stazione agricola concorrente, provocarono il progressivo abbandono della colonia, che si sciolse definitivamente nel 1869 in seguito alla morte dell'ex missionario (Del Boca 2009, 20-22 e 44-45).

Le prime iniziative coloniali italiane nel Corno d'Africa, blandamente sostenute dal governo sabauda, fallirono sostanzialmente per la mancanza di fondi; padre Stella perseguì i progetti coloniali nel Corno d'Africa teorizzati da Cavour e nei pochi anni in cui la colonia agricola dello Sciotel fu attiva chiese reiteratamente sussidi al governo italiano, senza però ottenere né i coloni né i fondi necessari per i lavori.

⁸ L'economia dell'isola era fondata sulle esportazioni di palme da cocco, canna di zucchero e chiodi di garofano, oltre alla tratta degli schiavi che dall'Africa centrale confluiva lungo le rotte arabiche (Iannettone 1984, 271; Pétré-Grenouilleau 2010, 373-453).

⁹ Massaja aveva proposto al governo sardo di partecipare al progetto di aprire una strada in grado di collegare le regioni meridionali dell'Etiopia con la costa orientale africana, all'epoca sotto la sovranità di Zanzibar, ma alla fine il tentativo fu abbandonato; cfr. Iannettone 1984, 274-275.

¹⁰ L'area all'epoca denominata con il toponimo 'Sciotel' è attualmente divisa tra le regioni eritree di Anseba e di Gasc-Barca.

4. Il dibattito politico in Italia

Negli stessi anni in cui si costituirono le prime comunità italiane nel Corno d'Africa, le istituzioni accademiche e scientifiche delle principali città della penisola avviarono una serie di studi e di discussioni inerenti alle potenzialità commerciali derivanti dall'apertura della nuova via di comunicazione¹¹; nel 1842 Ludovico Pasini, segretario dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti tenne una prolusione sullo sviluppo di nuove rotte commerciali in grado di collegare il Mediterraneo all'Oceano Indiano attraverso il territorio egiziano. Il fratello di Ludovico, Valentino Pasini, promosse nel 1856 il concorso per la pubblicazione di un saggio dedicato agli ipotetici profitti economici che sarebbero scaturiti dall'inaugurazione del canale, vinto dal senatore Fedele Lampertico che pubblicò il testo negli *Atti* dell'Istituto (Lampertico 1858, 679-708; Id., 1859, 713-922; Id., 1867, 345-376; Monsagrati 2004).

L'interesse dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti per le prospettive commerciali riprese vigore con l'annessione di Venezia al Regno d'Italia; all'epoca, la città lagunare versava in uno stato di profonda depressione socio-economica, dalla quale sarebbe potuta uscire – secondo l'opinione del sindaco Giovanni Battista Giustinian – soltanto investendo nelle infrastrutture portuali, per potenziare lo scalo veneto e portarlo al rango di “scalo naturale di tutta l'Europa centrale” (Longhitano 1906, 78), collegato alle ferrovie nazionali e con diramazioni nelle rotte marittime verso l'Oriente agevolate dall'apertura dell'istmo di Suez (Cafarelli 2014, 10).

A partire dal 1866 il politico Luigi Torelli iniziò la stesura dei *Paralleli*, discorsi letti nel corso delle assemblee plenarie del sodalizio, dedicati all'analisi dei progressi nella realizzazione della galleria del Cenisio e del canale di Suez, due infrastrutture che, collegate tra loro attraverso i porti dell'Adriatico, avrebbero dovuto rappresentare il principale impulso dell'economia italiana (Ferraro 2019; Teso 1900, 101; Torelli 1871)¹². Qualche anno prima, Torelli aveva ordinato un'inchiesta sulla situazione dei commerci italiani con i paesi dell'Oriente, un'area estesa dall'Egitto all'Estremo Oriente, con lo scopo di esaminarne le prospettive di sviluppo e di

stabilire le iniziative per aumentare il volume dell'interscambio con i paesi del Medio Oriente, con la Cina e con il Giappone¹³; a tal fine, inoltre, furono inviati rappresentanti del governo a Suez, fu istituita a Genova una cattedra universitaria di arabo, attivata presso l'Istituto tecnico industriale professionale e di marina mercantile, affidata a Sapeto¹⁴. Nel 1865 l'ex missionario tenne una serie di letture pubbliche per sollecitare l'acquisizione di uno scalo lungo le coste del Mar Rosso da parte del governo italiano, pubblicandone i testi nel volume *L'Italia e il Canale di Suez*, indirizzato alle Camere italiane di Commercio al fine di rendere “prospera e ricca la nazione” (Sapeto 1865, 4).

Nello stesso anno la Camera di Commercio di Bologna incaricò l'economista Girolamo Boccardo di effettuare un viaggio in Egitto per appurare il reale avanzamento “dei lavori nell'Istmo” e analizzare gli interessi commerciali italiani; nella relazione finale egli riportò le sue impressioni sulle potenzialità economiche del Canale, limitandosi a suggerire “alcune avvertenze circa ai provvedimenti che Governo e paese debbono, a parer nostro, prendere in Italia, per prepararsi a profittare dei vantaggi” commerciali, all'epoca rivolti principalmente all'Estremo Oriente (Boccardo, Patrone 1865, 6).

L'idea di potenziare il commercio italiano con l'Estremo Oriente mediante l'apertura di relazioni politiche e diplomatiche con i governi locali fu analizzata anche da studiosi quali Amato Amati e Cristoforo Negri, che proposero soluzioni leggermente divergenti; Amati reclamò la fondazione di un avamposto commerciale italiano in Australia, basandosi sulle relazioni prodotte dalla Camera di Commercio di Genova¹⁵. Negri, dal 1867 presidente della Società Geografica Italiana, esortò il governo fin dal 1862 ad intraprendere una spedizione navale diretta in Estremo Oriente, approntata però solo quattro anni dopo con l'invio della pirocorvetta *Magenta*, comandata dall'ammiraglio Vittorio Arminjon, che portò alla stesura dei primi trattati di amicizia e commercio con l'Impero cinese e con il Giappone; nel 1868 fu stipulato il primo trattato ufficiale con il Siam e nel 1871 fu siglato l'accordo bilaterale con la Birmania, entrambe negoziati dall'ammiraglio Carlo Alberto Raccchia (Hillyer Giglioli 1876; Arminjon 1868; Arminjon

¹¹ Gallardi 1856; Teso 1900, 100-101. Cfr. Archivio Centrale dello Stato di Roma [d'ora in poi ACS], *Fondo Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Sottosegretariato di Stato, Divisione Industria e Commercio (1838-1888)*, B.4c, “Istmo di Suez, relazioni, rapporti consolari, istanze, corrispondenze con le Camere di Commercio, 1863-1873”. Sulle prospettive commerciali italiane derivanti dalla nuova via di comunicazione cfr. Scavino 2022, 77-92.

¹² I *Paralleli* di Torelli furono pubblicati negli *Atti* dell'Istituto Veneto dal vol. XII al vol. XV della Serie III.

¹³ Teso 1900, 101. I risultati dell'inchiesta confluirono nel volume *Cenni intorno al commercio dell'Egitto, del Mar Rosso, delle Indie, della Cina e del Giappone*, Firenze, Barbera, 1865. Cfr. Turina 2018, 458-459.

¹⁴ *Circolare del Ministero della Marina alle Camere di Commercio nei centri marittimi del Regno. Opportunità di dar incremento al naviglio a vapore della Marina Mercantile*, Firenze, 9 gennaio 1868, in Cassa Depositi, *Collezione Celerifera*, 1867, vol.2, 191-192. Cfr. Lambertenghi 1869, 409-413.

¹⁵ Cfr. Amati 1868. Per gli studi comparativi dell'epoca tra il canale di Suez e l'istmo di Panama cfr. De Luca 1867.

1885; Racchia 1871, 59-82; Borsa 1961, 23-31; De Leone 1955b, 427-438; U Min 1985, 199-214; Negri 1864).

Le pubblicazioni relative al canale di Suez si intensificarono nell'ultimo lustro degli anni Sessanta dell'Ottocento, quando uscirono vari studi relativi sia alle prospettive economiche italiane ed europee (Correnti 2019, 23; Von Czoernig 1858; Comte Meyners d'Estrey 1876, 92-95), sia alle previsioni sulla circolazione di persone tra Oriente e Occidente (Correnti 2019, 16-17); nel 1869 furono pubblicati in Europa numerosi studi relativi alle prospettive commerciali rivolte all'Estremo Oriente, agevolate dal potenziamento delle rotte fluviali che attraverso l'Irrawaddy e il Mekong potevano raggiungere in pochi giorni le frontiere meridionali della Cina (Garnier 1869; Taboulet 1970, 5-90).

Gli studiosi di economia, in ogni caso, non lavorarono isolatamente gli uni dagli altri, in quanto spesso si servirono di fonti e di documenti ufficiali prodotti da istituzioni accademiche e scientifiche di altre nazioni; Carlo Cattaneo, ad esempio, elaborò nel 1867 un progetto di espansione commerciale italiana nell'Oceano Indiano basandosi su alcune relazioni presentate alla Camera di commercio di Liverpool, città nella quale all'epoca ricopriva il ruolo di console italiano¹⁶. Gli agenti inglesi erano interessati all'apertura di una rotta commerciale in grado di collegare la città portuale di Rangoon alle frontiere della Cina meridionale, passando attraverso il territorio dell'Impero birmano, formalmente indipendente (Bowers 1869; Negri 1879, 298-299; Martini 2013, 135-142)¹⁷; secondo Cattaneo, la Marina italiana avrebbe dovuto rafforzare la sua presenza nell'Oceano Indiano, dotarsi di bastimenti navali a vapore per intensificare gli scambi commerciali con l'Oriente e avrebbe dovuto stabilire un proprio presidio militare, per il quale propose l'occupazione dell'arcipelago delle Nicobare, prospicienti la costa birmana e cedute dalla Danimarca. Nel 1865 il governo italiano aveva valutato la possibilità di colonizzare le isole, ma gli alti costi della loro occupazione furono giudicati estremamente dispendiosi; nel 1869 il premier Menabrea riprese il progetto di

annessione dell'arcipelago, ma il loro inserimento definitivo nell'Impero britannico obbligò il governo italiano a concentrare sul Borneo le proprie attenzioni¹⁸.

Al pari degli analoghi tentativi di istituire un possedimento territoriale italiano nel Corno d'Africa, i progetti di espansione nell'Asia sud-orientale fallirono principalmente per la scarsa disponibilità dei capitali necessari allo stabilimento di una colonia e per la strenua opposizione delle potenze europee con interessi nella regione; se analizzate da un punto di vista globale, non furono vicende "avventurose", del tutto immotivate e finalizzate alla ricerca di "colonie immaginarie" (Battaglia 1958, 66) secondo la nota definizione datane dallo storico Roberto Battaglia, in quanto esse si inserirono – al pari delle spedizioni di natura prettamente commerciale – nell'ambito di prospezioni economiche e di progetti coloniali intrapresi da altre potenze occidentali.

La spedizione commerciale italiana in Persia del 1863, ad esempio, fu allestita precipuamente con lo scopo di importare i pregiati seme-bachi locali per sopperire alla crisi nella produzione serica causata dalla pebrina, oltre ad esportare il riso di produzione piemontese (Gusso 2017, 207; Fiorani Piacentini 1969, 587-640); la chiusura del trattato si inserì nel quadro delle relazioni diplomatiche stabilite dalla Persia con le potenze occidentali al termine della breve guerra contro il Regno Unito (1856-1857), intrapresa dal Raj in seguito alle numerose perlustrazioni condotte dalla Marina statunitense nel golfo Persico¹⁹. Gli accordi anglo-persiani del 1857 prevedevano il ritiro dell'esercito persiano da Herat, la collaborazione con le autorità britanniche nel contrastare la tratta degli schiavi nel golfo Persico, l'apertura di relazioni diplomatiche e commerciali con diversi Stati europei e con il Raj britannico (Hunt, Townsend 1858); sulla base di queste clausole, il Regno di Sardegna stipulò l'accordo con la Persia nel 1857, sancendo l'istituzione di sedi consolari, la libertà di transito e di residenza dei rispettivi cittadini. L'invio di una spedizione scientifica e diplomatica nello Stato Qajar, progettata fin dal 1860, fu procrastinata al 1862 e affidata al commendatore Marcello Cerruti, ma le difficoltà nell'individuare una personalità cui affidare l'incarico di console nella città di Bushehr, in ogni caso, vanificarono i piani di espansione commerciale italiana in Persia

¹⁶ Archivio Storico della Società Geografica Italiana, Roma [d'ora in poi ASSGI], XXXI, Busta 71, fasc. 4, C.C. 12, *Rapporto del R. Console di Liverpool su una nuova via dal Golfo di Bengala alle Provincie occidentali dell'Impero Cinese*, Liverpool, 22 novembre 1867; il testo fu successivamente pubblicato nel *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1868, 251-260.

¹⁷ Nell'archivio storico della Società Geografica Italiana sono conservati alcuni manoscritti relativi alla rotta commerciale e alle relazioni diplomatiche intercorse tra l'Impero Qing ed i paesi dell'Indocina; cfr. ASSGI, XVIII b, fasc.5, 1888/1/18, C.C. 8, *Molisano a SGI / Tracciato frontiera cinese*; ASSGI, XXXI, B.71, fasc.10, C.C. 18, *De Filippi: giornale di un'ambasciata cinese spedita in Cocincina dall'Imperatore Tao-Kwang (1840-41)*.

¹⁸ Sul tentativo di occupare le isole Nicobare cfr. Fondazione Quintino Sella, Biella, *Archivio Storico*, Serie Politica, Mazzo 6, fasc. 21, *Biagio Caranti, Progetto Nicobare, Relazione Andamane*. Cfr. Lanzerini 1880; Brunialti 1882, 306-307 e 527-28; De Leone 1955^a, 32-35; Battaglia 1958, 68-69.

¹⁹ Secondo Iannettone, l'*East India Company* decise di attaccare la Persia per prevenire analoghe iniziative statunitensi e per stabilire un proprio presidio lungo le coste persiane; cfr. Iannettone 1984, 277-280.

(Iannettone 1984, 279-280; De Filippi 1865). Al pari delle iniziative commerciali, anche le perlustrazioni con finalità coloniali intraprese dall'Italia post-unitaria seguirono dinamiche comuni alle altre Potenze europee.

5. La concorrenza tra Italia e Spagna nelle direttrici imperialistiche

Secondo una tradizione invalsa nella storiografia italiana, le vicende relative all'espansione coloniale sono state oggetto di comparazione con le politiche espansionistiche intraprese dall'Impero tedesco negli anni Ottanta dell'Ottocento; la comparazione tra le serotine esperienze coloniali dell'Italia e della Germania, "mai del tutto omologabili tra loro" secondo lo storico Carlo Ghisalberti, è derivata dalla constatazione di alcuni aspetti corrispondenti in entrambe, dal sostegno conferito all'espansione territoriale scaturito dal forte sviluppo economico e industriale affermatosi alla fine del XIX secolo, al potenziamento della Marina militare (Ghisalberti 1997, 327-344: 330; Conrad 2013, 543-566).

In realtà, le prime fasi dell'espansione territoriale e commerciale italiana, retrodatate agli anni dell'unificazione nazionale, possono essere comprese maggiormente se analizzate in un'ottica comparata con le analoghe politiche coloniali della Spagna. Il colonialismo spagnolo ottocentesco è stato trattato marginalmente dalla storiografia internazionale, a causa della progressiva perdita di potenza dell'impero spagnolo nelle prime decadi del XIX secolo e della conseguente riduzione della propria dimensione globale, soprattutto in seguito alle guerre d'indipendenza delle colonie del Sud America (Luengo, Dalmau 2018, 426); la recente pubblicazione di nuovi studi relativi alla politica iberica nell'età contemporanea, condotti con la metodologia della storia globale, hanno invece dimostrato che la Spagna aveva partecipato attivamente al processo di espansione europea della seconda metà dell'Ottocento, seppure con risultati più modesti rispetto alle altre Potenze occidentali.

Il consolidamento dello Stato liberale iberico, intrapreso a partire dal 1840, fu alla base di una serie di spedizioni militari in Africa, in America latina e nel Sudest asiatico, sostenute dalle élite politiche madrilene con l'obiettivo di estendere le aree di influenza spagnole e di stabilirvi presidi coloniali e penali; secondo lo storico Christian De Vito, la Spagna attuò una politica divergente rispetto al modello britannico, basato sull'istituzione di colonie penali come Botany Bay, optando per la fondazione di "presidi misti" popolati da militari, condannati e coloni liberi (Galeano 2019, 140; Luengo, Dalmau 2018, 434-444).

Dal 1858 al 1866, il governo di Madrid effettuò numerosi interventi militari in diverse aree del mondo, dal Marocco all'America centro-meridionale, rafforzando la propria potenza militare; secondo gli storici Jorge Luengo e Pol Dalmau, "all these overseas interventions challenge the traditional depiction of the Spanish empire as ossified and inert in the nineteenth century, and reveal a map of planetary interactions that global historians have largely overlooked" (Luengo, Dalmau 2018, 436).

La prima correlazione tra il colonialismo iberico e l'imperialismo italiano si verificò in occasione dell'invasione spagnola del Marocco, culminata con la presa di Tetuán nel 1860; la città fu sottoposta all'occupazione militare fino al pagamento dell'indennità di guerra, corrisposta nel 1864. In occasione della partenza dell'armata spagnola dalla città, la comunità ebraica locale – che aveva svolto incarichi di mediazione tra le rappresentanze diplomatiche europee e le autorità locali marocchine – divenuta oggetto di risentimenti da parte della popolazione musulmana²⁰ con l'accusa di aver tutelato i diplomatici europei, fu sottoposta ad alcuni attacchi persecutori che suscitarono la solidarietà delle organizzazioni internazionali ebraiche, come l'Alliance Israélite Universelle, alla quale apparteneva anche il diplomatico italiano Isacco Artom, che sollecitò il ministero degli Affari Esteri ad assumere misure volte a tutelare le comunità ebraiche del Marocco²¹. Nel giugno del 1864 il governo italiano progettò una spedizione nel paese africano, sostenuta finanziariamente dal barone Frédéric-Emile Erlanger, che però non fu mai intrapresa (Funaro 2020, 77-78); nel 1869 Menabrea incaricò l'ammiraglio Noce, subentrato a Luigi Bertelli nel comando dell'incrociatore *Ettore Fieramosca*, di riprendere le perlustrazioni lungo la costa marocchina per individuare una località nel territorio dell'attuale

²⁰ Nel *Corriere Israelitico* è riportata la notizia che anche i diplomatici statunitensi furono incaricati di tutelare le comunità ebraiche del Marocco e della Tunisia; *Corriere Israelitico*, V, 1866-1867, p. 99. Sulla vicenda cfr. Funaro 2020, 76-79; Fenton, Littman 2016, 361-364. Cfr. Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri [d'ora in poi ASMAE], *Pratiche diverse trattate dalla Divisione politica*, "Miscellanee", B. 2, fasc. 11, *Persecuzione degli Ebrei del Marocco*, 27 maggio-6 luglio 1864.

²¹ Archivio Storico delle Comunità Ebraiche di Roma [d'ora in poi UCEI], *Archivio di Isacco Artom*, B. 13, fasc. 263, Giacomo Malvano a Isacco Artom, Torino, 30 aprile 1865. Malvano, riportando le impressioni del Console generale italiano in Marocco De Martino, scrisse al diplomatico che la causa dei tumulti era riconducibile all'istituzione "in ogni singola città" di "Giunte dette Governative", istituite senza richiedere l'avallo delle autorità governative islamiche, e soprattutto al rifiuto di pagare "la mercede di 15 lire da tempo immemorabile sborsata [...] ad una guardia mora", cioè la *jizya*, l'imposta di capitazione riservata alle comunità di *dhimmi*, gli appartenenti alle religioni monoteistiche rivelate riconosciute dall'Islam. In Marocco, lo status di *dhimmi* per le comunità ebraiche perdurò fino al 1912, ma l'abolizione definitiva fu decretata soltanto nel 1956; cfr. Funaro 2020, 76, nota 4.

Repubblica Democratica Araba dei Sahrawi²² al fine di stabilirvi una colonia penale. Il premier aveva affidato l'incarico di esplorare l'area all'ammiraglio in seguito alle affermazioni di un imprenditore, Paolo Lambert, che aveva effettuato numerosi viaggi nell'entroterra del Marocco ed era entrato in contatto con l'Incaricato d'affari a Tangeri Stefano Scovasso (De Leone 1955a, 65-69); entrambi avevano dichiarato che il territorio era idoneo per lo stabilimento di una colonia penale e che non era sottoposto alla sovranità del Sultano del Marocco Muḥammad IV. L'ammiraglio effettuò alcune perlustrazioni nell'area, coadiuvato da Scovasso e da Lambert, sconsigliando però al ministero l'occupazione militare del territorio, sia per la morfologia desertica e la sterilità del suolo, sia per la mancanza di approdi diretti che avevano ostacolato lo sbarco e avevano impedito perlustrazioni approfondite dell'entroterra²³.

La spedizione di Noce in Marocco fu intrapresa negli stessi mesi in cui il governo italiano, mediante una convenzione segreta, autorizzò l'imprenditore Giovanni Emilio Cerruti ad effettuare un'analoga missione esplorativa nell'arcipelago indo-malese, per individuare un territorio da occupare nelle vicinanze della Nuova Guinea, dotato di risorse idriche e di un territorio fertile, in grado di sostenere una colonia penale; all'inizio del 1870 Cerruti siglò alcuni trattati con i rajah locali, che sancivano l'estensione del protettorato italiano sulle isole Kay e Aru, ma che non furono mai ratificati dal Parlamento (De Leone 1955a, 40-41; Cora 1873, 147-280)²⁴.

La Spagna aveva iniziato ad effettuare spedizioni militari nel Sudest asiatico già da qualche decennio; il governo madrileno partecipò all'invasione francese della Cocincina del 1857, ufficialmente con il pretesto di vendicare l'uccisione di due missionari spagnoli nell'Indocina, in realtà attuata per ragioni di prestigio internazionale e, soprattutto, per sopperire alla carenza di manodopera da destinare alle piantagioni cubane, ridottesi drasticamente in seguito alle ispezioni militari britanniche volte a sopprimere la tratta degli schiavi nell'Atlantico (Luengo, Dalmau 2018, 439).

Nel 1873, quando il tentativo italiano di stabilire una colonia penale nel Borneo suscitò un incidente diplomatico con il governo olandese e allarmò le potenze occidentali con interessi nell'area dell'arcipelago indo-malese, la Spagna era in guerra anche con il vicino sultanato di Sulu (Angelini 1965, 526-579). Il quotidiano *Daily Express of Hong Kong* pubblicò nel febbraio del 1873 un editoriale che sosteneva l'elaborazione di un piano congiunto tra il governo italiano e il governo spagnolo per la spartizione tra i due paesi delle aree ancora formalmente indipendenti del Borneo, in base al quale all'Italia sarebbe andato il Sarawak e alla Spagna l'arcipelago di Sulu e la regione del Sabah; l'autore dell'articolo esagerò volutamente le possibili conseguenze dell'azione comune, che avrebbe avuto come esito la progressiva estromissione della Gran Bretagna, a tutto vantaggio del governo coloniale spagnolo, accusato di praticare atti di pirateria²⁵. Il governo coloniale di Manila respinse fermamente le accuse relative alla pirateria e di complicità con il governo italiano, attraverso una nota ufficiale del console spagnolo di Singapore stampata sul *Daily Express of Hong Kong* qualche giorno dopo la pubblicazione dell'editoriale²⁶; alla base della divulgazione della falsa notizia dell'alleanza, probabilmente, concorse anche il fatto che all'epoca la Spagna era governata da Amedeo I di Savoia, eletto dalle *Cortes* nel novembre del 1870 e rimasto in carica per tre anni (Remsen Whitehouse 1897; Pischredda 1960).

Entrambi i paesi erano comunque interessati ad estendere le proprie reti commerciali nell'Oriente, la Spagna rinsaldando il suo dominio sulle Filippine e lanciando le due spedizioni nella Cocincina e nell'arcipelago di Sulu, l'Italia intensificando i suoi sforzi per ottenere una concessione territoriale nel Sudest asiatico; il governo spagnolo inviò alcune spedizioni navali anche nel Mar Rosso a partire dal 1863, quando l'ammiraglio Bonaventura Más y Calzada tentò di acquisire per conto del governo spagnolo una base navale nei pressi di Aden. Nel 1866 il governo iberico effettuò un nuovo tentativo per stabilire un proprio avamposto nel golfo di Tangiura, nello stretto di Bab el-Mandeb, sempre per controllare le rotte commerciali lungo il Mar Rosso, un'area nella quale si stavano sempre più intensificando le pressioni politiche e militari delle potenze occidentali, interessate a stabilire un proprio presidio lungo le vie di comunicazione verso l'Oriente (Ardizzone 2003, 22, nota 66).

²² In passato denominato Rio de Oro e, negli anni dell'occupazione militare iberica, Sahara Spagnolo.

²³ De Leone 1955^a, 68-69. Nel 1876 Lambert, Scovasso, l'ingegnere Giulio Adamoli e l'esploratore Renzo Manzoni ripresero il progetto di stabilire alcune stazioni commerciali nel Marocco meridionale, con l'appoggio della Marina; successivamente, Adamoli avrebbe dovuto raggiungere Timbuctù, ma la sua elezione a deputato (avvenuta lo stesso anno) e alcune difficoltà sopraggiunte nel corso delle esplorazioni nella regione favorirono l'abbandono dell'iniziativa (Ibidem, 69-71).

²⁴ AUSMM, B. 2249, *Nave Vettor Pisani*, "Convenzione o Trattato segreto fra il Sig. G. Emilio Cerruti rappresentante di S. M. il Re d'Italia e S. A. il Rajah Daun dell'Isola Key Minore ed altre circostanti nonché della parte Nord di Key Maggiore etc."

²⁵ AUSMM, *Regio Avviso Vedetta*, n.58, Riservata, "Rapporto", Felice Cassone a Ministero della Marina, Rangoon, 22 marzo 1873, protocollo 17021, pacco 4989, Roma, 19 aprile 1873.

²⁶ AUSMM, *Regio Avviso Vedetta*, n.58, Riservata, "Rapporto", Felice Cassone a Ministero della Marina, cit.

6. Il Corno d'Africa alla vigilia dell'apertura del Canale di Suez

Intorno alla metà del XIX secolo l'impero etiope avviò un processo di centralizzazione politica e religiosa, culminato durante il regno del negus Tewodros II (Teodoro) e sostenuto dall'influente abuna Salama III, metropolita della Chiesa etiope dal 1841 al 1867; come riportò Del Boca, l'ecclesiastico, di origine egiziana, venne educato dai pastori protestanti al Cairo e a Malta, per essere poi inviato in Etiopia probabilmente "per le pressioni degli inglesi", dove si inserì abilmente nelle dispute politiche che dividevano i principi locali (Del Boca 2009, 7). L'abuna riuscì a riunificare la chiesa etiope e osteggiò fortemente l'attività dei missionari cattolici, che ne descrissero la figura e l'operato in termini dispregiativi e diffamatori; nel 1848 il metropolita si alleò con il principe dell'Amhara Teodoro, offrendogli il proprio sostegno politico in cambio dell'imposizione del monofisismo eutichiano come confessione di Stato²⁷. Il negus riuscì con una serie di campagne militari a riunificare l'Etiopia e introdusse alcune riforme in ambito politico per favorire la centralizzazione dello Stato, mentre in ambito sociale regolamentò la burocrazia, la giustizia e avviò la costruzione delle prime vie di comunicazione interne (Del Boca 2009, 9).

Le politiche del negus provocarono tumulti nelle regioni a maggioranza islamica e presso le popolazioni galla, che culminarono in una serie di rivolte tra il 1856 ed il 1861; il governatore del Tigrè, Negussié, si appellò ai missionari lazzaristi per ottenere il sostegno militare della Francia e inviò una missione diplomatica a Roma e a Parigi nel novembre del 1858, che portò la delegazione etiope ad incontrare Pio IX e Napoleone III. L'imperatore francese si limitò ad inviare alcuni rappresentanti diplomatici nel Corno d'Africa, senza offrire alcun sostegno militare²⁸; il console britannico Walter Plowden, che era invece in stretto contatto con la corte del negus, consigliò il sovrano di riprendere gli scontri con il ras del Tigrè, al fine di bloccare la presunta compravendita di armi con la Francia. Sapeto, inviato con i delegati francesi in qualità di interprete, scrisse nella relazione pubblicata sul *Bollettino della Società Geografica* nel

1871 che il console inglese aveva suggerito a Teodoro di attaccare direttamente la rappresentanza diplomatica francese, in quanto inviata con lo scopo di rafforzare il Tigrè a vantaggio del Secondo Impero (Sapeto 1871, 49); la definitiva sconfitta del governatore consentì all'imperatore di consolidare il proprio dominio sull'Etiopia (Del Boca 2009, 10-19)²⁹. Le iniziative politiche del negus, però, non furono pienamente attuate, in quanto l'estrema eterogeneità delle popolazioni dell'impero rallentò notevolmente le riforme centralizzatrici e fu alla base di numerose rivolte; l'aspirazione del sovrano di trasformare l'Etiopia in un impero cristiano in grado di rivalleggiare con i vicini Stati musulmani, inoltre, si scontrò con la *realpolitik* delle potenze occidentali, in particolare del Regno Unito, che il negus considerava il principale alleato occidentale dell'Impero etiope. Il progetto di una vasta campagna militare per 'liberare' Massaua, Cassala e le altre località del litorale eritreo dal dominio ottomano-egiziano, proposto dal negus al Foreign Office britannico, non ottenne risposta; le tensioni tra l'Etiopia e il Regno Unito crebbero progressivamente a causa della diffusione delle notizie relative all'alleanza della Gran Bretagna e della Francia con l'Impero ottomano nella guerra di Crimea e culminarono con l'arresto dei britannici presenti in Etiopia, incluso il console Charles Cameron (Aroon Stern, 1862; Rubenson 2003, 232; Del Boca 2009, 25-30). L'ultimatum diramato dal governo inglese venne respinto dal negus e nel 1867 la *Bombay Army* britannica, di stanza in India, invase l'Etiopia e, nonostante la scarsa conoscenza dell'entroterra, riuscì ad avanzare agevolmente, grazie agli accordi presi con i governatori regionali, che si ribellarono apertamente all'autorità del sovrano, oppure si limitarono ad osservare la neutralità; la guerra si ridusse, di fatto, ad un'unica battaglia combattuta nei pressi della fortezza di Magdala, nella quale l'esercito etiope fu pesantemente sconfitto (Del Boca 2009, 22-31; Headrick 2018, 211; Osio 1869, 41-52)³⁰. La morte di Teodoro aprì una nuova guerra civile, risoltasi nel 1872 con l'ascesa del governatore del Tigrè Cassa, che assunse il nome di Johannes IV.

7. L'acquisto italiano della baia di Assab

A partire dal 1867 l'Egitto – formalmente parte dell'Impero ottomano – avviò una politica aggressiva nei confronti dell'Etiopia, approfittando della crisi del potere

²⁷ Del Boca 2009, 8; cfr. Crummey, Haile 2004, 5-40. Il monofisismo eutichiano, professato dal teologo bizantino Eutiche nel V sec. d. C., si fondava sulla concezione della natura esclusivamente divina di Cristo.

²⁸ Sapeto 1871, 22-71. La spedizione fu incaricata anche di effettuare prospezioni scientifiche, come riferito da Sapeto: "Nel mezzo tempo [...] noi facevamo passeggiate scientifiche nei dintorni di Hallai: raccogliendo campioni delle rocce che compongono l'alta montagna di Hallai, che supera di poco 7500 piedi dal livello del mare. Le quali nella maggior parte sono feldspats, dronito, serpentina verde, patagina, gres e talchita" (Sapeto 1871, 58).

²⁹ Nel 1863 Sapeto passò al servizio del governatore britannico di Aden, sir Coghlan, dedicandosi alla ricerca di depositi di litantrace nella regione etiope di Hawāš (Awash); cfr. Doria 1980, 131.

³⁰ Egidio Osio, Capitano di Stato Maggiore dell'esercito italiano, prese parte allo scontro in qualità di osservatore militare.

centrale in seguito alla caduta di Teodoro e delle divisioni interne tra i ras (Aydin 2019, 158); il viceré Ismail seguì principalmente due direttrici espansionistiche, la prima rivolta verso le sorgenti del Nilo e i grandi laghi equatoriali, la seconda lungo le coste del Mar Rosso, in direzione della Somalia, dove ottenne da Istanbul i porti di Suakim e Massaua mediante due firmani del sultano turco Abdülaziz I (Del Boca 2009, 43-49).

Secondo Del Boca, la rapida avanzata della *Bombay Army* verso Magdala avrebbe spinto il khedivè a compiere un grave errore di valutazione, sottostimando la potenza dell'esercito etiopico e la resistenza delle popolazioni locali all'occupazione delle coste eritree; studi più recenti hanno invece dimostrato che la progressiva integrazione dell'area del Mar Rosso nell'economia globale – conseguenza della crescita del traffico commerciale marittimo – aveva provocato l'affermazione di movimenti di riforma nelle comunità islamiche locali e stimolato l'imperialismo egiziano a partire dalla fine del Settecento, accentuatosi con la progressiva decentralizzazione del potere ottomano (Miran 2005, 183). L'espansione dell'Egitto nel Sudan portò alla rivitalizzazione delle rotte commerciali tra la valle del Nilo ed il Mar Rosso, oltre ad accentuare le conversioni all'Islam nella regione del Tigre, favorite dalla tendenza delle comunità tigrine a costruire un'identità contrapposta alle autorità religiose cristiane etiopi attraverso una nuova legittimazione politica e ideologica³¹; la diffusione dell'Islam nell'area fu agevolata da alcune dinastie familiari, che rivendicavano un'ascendenza dai primi *sharīf* e il possesso di un crisma sacrale (Miran 2005, 185; Sapeto 1857, 145-157). In Eritrea, la dinastia dei Naib, alla quale gli ottomani avevano delegato gli incarichi amministrativi fin dal Seicento, riuscì ad estendere il proprio controllo sul litorale e a governarlo con un'autonomia crescente; l'espansione dell'Egitto negli anni Sessanta del XIX secolo segnò la fine del loro autogoverno, ma non riuscì ad eroderne l'autorità³². La regione di Massaua era controllata da

alcune confraternite sufi, in particolare gli 'Ad shaykh e i Khatmiyya, in competizione tra loro e insediatesi nel periodo compreso tra le guerre turco-egiziane e l'occupazione egiziana del capoluogo (1865-1885)³³.

Le frontiere dell'Etiopia erano invece insidiate dall'espansionismo della Francia, che approfittò della caduta del negus per estendere le proprie aree di influenza, a partire dal porto di Obock, occupato nel 1862 e rafforzato con l'annessione dello scalo di Ēdd, acquistato dalla società armatoriale *Pastré Frères* di Marsiglia (Doria 1980, 132; Del Boca 2009, 35).

Il governo italiano si inserì nel complesso contesto geopolitico locale avallando i progetti imprenditoriali di Rubattino, che aveva esposto al ministro della Marina Augusto Riboty il suo piano all'apertura di una linea di navigazione diretta dall'Italia ad Alessandria d'Egitto, estensibile fino all'India grazie al canale di Suez (Del Boca 2009, 35); contemporaneamente, Sapeto riprese a proporre i suoi progetti relativi allo stabilimento di uno scalo nel Mar Rosso, dapprima esponendoli al congresso delle Camere di Commercio del 1868 e, l'anno successivo, indirizzando una missiva al ministro dell'agricoltura Marco Minghetti, nella quale consigliò l'acquisto della baia di Khur Amèra, lungo la costa araba (Doria 1980, 132)³⁴.

Nell'ottobre del 1869 Menabrea stipulò un accordo con Sapeto finalizzato ufficialmente all'esplorazione del Mar Rosso, da effettuare con l'ausilio di alcune unità della Marina guidate dall'ammiraglio Guglielmo Acton; analogamente a quanto convenuto con Emilio Cerruti qualche mese prima, il premier aprì un credito di ottantamila lire per consentire all'ex missionario l'acquisto di territori idonei allo stabilimento di una colonia (Del Boca 2009, 37). Alla fine di quel mese la spedizione italiana raggiunse Aden, dove Sapeto apprese che le località individuate come adatte alla colonizzazione (entrambe sulla costa araba del Mar Rosso) erano state già occupate; Khur Amèra era stata annessa dai britannici, mentre Sheikh-Said era stata acquistata dalla compagnia france-

³¹ Miran 2005, 184-185. La diffusione delle conversioni all'Islam era dovuta, secondo l'autore, alle politiche di decentralizzazione in Etiopia, alla permeabilità della frontiera settentrionale dell'Impero, alla predominanza delle società pastorali nel Tigre (Ibidem, 184). Sapeto riportò la notizia che Negussié aveva consentito l'apertura di chiese cattoliche nel Tigre, per favorire gli accordi diplomatici con lo Stato Pontificio e, soprattutto, con la Francia (Sapeto 1871, 59). La regione dell'Okule-guzai (anche Acchelè-guzai) è compresa nell'attuale provincia eritrea del Debub.

³² Miran 2005, 185, nota 17; Miran 2007, 33-88. In un'ottica comparativa, la situazione politica dell'Eritrea ottomana presentava analogie con la regione siro-palestinese, in particolare con la città di Gerusalemme, dove "i leader religiosi avevano un potere molto maggiore che in altre città" e "le famiglie locali, che detenevano importanti cariche religiose, riuscirono [...] ad acquistare un grosso potere economico e politico", come nel caso della famiglia Ḥusayn (Tramontana 2015, 37-40: 39). Un'ulteriore

analogia tra le due regioni era dovuta al fatto che gli sforzi degli ottomani furono rivolti principalmente all'entroterra, con un sostanziale disinteresse per le aree costiere perdurate – per quel che concerne la Palestina – fino all'inizio del Settecento (Tramontana 2015, 38).

³³ Miran 2005, 188-193. Secondo quanto riportato da Sapeto nel suo resoconto della missione diplomatica francese, le popolazioni eritree temevano le incursioni degli ottomani e seguivano i precetti dell'Islam solo "nella loro parte essenziale, senza moschee e con poche pratiche religiose"; Sapeto 1871, 37.

³⁴ Sapeto aveva inizialmente ipotizzato l'occupazione di Digsā, nell'entroterra eritreo, città che aveva prescelto per ragioni strategiche ed economiche; Sapeto 1871, 67-68. In nota l'autore riportò le coordinate geografiche della località, che presentano uno scarto minimo rispetto ai dati corretti: "Diksa alta 2200 metri dal livello del mare: lat. 14° 58'; long. 36° 48'; abitanti 2000" (Ibidem, 68, nota 1). Le coordinate reali sono 14° 59' 15" Nord – 39° 13' 41" Est, ed è attualmente nella regione del Debub.

se *Bazaine* & C. Fu a quel punto che la missione italiana decise di acquistare una località sulla costa africana, optando per Assab “dopo un’infruttuosa visita alla baia di Ras Dumeira” (Del Boca 2009, 37); il 15 novembre 1869 Sapeto e Acton, dopo alcuni negoziati con i sultani locali Ibrahim e Hassan ben Ahmad, stipularono una convenzione che prevedeva la cessione di un territorio dall’area di circa dodici chilometri compreso tra il monte Ganga ed il capo Lomah, in cambio della corrispondenza di ottomilacenti talleri di Maria Teresa, l’equivalente di circa trentamila lire (Del Boca 2009, 37).

Un mese dopo la stipula dell’accordo l’esecutivo presieduto da Menabrea cadde e fu sostituito dal governo di Giovanni Lanza, che inaugurò una politica estera più cauta del suo predecessore; prima di rassegnare le dimissioni, l’ex premier aveva siglato un accordo con Rubattino al fine di permettergli di acquistare ‘privatamente’ la baia di Assab, seppure con fondi messi a disposizione dal governo, per evitare contrasti diplomatici con Londra e con Parigi (Del Boca 2009, 38).

In base alle disposizioni dell’accordo stipulato dal governo con la Compagnia Rubattino, nei primi mesi del 1870 il ministero della Marina – presieduto proprio da Acton – deliberò l’invio dell’avviso *Vedetta* ad Assab, per prendere possesso effettivo della baia; l’armatore genovese inviò per un sopralluogo il mercantile *Africa*, al comando di Andrea Buzzolino, per accompagnare ad Assab una missione costituita da Sapeto, dei naturalisti Odoardo Beccari e Arturo Issel, quest’ultimo interessato ad approfondire i suoi studi sulla malacologia locale, oltre all’esploratore Orazio Antinori, incaricato di effettuare con i suoi colleghi di viaggio una spedizione scientifica tra i Bogos, promossa dalla Società Geografica Italiana, e di ricavare notizie sulla colonia agricola nello Sciotel, oltre ad indagare sulla morte di padre Stella (Beccari 1870, 43-60; Beccari 1872; Cora 1875-1876, 402-408; Issel 1869; Battaglia 1961; Alippi Cappelletti, De Leone 1970; Morello 2004; Pichi Sermolli 1994).

In seguito ad ulteriori negoziati con un altro sultano locale, Abdallah Sciahin, sultano di Buja, l’11 marzo 1870 la Compagnia Rubattino acquisì ufficialmente il territorio della baia di Assab³⁵; per proteggere meglio lo scalo eritreo, Sapeto acquistò qualche giorno dopo le due isole di Oman-el-Barhan e Ras er-Raml, territori parte del sultanato di Raheita, cedute direttamente dai capi locali senza il preventivo consenso del sultano Berehan. In ogni caso, il sovrano concordò con Sapeto l’affitto decennale

delle isole, in cambio di un canone annuale di cento talleri, ma l’accordo fu accantonato dal ministro degli Esteri a causa della cangevole situazione politica internazionale, destinata a confluire nella guerra franco-prussiana e nella conseguente annessione di Roma da parte del Regno d’Italia (Ardizzone 2003, 7-8; Issel 1872, 32). L’acquisto della baia, inoltre, fu prontamente contestato dagli egiziani, che inoltrarono una protesta ufficiale al governo italiano, intimarono alla Compagnia Rubattino di evacuare al più presto il litorale eritreo e stabilirono un presidio della propria Marina, giustificando tali iniziative con una interpretazione capziosa dei firmani turchi del 1865-1866, che prevedevano la cessione dei diritti politici “su Massaua e sulla costa fino a Zula o al massimo fino ad Anfila, restando così esclusa la zona di Assab” (Ardizzone 2003, 11)³⁶; all’epoca, le richieste egiziane ebbero il sostegno dell’esecutivo conservatore britannico, presieduto da Lord Salisbury, che si oppose alla rottura degli equilibri internazionali nel Mar Rosso e intensificò la sorveglianza della Royal Navy lungo le coste africane (Ardizzone 2003, 10; Del Boca 2009, 40-43), mentre l’Impero ottomano osservò una stretta neutralità³⁷.

8. I progetti di Nino Bixio per lo sviluppo di Assab

L’acuirsi delle ostilità con le potenze spinse i circoli nazionalisti italiani a rivedere le iniziative espansionistiche del paese, mentre Rubattino cercò subito una mediazione con il governo egiziano, per evitare di vedere le sue linee di navigazione estromesse dal porto di Alessandria e, conseguentemente, dal traffico lungo il canale di Suez; secondo la testimonianza dell’ammiraglio Carlo De Amezaga, il sultano di Raheita non avrebbe mai ricevuto i canoni del contratto d’affitto concordati con Sapeto, ma avrebbe comunque confermato le sue disposizioni in cambio degli emolumenti arretrati (Ardizzone 2003, 9, nota 9).

Nel 1871 il governo istituì la Commissione per le colonie, incaricata di valutare gli accordi stretti con le autorità dell’Eritrea e del Sud-est asiatico, finalizzati all’acquisto di territori e allo stabilimento del protettorato italiano; i membri del collegio dovevano esprimersi anche sulla scelta dei territori, analizzandone l’effettiva

³⁵ ASMAE, Fondo Ministero dell’Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 ‘Assab’, 1870-71, “Acquisto di Assab e sue conseguenze”, fascicolo a stampa, 1-2, I, n. 10 (XXIII), *Contratto*. Sull’acquisto di Assab cfr. Del Boca 2009, 39; Filippi 2021, 18-27.

³⁶ Per le reazioni del governo egiziano, cfr. ASMAE, Fondo Ministero dell’Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 ‘Assab’, 1870-71, “Acquisto di Assab e sue conseguenze”, fascicolo a stampa, 2-8.

³⁷ ASMAE, Fondo Ministero dell’Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 ‘Assab’, 1870-71, “Acquisto di Assab e sue conseguenze”, fascicolo a stampa, 8, VII, ‘Il R. Ministro in Costantinopoli al Ministro degli Affari Esteri’, Constantinople, 17 juillet 1870 (“La Sublime Porte hésite, à ce propos, à se prononcer; et cela se comprend puisqu’elle tolère occupation anglaise sur la côte de l’Arabie”).

abitabilità e le condizioni naturali idonee per sostenere la colonizzazione (Gorrini 1882, 538-541).

Nel corso delle sue riunioni, la Commissione giudicò necessario sostenere la colonizzazione penale, in quanto la scarsa disponibilità di capitali nazionali pregiudicava la convenienza della fondazione di stazioni commerciali; la scelta di Assab fu respinta “per l’aridità del clima e per la ristrettezza dello spazio” (Gorrini 1882, 540), mentre le acquisizioni concordate negli arcipelaghi delle Molucche furono annullate a causa “della distanza grandissima, della grande insalubrità del clima e delle inevitabili difficoltà e conflitti” (Gorrini 1882, 541) che sarebbero sorti con le potenze europee. Il collegio indicò al governo l’isola di Socotra come idonea per lo stabilimento di una colonia penale e, secondo quanto riportato dal diplomatico Giacomo Gorrini, nel luglio 1871 fu avanzata una richiesta ufficiale al Foreign Office, respinta per l’opposizione delle autorità del Raj; in realtà, Socotra era già nell’area di influenza inglese e per la sua posizione strategica, all’ingresso meridionale del Mar Rosso, non sarebbe stata ceduta dall’Impero britannico.

In favore del mantenimento di Assab si esprime esclusivamente Nino Bixio, che nel corso di un’interpellanza parlamentare svoltasi nel marzo del 1871, chiese al governo italiano di proclamare la sovranità nazionale sul territorio della baia e di avviarne i lavori di riqualificazione, con l’obiettivo di istituirci uno snodo lungo le rotte commerciali che dall’Italia si sarebbero dovute successivamente estendere fino all’Oriente³⁸; il presidente del Consiglio Lanza incaricò l’ammiraglio Giuseppe Lovera di Maria di effettuare una ricognizione lungo la baia e, contemporaneamente, affidò al generale Ezio De Vecchi di prendere contatti con le autorità egiziane (Del Boca 2009, 42; Ardizzone 2003, 8)³⁹.

Le potenzialità commerciali della baia di Assab, nei progetti di Bixio, erano esposte nelle numerose missive e in alcune relazioni che il patriota aveva indirizzato a personalità politiche e imprenditoriali del paese, attualmente conservate nel fondo “Nino Bixio” dell’Università di Genova.

Nel fondo archivistico genovese sono custodite lettere di Torelli a Bixio⁴⁰, l’invito rivolto a Cristoforo Negri a presenziare ad una riunione preparatoria per i lavori

della Commissione per le colonie⁴¹, studi sulla situazione commerciale nell’Oceano Indiano⁴², incentrati sulla necessità per l’Italia di stabilire case commerciali lungo le rotte che dal Mar Rosso giungevano in Oriente, seguendo la tipologia del ‘commercio indiretto’ che aveva garantito l’affermazione delle esportazioni italiane nel continente americano⁴³. Bixio aveva già tentato, fin dal 1855, di costituire una società per la gestione dell’emigrazione italiana in Australia, coadiuvata da una linea di navigazione per il trasferimento dei migranti e per il trasporto delle merci, ma l’impresa fallì per lo scarso numero di passeggeri e per le difficoltà nel garantire l’arrivo delle derrate in buono stato di conservazione (Ferrari 1987, 145-179); nel 1873 il patriota effettuò un’ulteriore tentativo per rilanciare il traffico commerciale italiano in Oriente, fallito a causa dello scoppio di un’epidemia di colera che provocò la morte dello stesso generale, nei pressi dell’isola di Sumatra (Busetto 1877; Del Vecchio 1877)⁴⁴.

A partire proprio dal 1873 Rubattino aprì quattro nuove linee di navigazione lungo il Mar Rosso, con destinazione Mumbai, Singapore, Batavia, mentre alla presidenza Negri della Società Geografica Italiana successe Cesare Correnti, deciso sostenitore dell’espansione coloniale (Ardizzone 2003, 8); dopo anni di sostanziale disinteresse, Assab tornò al centro delle iniziative politiche e, soprattutto, economiche del Regno d’Italia. In una lettera al ministro degli Esteri, Rubattino scrisse che l’acquisizione di Assab era stata effettuata proprio per svilupparvi un “centro commerciale [...] e stabilirvi un commercio di scambio”⁴⁵.

La situazione politica del Corno d’Africa era però decisamente instabile, a causa della guerra intrapresa da Ismail contro il Negus d’Etiopia; Johannes rivolse un appello – rimasto inevaso – ai governi delle potenze europee per chiedere il sostegno militare, mentre il khedivè poté lanciare un’invasione contemporanea alle

⁴¹ BUG, Fondo Nino Bixio, Cassetta 14, 366, Bixio a Cristoforo Negri, *Commissione per le colonie 5-5-1871*, Firenze, 5 maggio 1871.

⁴² BUG, Fondo Nino Bixio, Cassetta 7, 88, Dogliotti a Bixio, Venaria, 10 aprile 1870, *Traffico commerciale Italia-Indocina*.

⁴³ BUG, Fondo Nino Bixio, Cassetta 12, 14, *L’Estremo Oriente e l’Istmo di Suez. Estratto dal ‘Bullettino dell’Istmo di Suez’, vol. 3°, n.23*, Torino, 1858, copia a stampa di un articolo pubblicato inizialmente da Bixio sul ‘Corriere Mercantile’.

⁴⁴ BUG, Fondo Nino Bixio, Cassetta 6, 259, Tito De Amicis a Nino Bixio, 20 febbraio 1870; Ivi, Cassetta 6, 155, Dogliotti a Bixio, Venaria, s. d. (in alto, nell’intestazione, è riportato solo 14).

⁴⁵ “In altri termini, l’idea dominante era che Assab dovesse divenire col tempo una Fattoria italiana”; ASMAE, Fondo Ministero dell’Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 ‘Assab’, 1879, “Predisposizioni per l’occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga”, lettera manoscritta di Raffaele Rubattino al Ministero degli Affari Esteri, 1/1-2, Genova, 8 ottobre 1879.

³⁸ Senato del Regno, *Discussioni*, T. P. del 31 marzo-1 aprile 1871, 653-687. Cfr. Del Boca 2009, 41.

³⁹ Lovera di Maria e De Vecchi respinsero i progetti relativi alla colonizzazione della baia di Assab.

⁴⁰ Biblioteca Universitaria di Genova [d’ora in poi BUG], Fondo Nino Bixio, Cassetta 6, 151, Luigi Torelli a Nino Bixio, Venezia, 30 gennaio 1868 (“Dei progressi successivi la informeranno i paralleli che pubblico ogni trimestre fra i lavori del Ceniso e quelli del Canale”).

frontiere settentrionali e meridionali dell'Etiopia, con un'armata di seimila unità dotate dei fucili Remington e della moderna artiglieria a retrocarica, più una divisione distaccata di un migliaio di effettivi e due cannoni. Nonostante la modernità dell'equipaggiamento, l'esercito egiziano sottovalutò la resistenza degli etiopi e fu sbaragliato facilmente dall'armata del Negus, forte di cinquantamila unità, nella battaglia di Guda-Guddi⁴⁶. Le trattative di pace, affidate al colonnello Gordon, furono estremamente complesse, sia per le perentorie richieste del negus, sia per la difficile situazione politica dell'Egitto (Headrick 2018, 259-260); nel 1879 le pressioni degli occidentali costrinsero Ismail ad abdicare in favore del figlio Tewfiq, mentre le finanze pubbliche dello Stato furono affidate ad un consorzio gestito dall'Impero britannico, dalla Francia, dall'Italia e dall'Impero austro-ungarico (Del Boca 2009, 48-49).

9. La ripresa delle iniziative coloniali italiane

Alla fine degli anni Settanta dell'Ottocento i progetti coloniali italiani ripresero vigore, tanto in direzione del Mar Rosso quanto nel Sud-est asiatico; nei principali quotidiani italiani l'occupazione di Assab veniva presentata come necessaria per inserire il paese nel contesto geopolitico internazionale e per potenziarne le reti commerciali, mentre Emilio Cerruti tornò a perorare la sua proposta di stabilire un insediamento penale nell'isola di Papua Nuova Guinea⁴⁷. Nell'ottobre 1879 il presidente del Consiglio Cairoli decise di rendere effettiva l'acquisizione di Assab e incaricò Rubattino, Sapeto e Beccari di effettuare una spedizione scientifica, coadiuvata dalla Marina e, in particolare, dall'ammiraglio De Amezaga; sbarcati nella baia di Buja, i membri della spedizione si incontrarono con Giuseppe Maria Giulietti, che aveva appena effettuato un'esplorazione geografica nella regione dell'Harrar, per poi spostarsi ad Assab e infine a Moka, sulla costa araba del Mar Rosso, per rientrare in Italia (Del Boca 2009, 48-49). Negli stessi mesi, l'ambasciatore al Cairo, De Martino, informò Cairoli che il governatore di Karthoum, Gordon, aveva telegrafato al Khedivé da Massaua per informarlo "che un italiano è sbarcato alla baja d'Assab con intenzione di prenderne possesso, e fabbricarvi un porto"⁴⁸. Secondo la rico-

struzione di Del Boca, la spedizione fu "un fallimento totale" per il carattere "serio e prudente" di Beccari, a suo giudizio "incapace di buttarsi allo sbaraglio", al contrario degli altri esploratori, "temerari fino al sacrificio ma assolutamente irresponsabili" (Del Boca 2009, 98-99; Bottaro 2003); in realtà, il Consiglio direzionale della Società Geografica era "più incline a parlare di penetrazione commerciale che di colonizzazione vera e propria" (Carazzi 1972, 94; Cerreti 2000). Giovanni Battista Beccari, fratello del naturalista, aveva pubblicato sul quotidiano fiorentino *La Nazione* una lettera nella quale ridimensionava le potenzialità commerciali della baia di Assab, contestandone la concorrenzialità che avrebbe potuto intrattenere con gli altri scali commerciali del Mar Rosso (Beccari 1879; Beccari 1880).

L'occupazione definitiva di Assab avvenne per una serie di coincidenze politiche interne e internazionali, favorita dalla cauta linea politica perseguita da Cairoli. Nel 1879, in seguito all'apertura di una linea di navigazione verso gli Stati Uniti della Compagnia Florio – la diretta concorrente della Rubattino – l'armatore genovese decise di riprendere i progetti relativi allo scalo di Assab, avviando una campagna di stampa per sollecitare l'opinione pubblica; Sapeto pubblicò il suo memoriale *Assab e i suoi critici*, finanziato proprio da Rubattino, mentre l'ex garibaldino Giuseppe Maria Giulietti pubblicò un articolo sul quotidiano genovese *Il movimento* nel quale sosteneva l'acquisto della baia per farne l'avamposto della futura occupazione italiana del Corno d'Africa (Doria 1980, 211; Giustiniani 1879).

L'occupazione della baia da parte della Marina italiana fu seguita dal colonnello inglese Gordon, che da Khartoum ne informava le autorità egiziane, e dal governatore britannico di Aden; in un dispaccio inviato da De Amezaga dallo Yemen si parlò di un "piccolo incidente politico" occorso con la Royal Navy, che sorvegliava le iniziative militari italiane per scongiurare potenziali tensioni politiche nell'area⁴⁹.

Le relazioni britanniche con il governo del Cairo furono sovvertite dallo scoppio della rivolta nazionalista egiziana promossa da Urabi Pascià, ministro della guerra e strenuo oppositore del governo vicereale (Campanini 2014, 39-40); l'intensificazione delle agitazioni nazionalistiche allarmarono i governi europei e nel 1882 l'Impero britannico invase l'Egitto, sconfiggendone defi-

⁴⁶ Del Boca 2009, 43-49: 43. Del Boca riportò anche la notizia della proposta, avanzata dal governatore britannico di Khartoum Charles Gordon al Khedivé, di effettuare una spedizione a Chisimaio, in Somalia; cfr. Coupland 1957, 271-299.

⁴⁷ ASMAE, Miscellanea, 1189, 1882.8.4.

⁴⁸ ASMAE, Fondo Ministero dell'Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 'Assab', 1879, "Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione

De Amezaga", Serie Politica, n. 656, Martino a Cairoli, Cairo, 24 dicembre 1879.

⁴⁹ ASMAE, Fondo Ministero dell'Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 'Assab', 1879, "Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga", Comando del Regio Avviso Esploratore, 1, Privata, *Rapporto politico intorno alla fattoria commerciale di Assab*, De Amezaga al Ministero degli Affari Esteri, 322, Aden, 9 gennaio 1880.

nitivamente l'esercito nella battaglia di Tell el-Kebir. Inizialmente, l'Inghilterra aveva richiesto l'appoggio della Francia, che però non fu concesso, mentre il governo italiano – invitato dal governo britannico a partecipare all'azione militare (Rainero 1971, 72; Pescosolido 1996, 578) – decise di mantenere la neutralità, nonostante la presenza di una folta comunità italiana ad Alessandria, ufficialmente per evitare di partecipare all'occupazione militare dell'Egitto (Pescosolido 1996, 579), in realtà per evitare compromissioni diplomatiche con l'Impero tedesco e l'Austria-Ungheria, dal maggio di quell'anno unite nella Triplice Alleanza. L'occupazione francese di Tunisi (1881) e le politiche isolazioniste della Gran Bretagna, inoltre, contribuirono a formare un sentimento nazionale ostile ai due paesi dell'Intesa; il dibattito apertosi su tutti i principali quotidiani nazionali nei confronti della guerra anglo-egiziana, però, contribuì paradossalmente ad infrangere il “fronte antinglese e antifrancese nel quale [...] era confluita la stampa italiana di ogni colore politico” (Pescosolido 1996, 572) e si orientò progressivamente a sostegno dell'invasione britannica, assumendo progressivamente i contorni di una discussione sulle politiche coloniali. Lo storico Guido Pescosolido ha rilevato che il dibattito interno sull'imperialismo si concentrò principalmente proprio sul conflitto anglo-egiziano, mentre la vicenda di Assab fu derubricata ad “articoli sporadici, relegati nelle pagine interne” (Pescosolido 1996, 569) dei quotidiani.

Il governo britannico, che fino ad allora avevaavalato le iniziative politiche e le pretese egiziane lungo le coste africane del Mar Rosso, acconsentì progressivamente all'insediamento della colonia italiana di Assab; in una lettera inviata a Cairoli dall'Incaricato d'Affari presso l'ambasciata italiana di Londra, Ressmann, la controversia sulla sovranità della baia veniva risolta con la sostanziale dichiarazione di neutralità da parte del governo britannico, deferendo la questione direttamente al governo ottomano⁵⁰. Il sultano di Raheita, Berehan, cedette per duemila rupie anche le isole Darmachie, mentre la sua proposta di riconoscersi vassallo del Regno d'Italia fu praticamente respinta, per evitare anche in quel caso controversie con il Regno Unito (Ardizzone 2003, 10-13)⁵¹.

⁵⁰ “Le gouv't anglais s'est raffermit dans l'opinion que nous a fait exprimer Salisbury, et ne peut arriver à d'autres conclusions si ce n'est qu'à la Sublime Porte directement comme Souveraine et au Khedivé [...] doit appartenir le territoire d'Assab”; ASMAE, Fondo Ministero dell'Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 'Assab', 1880, “Progressiva sistemazione governativa di Assab. Accordi con il Sultano di Raheita, Berehân b. Mohammed. Nomina del R. Commissario Civile Giovanni Branchi”, T. 635, L'Incaricato di Affari presso l'Ambasciata di Londra, Ressmann, al Ministro degli Esteri, Cairoli, Londra, 27 gennaio 1881.

⁵¹ Il sultano si impegnò a reprimere la tratta degli schiavi, che aveva una fiorente base proprio a Raheita.

Il 10 marzo 1882, mediante una convenzione con la Compagnia Rubattino, il governo italiano rilevò formalmente la baia di Assab per quattrocentosedicimila lire; in realtà, già da due anni il territorio era stato affidato a rappresentanti di governo italiani, dapprima l'ammiraglio De Amezaga e, dal 1881, il diplomatico Giovanni Branchi, nominato ‘Commissario civile’ per la colonia (Doria 1980, 214). Tre anni dopo, nel 1885, il governo britannico consentì l'occupazione italiana di Massaua, dopo “un breve periodo di coabitazione” (Filippi 2021, 28-29) con il presidio egiziano⁵², probabilmente per evitarne l'annessione da parte della Francia; nello stesso anno, il governo italiano firmava la *Dichiarazione di accesso alla Convenzione anglo-egiziana del 1877*, impegnandosi al fianco dell'Impero britannico alla repressione della tratta degli schiavi che dal Corno d'Africa confluiva in Arabia, sancendo ulteriormente il riavvicinamento con Londra (Miran 2013, 135-157)⁵³.

10. Considerazioni conclusive

Le dinamiche che portarono l'Italia post-unitaria ad intraprendere il processo di espansione coloniale, generalmente considerate come semplice adesione alla congerie geopolitica del tempo – lo *scramble for Africa* e la delimitazione delle sfere d'influenza in Asia – furono motivate principalmente dal tentativo, difficilmente realizzabile, di collocare il paese nelle reti commerciali globali dell'Oceano Indiano, in direzione dell'Oceania e dell'Estremo Oriente. Nel 1887 il sanscritista Angelo De Gubernatis vide nell'occupazione di Assab il primo passo verso la “colonizzazione commerciale dell'India”, da effettuare attraverso la diffusione delle merci e della cultura italiana, proponendo contemporaneamente di occupare la città di Diu, all'epoca appartenente al Portogallo, per “tentare di assumere in India la stessa posizione coloniale del Portogallo o della Francia” (Lowndes Vicente 2012, 138-141).

Le due principali motivazioni che avevano spinto la Marina ad intraprendere tentativi coloniali nel Borneo e nel Corno d'Africa, ossia lo stabilimento di istituti penali e di avamposti commerciali, vide progressivamente l'opinione degli studiosi propendere esclusivamente per

⁵² Il contingente italiano entrò a Massaua nel febbraio del 1885, gli egiziani lasciarono la città nel dicembre dello stesso anno.

⁵³ ASMAE, Ministero degli Affari Esteri – Direzione Centrale degli Affari Coloniali, *Trattati, convenzioni, accordi, protocolli ed altri documenti relativi all'Africa, 1825-1906*, Volume Terzo 'Indici e Carte', *Convenzione fra la Gran Bretagna (sic) e l'Egitto per la soppressione del traffico degli schiavi*, Alessandria, 4 agosto 1877, Tipografia del Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1906, p. VII.

gli snodi mercantili; la stessa baia di Assab, secondo la visione di Bixio, doveva essere uno scalo lungo le rotte verso l'Oceania, non la testa di ponte per l'entroterra africano come sostenuto invece da Giulietti nel 1879.

Un ruolo preponderante nell'acquisizione della colonia, come noto, lo ebbe la Compagnia Rubattino, interessata tanto ad estendere le proprie linee di navigazione verso l'Estremo Oriente, quanto ad entrare nel mercato del nolo dei passeggeri musulmani impegnati a compiere il pellegrinaggio nei luoghi sacri dell'Islam (*hajj*), con l'apertura delle prime linee – gestite con due piroscafi – e di un'agenzia nella città araba di Jeddah fin dal 1878 (Doria 1980, 216-222; Zaccaria 2022, 235-253).

La progressiva distensione tra l'Impero britannico e l'Italia, evidenziata dall'impiego inglese del porto di Brindisi come punto terminale della Valigia delle Indie fino alla fine della Prima guerra mondiale⁵⁴ dimostrò la fondatezza dei progetti infrastrutturali sostenuti nei dibattiti politici nelle principali istituzioni scientifiche del paese, come la Società Geografica Italiana e l'Accademia Veneta di Lettere Scienze Arti (Perrone 2019, 27-37). Lungo il Mar Rosso, la Valigia delle Indie era affiancata dalle reti viarie e telegrafiche gestite dagli inglesi nelle province dell'Hijāz. Solo alla fine del secolo, l'Impero ottomano concentrò le sue attenzioni nelle regioni del versante arabo del Mar Rosso, potenziandone le infrastrutture e finanziando la costruzione di una rete telegrafica nazionale nell'Hijāz e nello Yemen, per limitare la dipendenza dal sistema di comunicazioni britannico, progettato per collegare rapidamente Londra con l'India (Ballantyne, Burton 2022, 83-89)⁵⁵; anche le reti ferroviarie turche furono rafforzate soltanto lungo le sponde orientali del Mar Rosso, con collegamenti tra Damasco, Medina e La Mecca, progettati per facilitare l'*Hajj* e per agevolare il commercio, grazie ai collegamenti con le città portuali che consentirono l'importazione di merci straniere, a volte con effetti dannosi sulla produzione manifatturiera e tessile ottomana (Ballantyne, Burton 2022, 88)⁵⁶.

Le politiche coloniali italiane nel Mar Rosso, scaturite dall'apertura del canale di Suez, si scontrarono con

le dinamiche imperialistiche delle altre potenze europee, dell'Egitto – che perseguì una linea formalmente autonoma, determinata dal 'risveglio islamico' dell'epoca (Campanini 2014, 51-62) – e dell'Etiopia, che riuscì a mantenere la propria indipendenza e a dimostrare una forza militare considerevole, mentre l'Impero britannico, che considerava il Mar Rosso come “notre voie de communication avec les Indes [...] notre corde sensible”⁵⁷, ostacolò l'insediamento coloniale delle altre potenze, tra cui l'occupazione italiana di Assab, dove inviò agenti ed effettuò un'ultima sortita nel 1882, subito dopo l'annessione⁵⁸. Sarebbe opportuna una revisione delle analisi storiografiche sul colonialismo italiano, che insistono molto sul presunto 'sostegno disinteressato' concesso dal governo britannico all'Italia per allontanare le altre potenze europee dall'area, ben più temibili; si tratta di una tesi condivisibile esclusivamente *a posteriori*, successiva cioè all'insediamento della colonia lungo il litorale del Mar Rosso, nonostante l'ingresso del paese a titolo effettivo nel novero delle potenze coloniali, sancita nel 1884 dalla partecipazione al Congresso di Berlino⁵⁹.

Riferimenti bibliografici

Aksan, V. H. (2013). *Ottoman Wars, 1700-1870. An Empire besieged*. London-New York, Routledge, Taylor & Francis Editors.

Algardi, Z. O. (1988). *Luigi Negrelli, l'Europa, il canale di Suez*. Firenze, Le Monnier.

Alippi Cappelletti, M., De Leone, E. (1970). Beccari, Odoardo. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol.7. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.

Amati, A. (1868). *Dell'Australia e della fondazione d'una colonia con bandiera italiana, Memoria del Prof. Amato Amati, socio corrispondente del R. Istituto Lombardo, letta*

⁵⁴ Italiano 2019, 51-66. Il termine *Valigia delle Indie* indicava il percorso ferroviario e navale che univa Londra ai suoi possedimenti in India.

⁵⁵ Nel 1869 la rete telegrafica ottomana raggiunse circa 25000 km collegando le principali città del Medio Oriente, ma era stata “progettata tenendo conto degli interessi finanziari e strategici britannici, ossia collegare più direttamente possibile Londra e India britannica anche nell'attraversamento dei territori ottomani, a ulteriore conferma dell'importanza strategica conferita dalla Gran Bretagna alle comunicazioni telegrafiche sulla scia della ribellione del 1857-58” (Ballantyne, Burton 2022, 84-85).

⁵⁶ Gli autori riportano il dato relativo alle cospicue importazioni di seta dall'Oriente, che provocarono una drastica flessione della produzione di seta ottomana in città come Bursa.

⁵⁷ Documenti Diplomatici Italiani, Serie II, vol. XII, doc. 548, tel.40/383, Rössmann a Cairoli, Londra, 15 gennaio 1880, 435-436 (riportato anche in Ardizzone 2003, 10 e nota 12).

⁵⁸ “In Aden [...] il Comandante [...] mi impedì di potere imbarcare uomini e materiale per la fabbricazione di case in Assab; adducendo a sua scusa, che io ero agente governativo, non rappresentante della Compagnia Rubattino”; ASMAE, Fondo Ministero dell'Africa Italiana, *Eritrea*, Pos. 1/1 'Assab', 1879, “Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga”, Comando del Regio Avviso Esploratore, 1, Privata, *Rapporto politico intorno alla fattoria commerciale di Assab*, De Amezaga al Ministero degli Affari Esteri, 322, Aden, 9 gennaio 1880, Allegato 3. Il governatore di Aden, Francis Rock, inviò la cannoniera inglese *Sea Gull* nelle acque antistanti la baia (Ibidem), secondo Del Boca a scopo intimidatorio; Del Boca 2009, 104.

⁵⁹ Cfr. *Correspondence relating to the Italian Occupation of Assab Bay*, India Office Records and Private Papers, 1880. Sul Congresso di Berlino del 1884 cfr. Filesi 1985, 1-40.

- nelle adunanze del 5 marzo e 2 aprile 1868. Milano, Tipografia Bernardoni.
- Angelini, S. (1965). Il tentativo per una colonia italiana nel Borneo. *Studi Politici* (supplemento alla rivista), 526-579.
- Ardizzzone, P. (2003). Il sultanato di Raheita e la colonia Eritrea. *Africana: rivista di studi europei*, 9, 7-33.
- Arminjon V. (1885). *La China e la Missione Italiana del 1866*. Firenze, La rassegna nazionale.
- Arminjon, V. (1868). *Il Giappone e il viaggio della corvetta Magenta*. Genova, Co' Tipi del R. I. de' sordo muti.
- Assereto, G., Doria, M. (2014). *Storia della Liguria*. Roma-Bari, Laterza.
- Aydin, C. (2019). *Il lungo Ottocento. Una storia politica internazionale*. Torino, Einaudi.
- Ballantyne T., Burton, A. (2022). *L'età degli imperi globali, 1870-1945*. Torino, Einaudi.
- Battaglia, R. (1958). *La prima guerra d'Africa*. Torino, Einaudi.
- Battaglia, R. (1961). Antinori, Orazio. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, (vol. 3). Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Beatty, C. (1956). *Ferdinand de Lesseps: a biographical study*. London, Eyre & Spottiswoode.
- Beccari, G. B. (1879). *I commerci italiani nel Mar Rosso*. Roma, Civelli.
- Beccari, G. B. (1880). *Guida descrittiva, economica e commerciale dei porti più ragguardevoli del Mar Rosso*. Montevarchi, Tip. Galassi.
- Beccari, O. (1870). Relazione sommaria del viaggio nel Mar Rosso dei signori Antinori, Beccari e Issel. In *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 1, 3 (5, 2), 43-60.
- Beccari, O. (1872). *Viaggio nel Mar Rosso e tra i Bogos*. Milano, Treves.
- Bixio, N. (1954). *Epistolario*. A cura di Emilia Morelli, 4 vol. Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano.
- Boccardo, G., Patrone. L. (1865). *Il Canale attraverso l'Istmo di Suez e gli interessi commerciali dell'Italia. Relazione di un viaggio in Egitto fatto dal Comm. Gerolamo Boccardo e dal Cav. Lazzaro Patrone quali Rappresentanti della Camera di Commercio ed Arti di Bologna*. Genova-Firenze, Tipografia e Litografia dei fratelli Pelas.
- Bonin, H. (2010). *History of the Suez Canal Company, 1858-2008. Between Controversy and Utility*. Paris, Librairie Droz.
- Borsa, G. (1961). *Italia e Cina nel secolo XIX*. Cremona, Centro studi per i popoli extra-europei dell'Università di Pavia, Edizioni di comunità.
- Bottaro, L. (a cura di). (2003). *Gli Italiani in Eritrea. Esploratori, Missionari, Medici e Artisti*. Asmara, Scuola Italiana in Eritrea.
- Bowers, A. (1869). *Bhamo's Expedition. Report on the practicability of re-opening the trade route, between Burma and Western China*. Rangoon.
- Brunialti, A. (1882). *Le colonie degli Italiani*. Torino, UTET.
- Busetto, G. (1887). *Il Maddaloni, ultima impresa di Nino Bixio*. Bologna, Zanichelli.
- Cafarelli, A. (2014). *Il leone ferito. Venezia, l'Adriatico e la navigazione sussidiata per le Indie e l'Estremo Oriente (1866-1914)*. Roma, Viella.
- Calchi Novati, G. P. (2011). *L'Africa d'Italia. Una storia coloniale e post-coloniale*. Roma, Carocci.
- Campanini, M. (2014). *Storia del Medio Oriente contemporaneo*. Bologna, Il Mulino.
- Carazzi, M. (1972). *La Società Geografica Italiana e l'esplorazione commerciale in Africa (1867-1900)*. Firenze, La Nuova Italia.
- Cenni intorno al commercio dell'Egitto, del mar Rosso, delle Indie, della Cina e del Giappone (1865). Firenze, Barbera.
- Cerreti, C. (2000). *Della Società Geografica Italiana e della sua vicenda storica (1867-1997)*. Roma, Società Geografica Italiana.
- Conrad, S. (2013). Rethinking German Colonialism in a Global Age. *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 41 (4), 543-566.
- Cora, G. (1873). Recenti spedizioni alla Nuova Guinea, esplorazioni di G. Emilio Cerruti. *Cosmos. Comunicazioni sui più recenti e notevoli progressi della Geografia e delle Scienze affini*, vol. I, 147-280.
- Cora, G. (1876). Spedizione di O. Antinori, O. Beccari, A. Issel nel Mar Rosso e sulle falde nord dell'Abissinia (1870-1872). In *Cosmos. Comunicazioni sui più recenti e notevoli progressi della Geografia e delle Scienze affini*, vol. 3, 401-408.
- Correnti, C. (1868). Sull'Istmo di Suez e sul Commercio Orientale, Memoria bibliografica. *Bollettino della Società Geografica*, serie 1, 2 (3), 3-12.

- Correnti, C. (2019). Sull'Istmo di Suez e sul Commercio Orientale, Memoria bibliografica. *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola eurasiatica*, Tomo 2, Suez. Roma, Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media Edizioni, 15-26.
- Costanza, M. (2010). *La Mezzaluna sul filo. La riforma ottomana di Mahmud II (1808-1839)*. Venezia, Marcianum Press.
- Coupland, R. (1957). *The exploitation of East Africa, 1856-1890*. London, Northwestern University Press.
- Crummey, D., Haile, G. (2004). Abunä Sälama: Metropolitan of Ethiopia, 1841-1867 A New Gə'əz Biography. *Journal of Ethiopian Studies*, 37 (1), 5-40.
- De Filippi, F. (1865). *Note di un Viaggio in Persia nel 1862*. Milano, G. Daelli & C. Editori.
- De Leone, E. (1955a). *Le prime ricerche di una colonia e la esplorazione geografica, politica ed economica*. Roma, Istituto Poligrafico dello Stato.
- De Leone, E. (1955b). Gli Italiani in Birmania nel XIX secolo. *L'Universo*, 35 (3), 427-438.
- De Lesseps, F. (1855). *The Isthmus of Suez Question*. London, Longam.
- De Lesseps, F. (1868). *Le percement de l'Isthme de Suez*. Paris, Librairie de l'Hachette.
- De Luca, F. (1867). *Disamina comparativa delle condizioni topografiche e generali de' due Istmi più famosi della Terra. L'istmo di Suez e l'Istmo di Panama, importanza che ne risulta in favore dell'istmo di Suez, paragone della navigazione da un porto dell'Europa all'Asia orientale e all'Oceania per l'antica via, il Capo di Buona Speranza, e la nuova, il Canale dell'Istmo di Suez, per F. De Luca*. Napoli, Stamperia del Fibreno.
- Del Boca, A. (2009). *Gli italiani in Africa Orientale, vol. I, Dall'Unità alla Marcia su Roma*. Milano, Mondadori (ed. originale Roma-Bari, Laterza, 1976).
- Del Vecchio, P. (1877). *Nino Bixio e l'Indo-Cina*. Genova-Torino.
- Doria, G. (1980). *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*. Genova, Marietti.
- Doria, M. (2014). *L'economia del mare: le navi e i porti*. In Assereto, G., Doria, M. (a cura di). *Storia della Liguria*. Roma-Bari, Laterza, 302-325.
- Fabri Scarpellini, E. (1856). *Lo Stato Pontificio e l'istmo di Suez*. Roma, Tipografia delle Belle Arti.
- Feener, M., Daly, P., Reed, A., (2011). *Mapping the Acehnese Past*. Leiden, 2011.
- Fenton, P. B., Littman, D. G. (2016). *Exile in the Maghreb: Jews under Islam, Sources and Documents, 997-1912*. Vancouver, Farleigh Dickinson University Press.
- Ferrari, M. E. (1987). L'interesse genovese per l'Australia (1850-1860): i progetti e l'opera di Nino Bixio e Giuseppe Carcassi. *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, 12, 145-179.
- Ferraro, G. (2019). Torelli, Luigi. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 96. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Filesi, T. (1985). La partecipazione dell'Italia alla Conferenza di Berlino (1884-1885). *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente*, 40 (1), 1-40.
- Filippi, F. (2021). *Noi però gli abbiamo fatto le strade. Le colonie italiane tra bugie, razzismi e amnesie*. Torino, Bolati Boringhieri Editore.
- Fiorani Piacentini, V. (1969). Le relazioni tra Italia e Persia (1852-1862). *Rassegna Storica del Risorgimento*, 57 (4), 587-640.
- Funaro, L. E. (2020). *La scuola del silenzio. Per un profilo di Isacco Artom*. Livorno, Salomone Belforte & Co.
- Galeano, D. (2019). Singularidades conectadas en la historia global de la prisión y de la deportación penal: entrevista con Christian G. De Vito. *Revista de Historia de las Prisiones*, 9 (Julio-Diciembre), 136-145.
- Gallardi, E. (1856). Il perforamento dell'Istmo di Suez e la Liguria. *Rivista Contemporanea*, estratto, 3, vol. VI.
- Garnier, F. (1869). Note par l'exploitation du cours de Cambodge par une commission scientifique française. *Bullettin de la Société de Géographie Française*, serie 5^{ème}, 17, 97-113.
- Ghisalberti, C. (1997). Due colonialismi a confronto: Italia e Germania nella loro espansione oltremare sino alla Prima guerra mondiale. *Clio*, 33 (2), 327-344.
- Giacchero, G., Bisogni, G. (1942). *Vita di Giuseppe Sapeto. L'ignota storia degli esordi coloniali italiani rivelata da documenti inediti*. Firenze, Sansoni.
- Giglioli, E. H. (1876). *Relazione del viaggio intorno al Globo della pirocovetta Magenta*. Milano, Maisner.
- Giuntini, A. (2021). *Il Canale di Suez e l'Italia (1856-1869)*. Pisa, Pacini.
- Giustiniani, F. (1879). *Considerazioni sull'Italia e sulla baia di Assab*. Roma, tip. Alberto Chiera.
- Gordon, J. S. (2003). *A Thread Across the Ocean: The Heroic Story of the Transatlantic Cable*. New York, Harper Perennial.

- Gorrini, G. (1882). Appendice. I primi tentativi e le prime ricerche di una colonia in Italia (1861-1882). In Brunialti, A. *Le colonie degli Italiani*. Torino, UTET, 521-545.
- Grimaldi, G. (2018). *La Società di Letture e Conversazioni Scientifiche. Cultura e conoscenza a Genova. Dal 1866 al servizio della città*. Genova, De Ferrari.
- Gusso, M. (2017). La missione Diplomatica italiana in Persia nel 1862. In *Circolo Vittorioso di Ricerche Storiche*, Quaderno n. 13, 203-231.
- Headrick, D. R. (2018). *Il predominio dell'Occidente. Tecnologia, ambiente, imperialismo*. Bologna, il Mulino.
- Hearn, C. G. (2004). *Circuits in the Sea. The Men, the Ships, and the Atlantic Cable*. Westport-London, Praeger.
- Hopkirk, P. (2013). *Il Grande Gioco*. Milano, Adelphi.
- Hunt, G. H., Townsend, G. H. (1858). *Outram & Have-lock's Persian Campaign*. London, G. Routledge & Co.
- Iannettone, G. (1984). *Presenze italiane lungo le vie dell'Oriente nei secoli XVIII e XIX nella documentazione diplomatico - consolare italiana*. Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- Ilari, V. (a cura di). (2019). *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola eurasiatica*, tomo 2, Suez. Roma, Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media Edizioni.
- India Office Records and Private Papers (1880). *Correspondence relating to the Italian Occupation of Assab Bay*. London, India Office Records and Private Papers.
- Issel, A. (1869). *Malacologia del Mar Rosso: ricerche zoologiche e paleontologiche*. Pisa, Editori della Biblioteca Malacologica.
- Issel, A. (1872). *Viaggio nel Mar Rosso e tra i Bogos (1870)*. Milano, Treves.
- Italiano, M. (2019). La Valigia delle Indie. La stazione italiana del British Empire. In Ilari, V. (a cura di). *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola eurasiatica*, tomo 2, Suez. Roma, Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media Edizioni, 51-66.
- Kadi, I. H. K., Peacock, A., The Gallop, A. (2011). Writing History: The Acehnese embassy to Istanbul, 1849-1852. In Feener, R. M., Daly, P., Reid, A. (Edited by). *Mapping the Acehnese Past*. Leiden, KITLV Press, 163-182.
- Lambertenghi, F. (1869). Delle condizioni presenti del Canale di Suez, Rapporto del nobile Avv. Francesco Lambertenghi R. Viceconsole a Suez, 7 novembre 1869. *Bollettino Consolare*, vol. V, Parte II (fasc. 5), 409-413.
- Lampertico, F. (1858-1859). Sulle conseguenze che si possono presagire pel commercio in generale e pel commercio veneto in particolare dall'apertura di un canale marittimo attraverso l'istmo di Suez. In *Atti dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti*, Serie III, Tomo IV (1858-59), dispensa VII, 679-708 e dispensa VIII, 713-922.
- Lampertico, F. (1867). L'Istmo di Suez. Parte Prima: la politica europea. *Nuova Antologia*, 5, (6), 345-376.
- Lanzerini, A. (1880). *Progetto di colonia transoceanica, con 1 carta geografica e 16 tavole riprodotte dal Reale Istituto Geografico Militare di Firenze in seguito di concessione del Ministero della Guerra*. Pisa, Pei tipi di Ungher & Co. Editori.
- Lefebvre, T. (1845). *Voyage en Abyssinie: exécuté pendant les années 1839, 1840, 1841, 1842, 1843*. Paris, Arthus Bertrand, Libraire de la Société de Géographie.
- Longhitano, P. (1906). *La Marina Mercantile Italiana all'alba del suo Risorgimento. Rimedi atti a renderla vittoriosa nella lotta di concorrenza contro le Marine straniere nei nostri porti*. Palermo, Stab. Tipo-litografico Fratelli Marsala.
- Lowndes Vicente, F. (2012). *Altri Orientalismi. L'India a Firenze 1860-1900*. Firenze, Firenze University Press.
- Luengo, J., Dalmau, P. (2018). Writing Spanish history in the global age: connections and entanglements in the nineteenth century. *Journal of Global History*, 13, 425-445.
- Mangiaracina, F. (1988). Viaggio in Egitto alla ricerca di un brillante futuro mercantile per il porto di Trieste. In *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, 13, 271-282.
- Martini, L. (2013). Padre Paolo Abbona esploratore: la scoperta della strada tra Birmania e Cina. In Abbona Coverlizza, A. M., Cardinali, V. (a cura di). *Missionario e Diplomatico. L'avventura di Padre Paolo Abbona dal Piemonte alla Birmania*, Torino, Effata' Editrice, 135-142.
- Meyners d'Estrey, C. (1876). De l'importance commerciale de la Mer Rouge. *L'Explorateur géographique et commercial*, 2^{ème} année, vol. 4, (n. 76), 20 Juillet 1876, 92-95.
- Miran, J. (2005). A Historical Overview of Islam in Eritrea. *Die Welt des Islams*, New Series, vol. 45, (Issue 2), 177-215.
- Miran, J. (2007). Power without Pashas: The anatomy of Na'ib Autonomy in Ottoman Eritrea (17th-19th C.). *Eritrean Studies Review*, 5 (1), 33-88.
- Miran, J. (2013). From Bondage to Freedom on the Red Sea Coast: Manumitted Slaves in Egyptian Massawa, 1873-

1885. *Slavery & Abolition: A Journal of Slave and Post-Slave Studies*, 34 (1), 135-157.
- Monsagrati, G. (2004). Lampertico, Fedele. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 63. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Morello, N. (2004). Issel, Arturo. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 62. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Negri, C. (1864). *La grandezza italiana. Studi, prospettive, desiderii*. Torino, Paravia.
- Negri, C. (1879). La strada ordinaria birmano-chinese. *L'esploratore, giornale di viaggi e geografia commerciale*, anno II, (n. 9), 298-299.
- Osio, E. (1869). *La spedizione inglese in Abissinia (1867-1868), pagine del giornale di viaggio, estratto dal fascicolo II del Bollettino della Società Geografica Italiana*. Firenze, Stabilimento di G. Civelli.
- Perrone, A. (2019). London Connection. L'Unità italiana, il controllo inglese di Suez e la fondazione della Società Geografica Italiana. In Ilari, V. (a cura di). *Italy on the Rimland. Storia militare di una penisola eurasiatica*, Tomo 2 «Suez». Roma, Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media Edizioni.
- Pescosolido, G. (1996). Alle origini del colonialismo italiano: la stampa italiana e la politica coloniale dell'Italia dal rifiuto di intervento in Egitto alla vigilia dell'occupazione di Massaua (1882-1884). In *Fonti e problemi della politica coloniale italiana*. Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, 566-599.
- Pétre-Grenouilleau, O. (2010). *La tratta degli schiavi. Saggio di storia globale*. Bologna, Il Mulino.
- Piccinno, L. (2002). *La riflessione economica in Liguria tra scienza e pratica (secoli XVI-XIX)*. Varese, Università dell'Insubria, Facoltà di Economia (n. 5).
- Pichi Sermolla, R. (1994). *Odoardo Beccari: vita, esplorazioni, raccolte e scritti del grande naturalista fiorentino*. Firenze, Alinari.
- Pischedda, C. (1960). Amedeo Fernandino Maria di Savoia, duca d'Aosta, re di Spagna. In *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 2. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Racchia, C. A. (1871). Di una missione italiana al Siam, Singapore, 17 gennaio 1871. *Bollettino Consolare*, volume VII, parte I, (fasc. 2), 59-82.
- Rainero, R. (1971). *L'anticolonialismo italiano da Assab ad Adua*. Milano, Edizioni di Comunità.
- Rouch, J., Victor, P., Tazieff, H. (1956). *Historie universelle des explorations, vol.4, Époque contemporaine*. Paris, Nouvelle Librairie de France.
- Rozwadowski, H. M. (2009). *Fathoming the Ocean. The Discovery and Exploration of the Deep Sea*. Cambridge (MA), Harvard University Press.
- Rubenson, S. (2003). *The Survival of Ethiopian Independence*. Los Angeles, Tsehai Publishers.
- Sapeto, G. (1857). *Viaggio e missione fra i Mensa, i Bogos e gli Habab*. Roma, Propaganda Fide.
- Sapeto, G. (1865). *L'Italia e il Canale di Suez. Operetta popolare*. Genova, Tipografia e Litografia dei fratelli Pellas.
- Sapeto, G. (1871). Ambasciata mandata nel 1869 dal governo francese a Negussié, degiasmate del Tigré e del Samièn in Abissinia. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 1, 5, 22-71.
- Scavino, L. (2022). The Suez Canal and the Italian sailing fleet: expectations, problems and alternative routes (1869-1914). In Curli, B. (Edited by), *Italy and the Suez Canal: from the Mid-nineteenth Century to the Cold War. A Mediterranean History*. New York, Palgrave MacMillan.
- Senato del Regno d'Italia (1871). Senato del Regno, *Discussioni, T. P. del 31 marzo-1 aprile 1871*, 653-687.
- Stern, H. A. (1862). *Wanderings Among the Falashas in Abyssinia: Together with a Description of the Country and Its Various Inhabitants*. London, Wertheim, Macintosh, and Hunt.
- Taboulet, G. (1970). Le voyage d'exploration du Mékong (1866-1868), Doudart de Lagrée et Francis Garnier. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 57, (n. 206), 5-90.
- Teso, A. (1900). *L'Italia e l'Oriente. Studi di politica commerciale*. Torino, Unione Tipografico-Editrice.
- Tonizzi, M. E. (2014). Dalla Repubblica Ligure all'Unità d'Italia (1797-1861). In Assereto, G., Doria, M. (a cura di). *Storia della Liguria*, Roma-Bari, Laterza, 193-210.
- Torelli, L. (1871). *Appendice ai dieci paralleli fra il progresso dei lavori del traforo del Cenisio e quelli del Canale di Suez*. Venezia, Stabilim. Tip. Di G. Antonelli.
- Tramontana, F. (2015). *Una terra di intersezioni. Storia e istituzioni della Palestina di età moderna*. Roma, Carocci Editore.
- Turina, S. (2018). L'eredità della Magenta. Dalle raccolte di Filippo De Filippi per il Regio Museo industriale ita-

liano di Torino al resoconto di Enrico Hillyer Giglioli. In Cestari, M., Coci, G., Moro, D., Specchio, A. (a cura di). *Orizzonti giapponesi. Ricerche, idee, prospettive*. Roma, Aracne Editrice.

U Min, N. (1985). Les Italiens employés par les rois de Birmanie dans la seconde moitié du XIXe siècle. *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 72, (n. 267), 199-214.

Ufficio Storico del Ministero della Guerra (1935). *Storia Militare della colonia Eritrea*, vol. I. Roma, Ufficio Storico del Ministero della Guerra, Tip. Regionale.

Von Czoernig, K. F. (1858). *Über die durchstechung der landenge von Suez*. Wien.

Whitehouse, H. R. (1897). *The sacrifice of a throne, being an account of the life of Amadeus, duke of Aosta, sometime King of Spain*. New York, Bonnell, silver & Co.

Zaccaria, M. (2022). Lo spazio interdetto. Mecca, il pellegrinaggio e gli imperi coloniali negli anni della Grande guerra. *Memoria e Ricerca. Rivista di Storia Contemporanea*, 30 (2), 235-253.

Fonti archivistiche

Archivio Storico della Società Geografica Italiana, Roma [ASSGI]

Fondo Amministrativo, XXXI, Busta 71, fasc. 4, C.C. 12, Rapporto del R. Console di Liverpool su una nuova via dal Golfo di Bengala alle Province occidentali dell'Impero Cinese, Liverpool, 22 novembre 1867.

Fondo Amministrativo, XVIII b, fasc.5, 1888/1/18, C.C. 8, Molisano a SGI / Tracciato frontiera cinese.

Fondo Amministrativo, XXXI, B.71, fasc.10, C.C. 18, De Filippi: giornale di un'ambasciata cinese spedita in Cocina dall'Imperatore Tao-Kwang (1840-41).

Archivio Centrale dello Stato, Roma [ACS]

Fondo Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Sottosegretariato di Stato, Divisione Industria e Commercio (1838-1888), B.4c, «Istmo di Suez, relazioni, rapporti consolari, istanze, corrispondenze con le Camere di Commercio, 1863-1873».

Cassa Depositi, Collezione Celerifera, 1867, vol.2, 191-192, Circolare del Ministero della Marina alle Camere di Commercio nei centri marittimi del Regno. Opportunità

di dar incremento al naviglio a vapore della Marina Mercantile, Firenze, 9 gennaio 1868.

Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, Roma [ASMAE]

Pratiche diverse trattate dalla Divisione politica, Miscellanea, B. 2, fasc. 11, Persecuzione degli Ebrei del Marocco, 27 maggio-6 luglio 1864.

Miscellanea, 1189, 1882.8.4 (Progetto di colonizzazione italiana dell'isola di Papua Nuova Guinea proposto da Giovanni Emilio Cerruti).

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1870-71, «Acquisto di Assab e sue conseguenze», fascicolo a stampa, 1-2, I, n. 10 (XXIII), Contratto di acquisto.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1870-71, «Acquisto di Assab e sue conseguenze», fascicolo a stampa, 2-8.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1870-71, «Acquisto di Assab e sue conseguenze», fascicolo a stampa, p. 8, VII, Il R. Ministro in Costantinopoli al Ministro degli Affari Esteri, Constantinople, 17 juillet 1870.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1879, «Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga», lettera manoscritta di Raffaele Rubattino al Ministero degli Affari Esteri, 1/1-2, Genova, 8 ottobre 1879.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1879, «Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga», Serie Politica, n. 656, Martino a Cairoli, Cairo, 24 dicembre 1879.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1879, «Predisposizioni per l'occupazione militare di Assab. Spedizione De Amezaga», Comando del Regio Avviso Esploratore, 1, Privata, Rapporto politico intorno alla fattoria commerciale di Assab, De Amezaga al Ministero degli Affari Esteri, 322, Aden, 9 gennaio 1880.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1880, «Progressiva sistemazione governativa di Assab. Accordi con il Sultano di Raheita, Berehân b. Mohammed. Nomina del R. Commissario Civile Giovanni Branchi», T. 635, L'Incaricato di Affari presso l'Ambasciata di Londra, Ressmann, al Ministro degli Esteri, Cairoli, Londra, 27 gennaio 1881.

Fondo Ministero dell'Africa Italiana, Eritrea, Pos. 1/1 'Assab', 1879, «Predisposizioni per l'occupazione militare

di Assab. Spedizione De Amezaga», Comando del Regio Avviso Esploratore, 1, Privata, Rapporto politico intorno alla fattoria commerciale di Assab, De Amezaga al Ministero degli Affari Esteri, 322, Aden, 9 gennaio 1880, Allegato 3.

Ministero degli Affari Esteri – Direzione Centrale degli Affari Coloniali, Trattati, convenzioni, accordi, protocolli ed altri documenti relativi all'Africa, 1825-1906, Volume Terzo 'Indici e Carte', Convenzione fra la Gran Bretagna (sic) e l'Egitto per la soppressione del traffico degli schiavi, Alessandria, 4 agosto 1877, Tipografia del Ministero degli Affari Esteri, Roma, 1906, p. VII.

Documenti Diplomatici Italiani, Serie II, vol. XII, doc. 548, tel.40/383, Resselmann a Cairoli, Londra, 15 gennaio 1880, 435-436.

Archivio Storico delle Comunità Ebraiche, Roma [UCEI]

Archivio di Isacco Artom, B. 13, fasc. 263, Giacomo Malvano a Isacco Artom, Torino, 30 aprile 1865.

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, Roma [AUSSM]

B. 2196, Principessa Clotilde, «Rapporto dell'Ammiraglio Carlo Alberto Racchia al Ministero della Marina, n. 308», Batavia, 20 marzo 1870.

B. 2249, Nave Vettor Pisani, «Convenzione o Trattato segreto fra il Sig. G. Emilio Cerruti rappresentante di S. M. il Re d'Italia e S. A. il Rajah Daun dell'Isola Key Minore ed altre circostanti nonché della parte Nord di Key Maggiore etc.».

Regio Avviso Vedetta, n.58, Riservata, «Rapporto», Felice Cassone a Ministero della Marina, Rangoon, 22 marzo 1873, protocollo 17021, pacco 4989, Roma, 19 aprile 1873.

Archivio Storico della Fondazione Quintino Sella, Biella

Archivio Storico, Serie Politica, Mazzo 6, fasc. 21, Biagio Caranti, Progetto Nicobare, Relazione Andamane.

Biblioteca Universitaria, Università di Genova [BUG]

Fondo Nino Bixio, Cassetta 6, 151, Luigi Torelli a Nino Bixio, Venezia, 30 gennaio 1868.

Fondo Nino Bixio, Cassetta 14, 366, Bixio a Cristoforo Negri, Commissione per le colonie 5-5-1871, Firenze, 5 maggio 1871.

Fondo Nino Bixio, Cassetta 7, 88, Dogliotti a Bixio, Venaria, 10 aprile 1870, Traffico commerciale Italia-Indocina.

Fondo Nino Bixio, Cassetta 12, 14, L'Estremo Oriente e l'Istmo di Suez. Estratto dal 'Bullettino dell'Istmo di Suez', vol. 3°, n.23, Torino, 1858.

Fondo Nino Bixio, Cassetta 6, 259, Tito De Amicis a Nino Bixio, 20 febbraio 1870.

Fondo Nino Bixio, Cassetta 6, 155, Dogliotti a Bixio, Venaria, s. d.