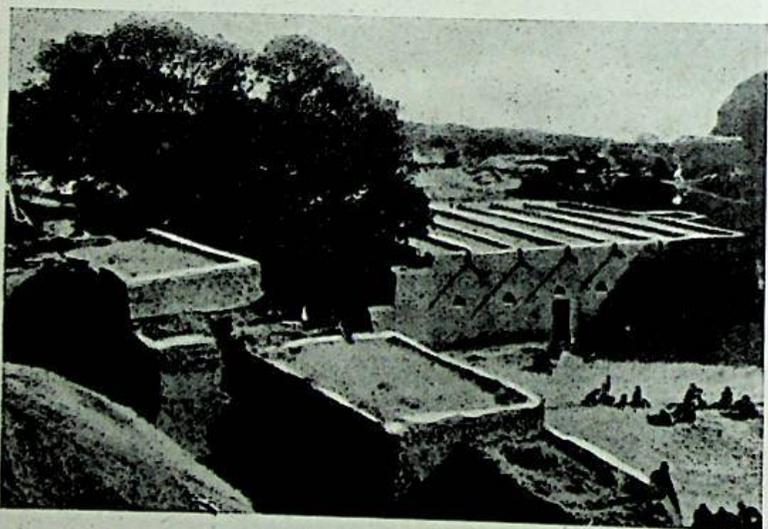




Imbarcazione indigena sul Ciad.



Villaggio indigeno nel Kanem.

Logoné e Benué — lanciato, anni or sono, un grido d'allarme per la sorte del lago, essendo esso in fase di minacciosa decrescenza, anche perchè lo Sciari e il Logoné tendono a spostarsi a O verso il Benué, affluente del Niger, e quindi verso l'Atlantico. Ciò produrrebbe senz'altro un essiccamento del lago, in quanto i due immissari superstiti, Yedseram e Yobe, non sono sufficienti ad alimentarlo. Ma, soprattutto, provocherebbe la rovina o l'allontanamento in massa di un mezzo milione di indigeni, col loro numeroso bestiame. Organi e istituti governativi e scientifici hanno, infatti, concretato un vasto piano per la « conservazione del Ciad ».

e negroidi di varie tribù, lingue, religioni e sottorazze — dai bianchi Tuaregh del Nord ai neri Baghirmi del Sud — abitano la grande colonia, in una pittoresca gradazione e varietà di aspetti, di tratti somatici e di colori, con oasi di vaste esogamie e di convergenti miscugli etnici.

Sono gruppi negri-sudanesi: il gruppo Canuri a O del Ciad; i Canembu a N e a E; i pescatori Buduma; i Baghirmi, i Macari, i Margi, i Mundang, i Logoné, i Musgu; infine, verso il 9° parallelo, i Sara, forse così chiamati da Sciari, il grande fiume che caratterizza con l'Ubanghi la regione a Sud del lago.

### Genti e costumi.

Il profilo del suolo, in confronto alle aree circostanti che discendono verso la conca del lago, ha fatto della depressione un centro di attrazione per le varie genti dimoranti nei territori vicini.

L'etnografia attuale, in mancanza di documenti storici, e la varietà razziale e culturale della regione, attestano l'antichità e la frequenza dei rapporti e delle correnti umane che si son dirette al Ciad da Nord (Arabi e Berberi), dall'Est (Sudanesi e Nilotici della vallata del Nilo), dal Sud (Bantu). Fra l'altro, queste regioni sono state, fino al secolo scorso, la grande riserva equatoriale del traffico schiavistico esercitato dai mercanti arabi. Tutte le popolazioni feticiste circondate dai sultanati musulmani di Bornu, Baghirmi, Uadai, dalle confederazioni senussite di Umyanga, Faya, Ain Galaka erano preda dei sultani schiavisti, il cui nome è ancora famoso (Rabah a Sud, Dudmurra sultano di Uadai, e Tagii Eddin sultano di Masalit a Est; Bu Aguila a Nord).

Arabi e Berberi, Negri

### IL CIAD, RETROTERRA LIBICO

Dal punto di vista antropologico basti dire che tali gruppi di razza sudanide si distinguono in genere per statura altissima (massima nello Sciari, ove raggiungono medie di 180 cm.), congiunta a struttura estremamente longinea del corpo, di colore molto nero grigio-bluastro; ma occorre anche tener presente che per molti di essi si sono avute non poche infiltrazioni di elementi razziali nord-africani, per cui anche i Canembu, i Buduma, i Bulai e qualche gruppo dell'Uadai settentrionale sono da considerare più come negroidi che come veri e propri Negri.

I Canuri sono sedentari; abitano in villaggi formati di capanne di terra ed acqua, nella zona Munio-Kanem-Kaner-Bornu. I Mangi occupano la regione che da essi prende nome ed abitano, invece, in villaggi ben sistemati, con case di paglia a copertura conica, con strade larghe e alberate, in cui si può stranamente notare qualche intento di rifinitura estetica (centri di Garna, Dabogo). I Canembu, che la tradizione vuole oriundi d'Arabia, intensamente ibridati con le popolazioni negre, formano un importante aggregato del Kanem, a cui han dato il nome (100 mila anime circa): sono allevatori di bestiame con importanti mandre bovine.

I Buduma, ramo della famiglia Canembu (da *budu* = erba e *ma* = uomo), vivono sulle numerosissime isole del lago e sulle rive di esso, in capanne ad alveare di terra impastata, con tetto di paglia e canne. Allevano grosse mandre di buoi, pescano nel lago o cacciano ippopotami e coccodrilli su grandi imbarcazioni piatte e leggere di legno *hambasc* (la *Herminiera elaphroxylon*), manovrate con lunghe pertiche. Instancabili razziatori, commerciano anche il *natron* coi nomadi del Bornu.

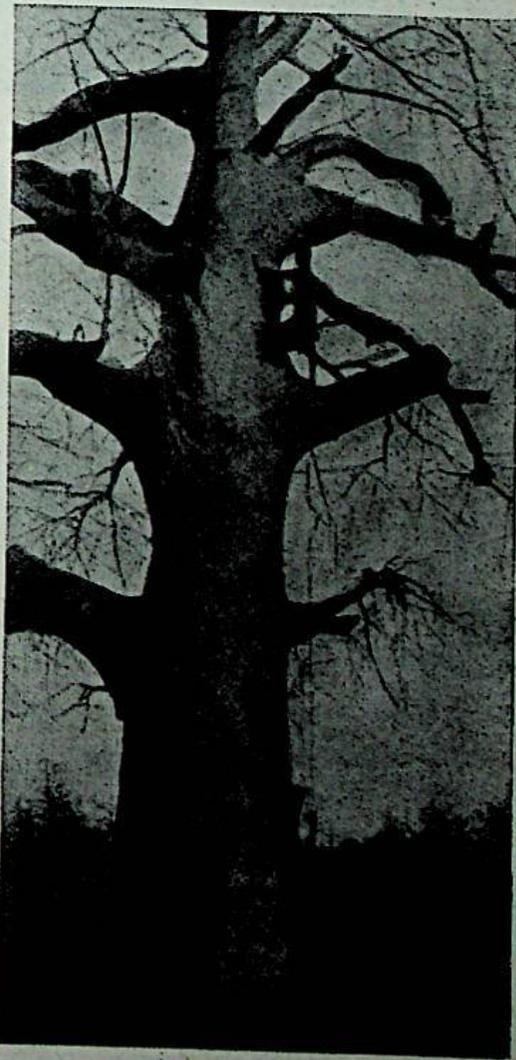
Gruppi minori sono i Sugurti, pescatori e allevatori; i Kuri (=grossa testa); i Koyam, i Mober, sedentari, ed altri. I Sara, specie quelli orientali o Caba, agricoltori-guerrieri, sono noti per le mostruose deformazioni delle loro donne (specie nella tribù Giengé), che si forano le labbra e vi appendono enormi dischi (« donne dal piattello »).

Le genti di razza bianca, che — per le vicende storiche dei secoli scorsi — si spinsero oltre il Sahara nella regione del Ciad, sono gli Arabi, i Tuaregh (poco numerosi) e i Tebbu.

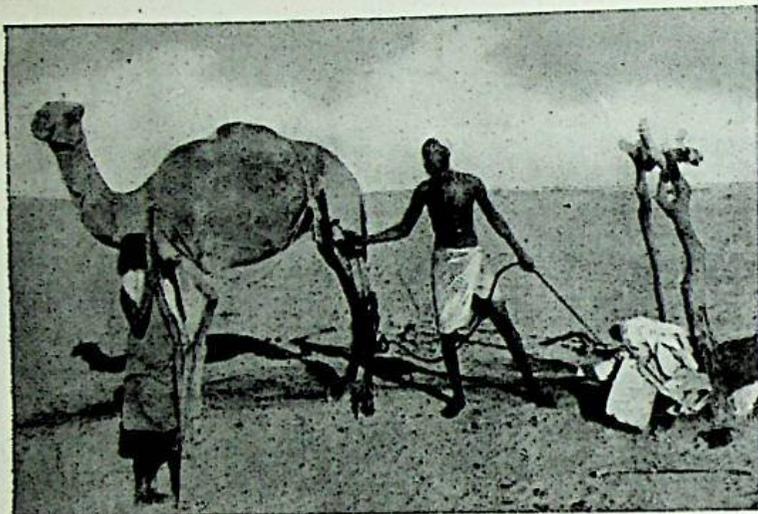
Gli Arabi non differiscono razzialmente ed etnicamente dai loro fratelli semitici del Nord Africa, ed hanno analoghe abitudini di vita nomade. Le tribù arabe del territorio sono principalmente Sciua, giunti nel Kanem dall'Abissinia, pastori nomadi, allevatori di bestiame, abbastanza pacifici; e Ulad Suleiman, pastori irrequieti e indipendenti, dediti al traffico carovaniero e alle razzie, in parte mi-

schiati coi Canembu in quattro gruppi principali: Gebai, Mogharba, Cheredad, Miaissa.

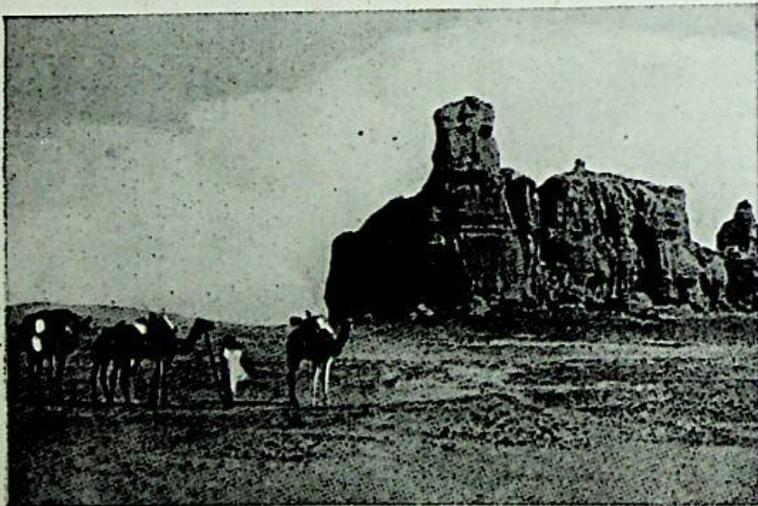
I Tuaregh (singolare Taghi), nomadi, musulmani, camiti berbèridi (probabilmente il più arcaico residuo delle genti che hanno abitato l'Africa mediterranea), spintisi a Sud da Tombuctu al Ciad dopo le invasioni arabe (VII sec.), sono noti per il loro spirito fiero e la loro costituzione sociale a base feudale (nobili, vassalli, servi, operai), la loro omogeneità culturale e linguistica. Essi sono abili allevatori di ovini, cavalli e cammelli (il *mehari*, la cavalcatura da corsa e da guerra), e raramente coltivano o fanno coltivare dei campi nelle oasi (grano, ortaggi e tabacco).



Gigantesco baobab in un villaggio Wadai. La capace cavità del grosso tronco è utilizzata come serbatoio d'acqua da usufruire nella stagione arida.



Il cammello usato per attingere acqua da un pozzo nella regione Wadai.



Massiccio di gres lungo la carovaniere fra Tummo e In-Ezzan, all'estremo confine meridionale libico. Da questi due centri si dipartono verso Sud strade carovaniere, che attraverso l'Africa Occidentale Francese, raggiungono il Lago Ciad e i capolinea delle strade e delle ferrovie della Nigeria.

Caratteristico il loro *litham*, il velo (nero se sono nobili, altrimenti bianco) col quale si proteggono la faccia dal sole e dalla sabbia. Con le loro pittoresche armi (la lancia di ferro con punta a due alette; i giavellotti con asta di legno, la spada con impugnatura a croce e due taglienti e, naturalmente, i fucili di marca europea...), arditamente in sella ai loro mehara o ai veloci cavalli arabi, essi sono i famosi « cavalieri del deserto », predoni e pastori, sempre all'erta nelle immensità delle sabbie sahariane, dall'alto delle loro cavalcature luccicanti per metalli e guadrappie co-

lorite e lucenti, spavaldi e fiduciosi nella loro forza aggressiva e nel fluido occulto protettore del *gri-gri*, la collana-amuleto coi versetti esorcizzatori del Corano (1).

I Tuaregh hanno tuttora la loro lingua e conservano la loro scrittura: il *tifnagh*, l'unica che sia sopravvissuta nel Nord-Africa e che sembra fosse in passato molto più estesa, forse un residuo dell'antica scrittura dei Libii. I Tuaregh si suddividono in numerose tribù, raggruppati in piccole confederazioni indipendenti, sotto il comando di un capo assistito da notabili. Ma gravitano in gran prevalenza verso il Sud libico e la colonia di Nigeria.

I Camiti Tebu (o Tibbu, o Tibbo, o Teda) — frammisti a molti elementi negri specialmente nei centri sedentari e fra i servi —, tranne però quelli di N' Guimi, o « Tibbu sottomessi », sono pastori nomadi, con greggi di capre, pecore, cammelli, zebù, ed abitano in capanne smontabili, a cupola o a botte. Anche i Tebu usano una specie di velo simile a quello dei Tuaregh; le loro armi, assai semplici (pugnale a braccialetto, rozze sciabole larghe, lance e giavellotti, scudi ovali) sono costruite dai fabbri che appartengono a casta impura. Essi commerciano attivamente col Fezzan e il Borcu, vendendo bestiame, burro e grassi animali e acquistando zucchero, cotone, tè. Hanno la loro roccaforte nel massiccio del Tibesti.

#### La vita economica.

Dal punto di vista economico il territorio presenta due regioni ben differenti fra loro:

(1) Vedi « I Tuaregh », di G. Capra, in *Le Vie del Mondo* del settembre 1941.

l'una irrigata largamente dal bacino dello Sciari e del Logoné, dai numerosi *bahrs* o corsi d'acqua tributari di questi fiumi e alimentati dal massiccio del Guera e del Dar Sila; regione limitata a N dal 13° parallelo e a cui si possono unire le rive N e E del lago. L'altra comprende tutta la parte non desertica della colonia al di là di questo parallelo. Mentre la prima si presta alle colture agricole, la seconda è propizia all'allevamento del bestiame. Il territorio del Sahara — tranne le oasi — è improduttivo e ha solo un valore economico dal punto di vista commerciale, come territorio di percorso e immensa pista per le carovane.

Colture di particolare valore, anche per il loro apporto all'esportazione, i semi di arachide e il cotone. Il Ciad, infatti (col medio Congo), coltiva 45 000 ha. ad arachide, con una produzione di 150-200 000 quintali annui. Il cotone si presta ad essere coltivato in molte zone (Baguirmi, Uadai, Basso Sciari) e la coltura può essere estesa con la distribuzione agli indigeni di vari quantitativi di semi. Per il consumo locale si coltivano, in non grandi quantità, sesamo, tabacco, caffè.

Ma la principale ricchezza del Ciad è il bestiame, nelle zone, naturalmente, dove non esiste la fatale mosca *tze-tze*, il flagello della zootecnia africana. Dai rilievi eseguiti pare che la glossina sia assente a N del 12° parallelo, tranne lungo le rive boschive dello Sciari o sul delta formato dal fiume che sbocca nel Ciad. La *tze-tze* è, invece, abbondante fra il 12° e il 11° parallelo, ma localizzata in aree ben note agli allevatori indigeni. A S dell'11° parallelo si trova, invece, dappertutto, tranne nelle pianure a occidente dello Sciari, dove s'allevano i *poneys*, detti *kirdi*, e ad oriente del fiume, nelle colline sabbiose del paese di Salamat.

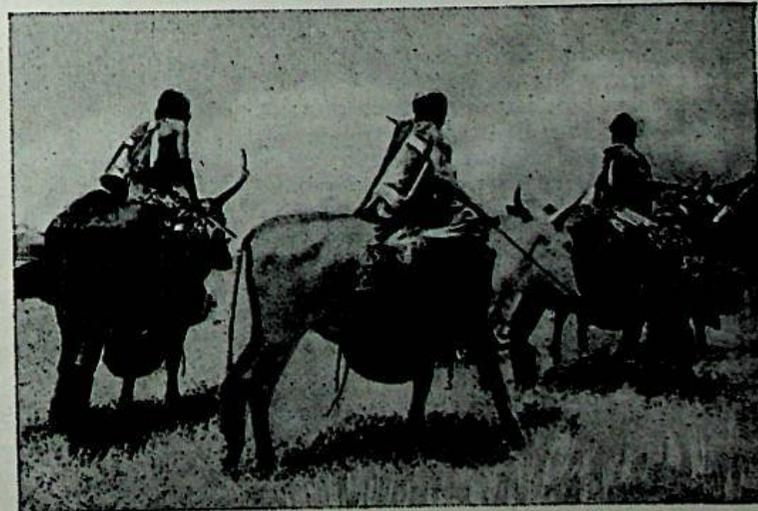
L'allevamento è meglio sviluppato a N del 12° parallelo (Kanem, Batha, Uadai). Secondo le più recenti statistiche, in tutta la colonia si hanno: oltre un milione di bovini, tre milioni di ovini e caprini, 50 000 cavalli, 80 000 asini, 70 000 cammelli. I bovini appartengono alle due categorie zebù a gobba e zebù propriamente detto (*bos taurus*). Lo zebù ha quattro varietà principa-

li: araba, di piccola taglia a manto scuro, adatta al lavoro; *peul*, a manto chiaro, per ingrasso; *bororos*, oriunda del Dallol, di grande taglia, manto scuro, con vacche molto lattifere; *logoné*, più piccola della precedente. I bovini taurini hanno due varietà: bove del lago Ciad (detto *Baré* o *Kurî*), di grandi dimensioni, manto chiaro, grandi corna, atto all'ingrasso; varietà dell'Uadai-Bahr el Gazal, di piccola taglia, corna corte e fini, manto scuro. I cavalli sono di tre tipi: di grande taglia, derivato dal Dongola dell'alto Egitto; di piccola taglia, più o meno misto di sangue arabo o siriano; il tipo *Kirdi*, detto anche *Sara* o *Lakka*, poney di piccola taglia, sobrio e robusto.

#### Commerci e comunicazioni.

L'importanza del Ciad — paese di transito fra Africa settentrionale e Sudan, fra bacino del Niger e bacino del Nilo, vale a dire fra Mediterraneo e Oceano Atlantico, fra Etiopia, Nilo, Sudan orientale, Sciari, Nigeria e Camerun — è evidente, se si mette in relazione ai valori economici di queste vie commerciali e di questi scambi fra tali paesi equatoriali ricchissimi, coi relativi sbocchi al mare. La posizione geografica del Ciad, nel cuore dell'Africa tropicale, è, quindi, una ricchezza enorme agli effetti economico-commerciali, ricchezza in molte parti solo potenziale, poiché ancora le comunicazioni non bastano alla funzione, agli interessi e alle necessità della colonia.

Verso l'Atlantico l'attuale sbocco principale è quello che dallo Sciari piega verso l'Uban-



Bovini usati come animali da trasporto. I cammelli e i buoi servono per i trasporti pesanti e lunghi, o per i trasferimenti di tutta una tribù; il cavallo serve, invece, per le corse, le razzie e gli spostamenti individuali.



Mercanti tuareg, col velo nero in testa, e i larghi sandali per marciare sulle infocate sabbie desertiche.

ghi e lungo questo fiume raggiunge il Congo e giunge a Brazzaville; ma è mal servito, lungo e lento, certo non adatto al traffico di merci deperibili. Una via d'evacuazione più rapida sarebbe quella che conduce alla ferrovia Camerun-Yaundé, se ne fosse possibile il prolungamento verso l'interno. La ferrovia della Nigeria (Kano-Bonny-Kano-Lagos) è anch'essa lontana (800 km.). La ferrovia di Dakar nell'A. E. F. si arresta a ben 2000 km. dal Ciad.

In tutta la colonia del Ciad si hanno circa 5000 km. di strade percorribili con automezzi.

Le comunicazioni col Nord-Africa e il Mediterraneo sono limitate al percorso automobilistico su pista che attraversa l'A. O. F. e il Tanezruf (« il paese della sete ») e, per Bidone V e il Sud algerino, raggiunge a Colomb Bechar la ferrovia di Orano. I problemi delle comunicazioni Ciad-Mediterraneo sono collegati con quelli ben noti della famosa *transahariana*, che ha fatto correre fiumi d'inchiostro nella stampa coloniale dei paesi interessa-

ti, per i controversi progetti relativi al territorio francese o italiano.

Senza entrare qui nel complesso argomento, basti ricordare che lo sviluppo economico e commerciale del Ciad non potrà prescindere dalla realtà geografica e dai dati storici; cioè, dal territorio e dai percorsi tradizionali della Libia, le cui coste sirtiche si incuneano a S, accorciando il tratto sahariano verso il Tibesti. Vale a dire, non può essere trascurata l'importanza tradizionale della strada Tripoli - Murzuk - Tumm - Bilma - Ciad (2300 km.), ed anche quella di Bengasi-Augila - Cufra - Borcu - Uadai - Ciad (2600 km.). Il commercio fra Sudan e Nord libico è stato, infatti, assai attivo fino al secolo scorso, cioè fino a quando le rivalità anglo-francesi e gli interessi politici non deviarono il commercio all'Atlantico.

Oltre al commercio degli schiavi, affluivano alle coste libiche l'avorio, le penne di struzzo, i pellami, i datteri e più recentemente lo sparto, lungo le carovaniere che poi si incrociavano al Ciad per proseguire verso il Niger o il Camerun. Il commercio fra Tripoli e il Sudan centrale era in gran parte in mano di mercanti gadamesini di Tripoli. La linea Tripoli-Bornu (tre mesi di carovana) è stata sempre la strada classica fra Mediterraneo e Africa centrale.

Le tracce di questi commerci transahariani sono ancor oggi evidenti in Tumm e in Ezzan, all'estremo meridionale libico, da cui partono carovaniere verso il Ciad, per raggiungere le strade e le ferrovie della Nigeria (Hadejia-Jebba-Lagos; Zaria-Bukuru-Abinsi-Port Harcourt) e quelle del Camerun (N' Kongsamba-Duala; Yaunde-Duala).

Il territorio del Ciad, tuttora poco conosciuto, rivela la sua fondamentale importanza specialmente oggi, agli effetti strategici, nello sviluppo degli avvenimenti militari e politici, nei confronti della Libia e del Sud tunisino e algerino, mentre tante regioni africane vengono ogni giorno coinvolte nel corrusco fragore della grande conflagrazione.

La singolarità della sua posizione geografica e della sua funzione economico-politica rappresenta una parte essenziale nel conflitto mondiale, che non risparmia le colonie lontane, ma che, anzi, richiama sempre alle realtà delle leggi storiche e geografiche dei paesi africani, realtà che dovranno essere meglio valutate e armonizzate dopo la guerra, per una giusta e durevole pace.

BRUNO FRANCOLINI

LE COMUNICAZIONI MARITTIME DEL CONTINENTE NERO

## I PORTI AFRICANI SUL MEDITERRANEO, SUL MAR ROSSO E SULL'OCEANO INDIANO

La meravigliosa storia delle scoperte e delle esplorazioni del Continente Nero è strettamente legata ai problemi di ordine idrografico, dato che la natura e l'andamento dei fiumi hanno ostacolato la penetrazione nel paese. Anche la speciale costituzione delle coste, spesso ostili, quasi sempre inospitali, ha ritardato la marcia della civiltà. Nessuna penisola che accolga il navigatore in cerca di approdi, pochi arcipelaghi che favoriscano gli scali, nessun mare interno che inquadri e susciti le forze di civilizzazione dei popoli negri, mentre, invece, aride barriere di sabbia hanno ostacolato per secoli la marcia del progresso umano nell'interno del Continente.

Le coste del Sahara si presentano bianche e sterili, quasi senza vita, mentre quelle delle zone equatoriali sono soffocate dalla formidabile esuberanza delle foreste che si affacciano al mare paurose ed ermetiche, non meno ostili di quanto lo siano le fulve rive del Sudafrica, formate da inaccessibili scogliere battute senza tregua dalle tempeste, che tormentano le ripide pendici del Capo di Buona Speranza. Lungo queste coste inospiti il navigatore cerca invano, per giorni e giorni, un asilo.

Bisogna, poi, aggiungere che grandi distanze separano i porti dal loro retroterra economico, distanze che superano in qualche caso i 1800 km. Se, oltre a ciò, si tien conto che nel Continente Nero ogni chilometro di costa corrisponde a 1400 kmq. di superficie territoriale (in Europa il rapporto è di appena 1 a 300), che la situazione climatica di gran parte delle coste è assai infelice, che popolazioni ostili e belve di ogni genere hanno sbarrato la strada ai primi esploratori; se si tiene presente la violenza dei monsoni e la rapidità con cui si scatenano le tempeste equatoriali, si comprende il ritardo nello sviluppo dei porti africani e nella conoscenza del Continente.

Le grandi esplorazioni africane hanno avuto inizio circa un secolo fa, ma molte regioni sono state rese note solo di recente, e pertanto lo sfruttamento di gran parte del paese è ancora a gli inizi. Poiché lo sviluppo dei porti e della loro attrezzatura è strettamente legato a quello dei territori retrostanti, allo sta-

to di viabilità del paese e all'importanza dei centri a cui essi fanno capo, si comprende come i porti principali siano quelli verso cui gravitano i paesi più progrediti, specialmente nel Nord e nell'estremo Sud-est dell'Africa.

L'importanza storica ed economica dei paesi africani che si affacciano sul « Mare Nostrum », le vicende millenarie delle civiltà marinare di questa parte così importante del mondo, lo sviluppo assunto in questo ultimo cinquantennio da tutto il territorio costiero a Nord del Tropico del Cancro, e soprattutto l'inconfondibile forza creatrice ed eterna di Roma hanno giustamente conferito ai porti di questo settore del Continente Nero una fisionomia e un'importanza che trascendono il semplice significato delle cifre relative al loro movimento commerciale.

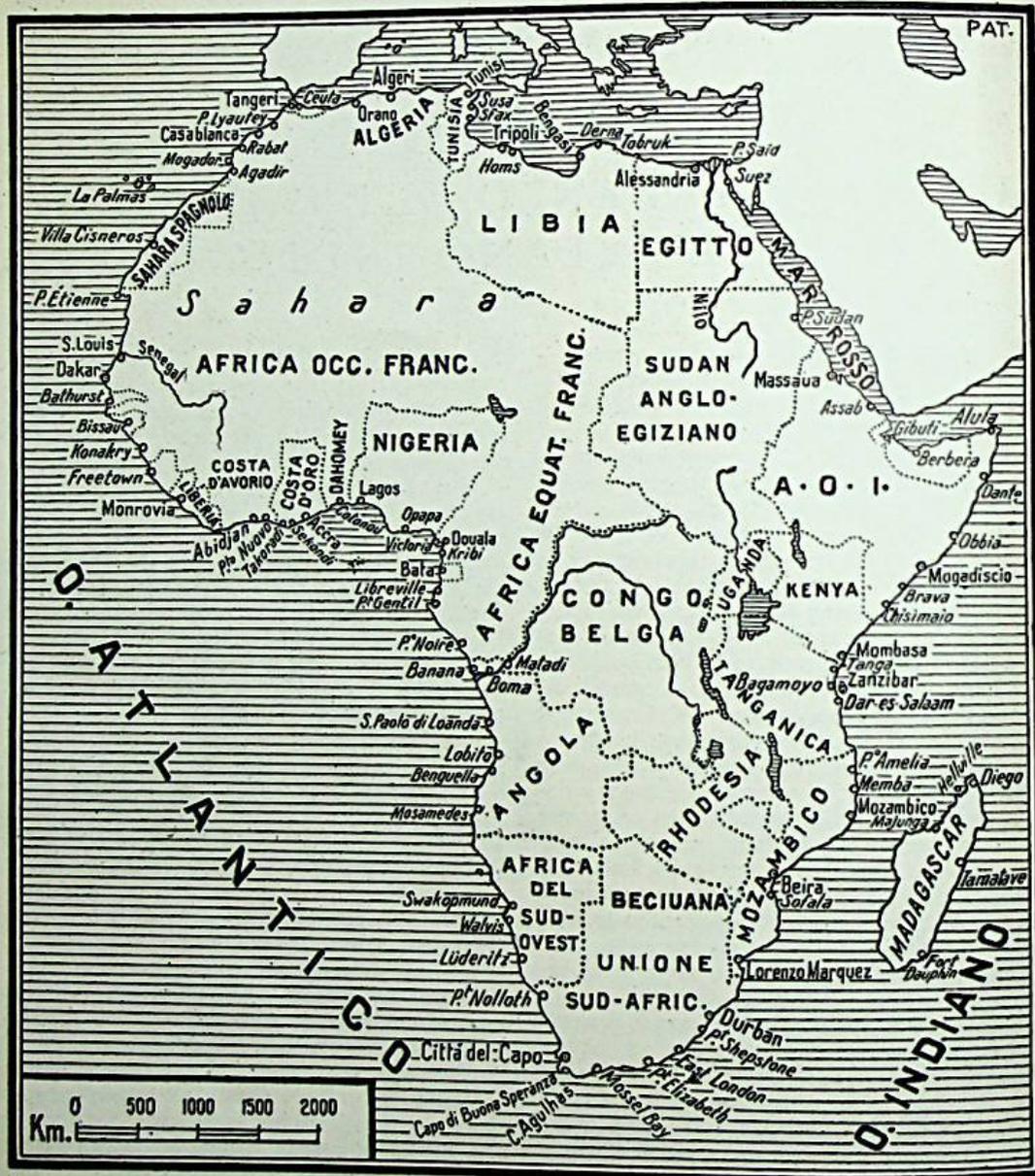
### I porti sul Mediterraneo.

Cominceremo la nostra descrizione dall'estremità Nord-ovest della costa marocchina, proseguendo poi verso Oriente.

*Marocco spagnolo.* — Ceuta (50 614 ab. nel 1934), all'estremità del Riff marocchino, deve la sua importanza alla sua posizione prossima alla sponda europea dello Stretto di Gibilterra, ed è, pertanto, scalo delle comunicazioni fra la Spagna e la sua colonia mediterranea.

Melilla (64 328 ab. nel 1934), invece, non è che un presidio: troppo arida per alimentare una colonizzazione in grande stile e un commercio apprezzabile, la regione retrostante non ha mai potuto conferire a questo porto un'importanza notevole. Sebbene una penisola chiuda la laguna Chica, separandola dal mare, e renda facile la trasformazione della rada in un buon porto, la città sonnecchia ancora accanto alle mura dei suoi forti.

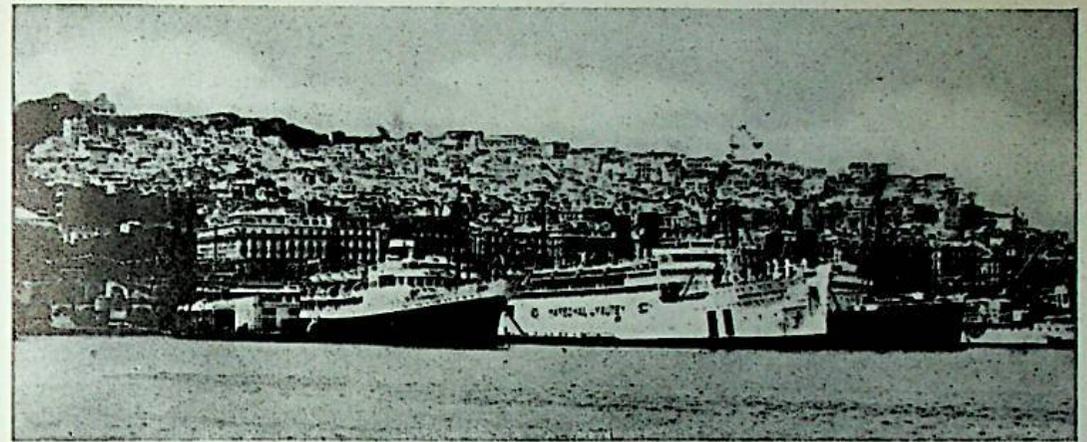
*Algeria.* — Orano (200 671 ab. nel 1936, dei quali 12 603 europei) è andata assumendo rapidamente, dopo la conquista del Marocco, una notevole importanza. Questo porto si trova a circa 12 ore di mare dalla Spagna, ma il suo traffico è soprattutto alimentato dal Marocco orientale. Orano è, inoltre, la vera porta della steppa Sahelica sul Mediterraneo: infatti, il suo porto è in gran parte adibito all'esporta-



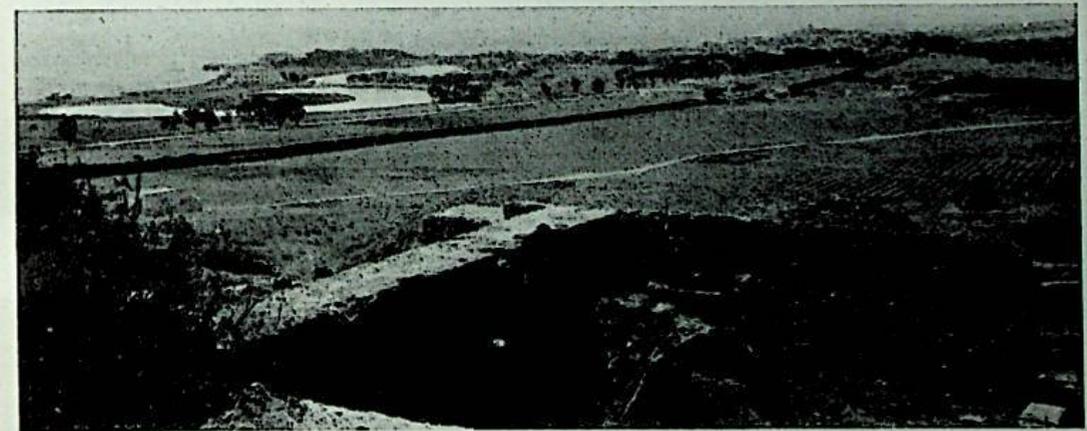
I porti africani.

zione dell'alfa, e con Mascara e Sidi-bel-Abbès alle spalle, assorbe tutto il movimento commerciale (circa 9 milioni di tonn. all'anno) della zona retrostante, raddoppiato in questi ultimi anni da una potente azione colonizzatrice. Algeri (264 232 ab. nel 1936, dei quali 182 503 europei) è il porto più importante dell'Algeria. Il suo nome è la contrazione di quello arabo di al-Giaza'ir, che significa « le isole » (alcune isole esistono, infatti, nel vecchio porto). Il porto ebbe importanza sin dal tempo del dominio turco: a Khair-ad-din Barbarossa,

che costruì il molo attuale con materiale tratto dalla fortezza spagnola del Peñon, e ai suoi successori si deve la fortezza della Qasbah, che racchiude il pittoresco quartiere arabo, mentre la moderna città si estende per dodici chilometri lungo la spiaggia. Il porto vecchio ha uno specchio di 90 mila ha.; quello interno di Agha si estende su 35 ha. In seguito allo sviluppo assunto in questi ultimi anni dalla città e dall'intera Algeria è stato costruito il nuovo bacino meridionale di Mustafà, su un'area di 80 ha. L'aumento della ricchezza del paese



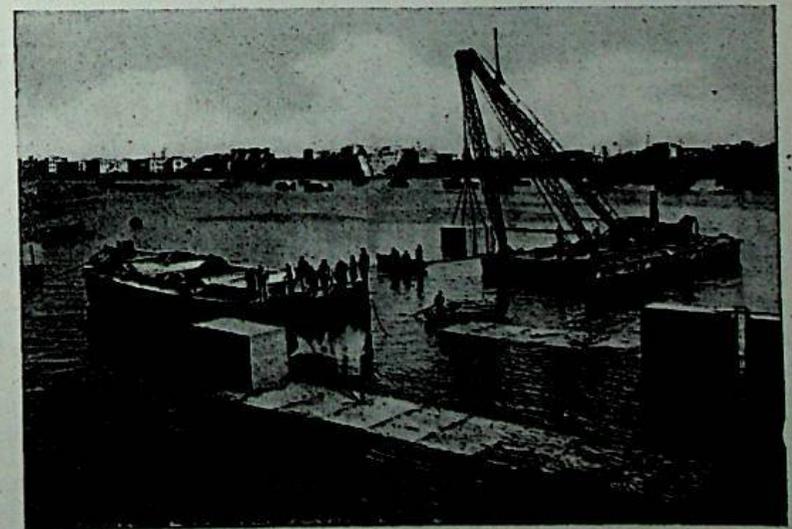
Algeri.



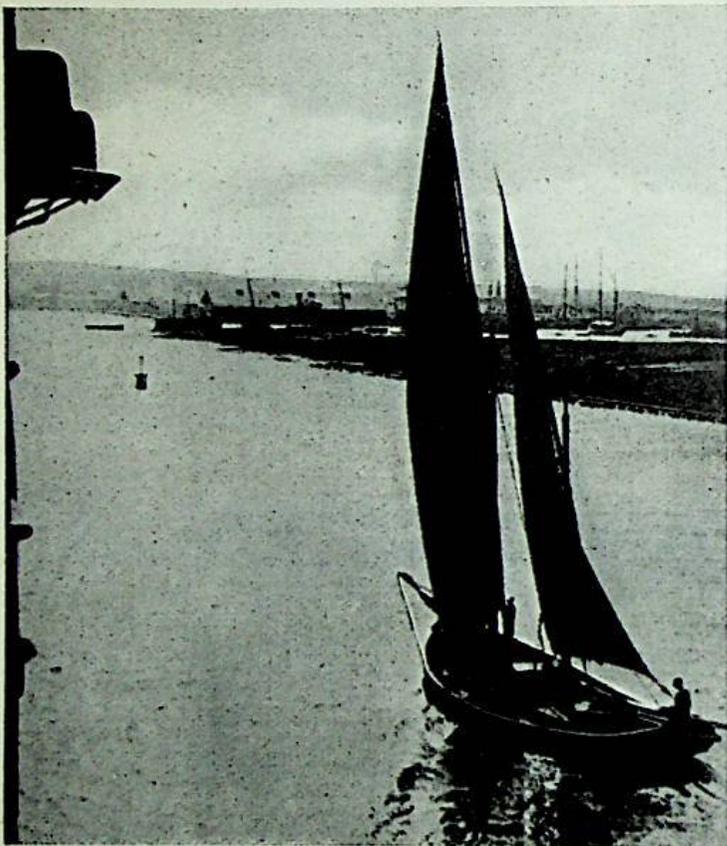
Bacini dell'antico porto di Cartagine.

(specie in prodotti enologici e frutta) e lo sviluppo di tutta l'economia in generale hanno elevato il porto di Algeri ad un posto di primo ordine fra quelli del Mediterraneo, e certamente al secondo (dopo Alessandria) fra quelli africani affacciati su questo mare.

Tunisia. — Tunisi (219 mila 578 ab. nel 1936, dei quali 98 877 europei) sorge sulla sponda occidentale del lago omonimo e ne occupa tutta la parte settentrionale. Un canale, scavato attraverso la laguna antistante, lungo circa 10 km., profondo m. 6,50 e largo al



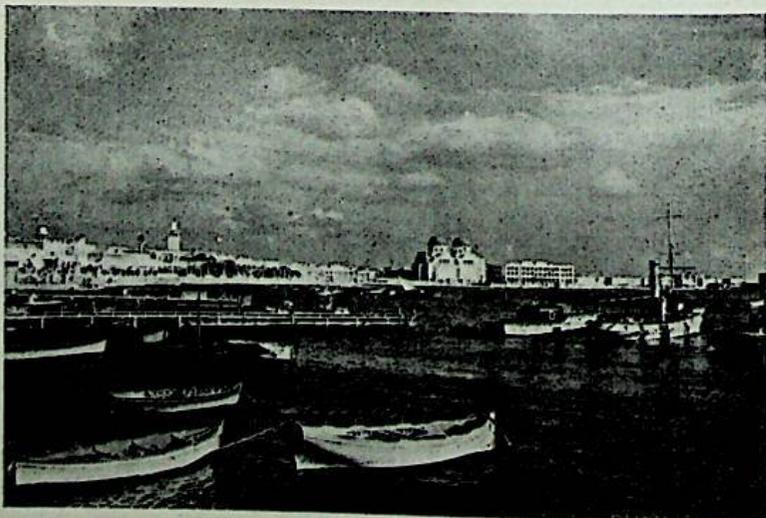
Tripoli - Il molo « Umberto Cagni ».



Tunisi.

fondo 30, consente il transito delle navi di medio tonnellaggio, mentre quelle più grosse si fermano tuttora alla Goletta. Tunisi ebbe grande splendore soprattutto sotto i sovrani Meridi di Tlemcen, e la sua odierna importanza è dovuta allo sviluppo raggiunto da tutto il retroterra. Capitale di un Protettorato che deve alle braccia italiane la sua floridezza, Tunisi è il centro di irradiazione delle vie che conducono nel retroterra tunisino e algerino, cui lo sviluppo dell'agricoltura e dell'industria mineraria hanno conferito una speciale importanza.

I porti di Sfax (43 333 ab.) e Susa (Sousse, 28 465 ab.) devono la loro rapida ascesa al fatto che es-



Bengasi.

si sono lo sbocco naturale delle miniere di fosfato, di piombo e di ferro del territorio retrostante. La loro attrezzatura di carico e scarico consente un rapido avvicinarsi dei piroscafi presso le banchine.

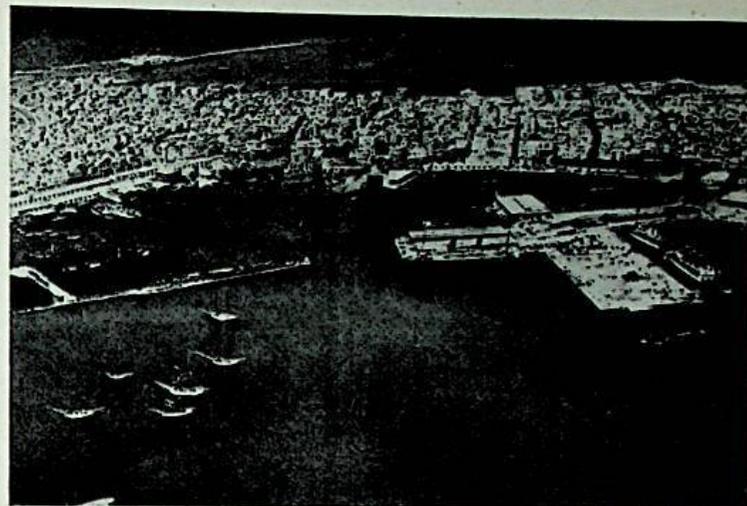
**Libia.** — L'unico grande porto è quello di Tripoli (106 000 ab. nel 1939, dei quali 47 mila 412 fra italiani e stranieri). Due moli foranei chiudono un vasto spazio di 75 ha.; due bracci di 1730 metri e di 780 metri rispettivamente permettono l'ancoraggio di navi anche di grosso tonnellaggio. Banchine bene attrezzate e congiunte con binari ferroviari consentono il rapido carico e scarico dei bastimenti. Ad Est si trovano la darsena e la Dogana. I lavori del porto si può dire siano stati compiuti nel 1922, ma la attrezzatura si è sviluppata soltanto in questi ultimi anni (banchine, gru, magazzini, capannoni, cisterne, ecc.).

Il porto di Bengasi (66 mila 795 ab.), il secondo della Libia, è stato costruito dopo la nostra occupazione sull'antica *sebca* della Giuliana. Il nuovo bacino, dove

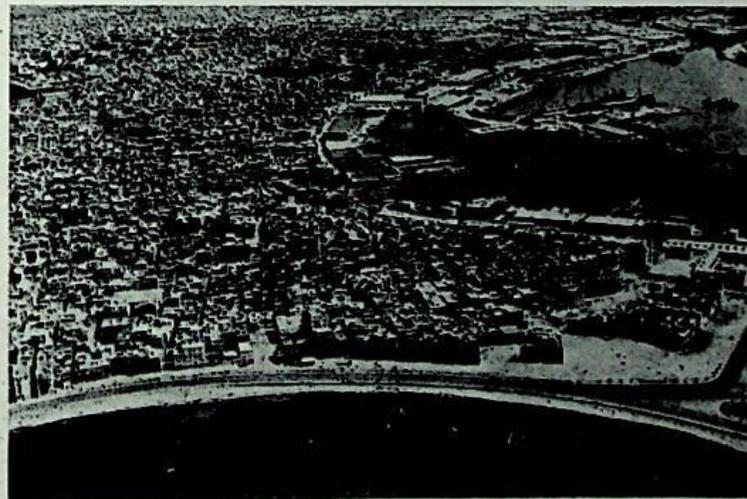
possono ancorarsi le navi di grosso tonnellaggio, è compreso fra due moli; quello della Punta Giuliana a Sud, e quello settentrionale, formato da tre bracci che completano la chiusura del porto. I recenti lavori portuali hanno fatto di Bengasi un buon approdo, che manca però ancora di qualche banchina, di magazzini e di gru di grande portata. Per attrezzare questo porto si sono spesi circa duecento milioni. Il vecchio bacino, più ristretto, consente l'approdo a vapori di piccolo tonnellaggio e a pescaggio limitato (4-5 metri). La *sebca* è utilizzata per i battelli da pesca.

I porti di Homs (2553 ab.), Derna (23 560 ab.), Tobruh (4130 ab.) hanno limitata importanza.

**Egitto.** — Il più importante porto mediterraneo dell'Africa è certamente Alessandria (682 mila 101 ab. nel 1937). Ad assegnargli questa posizione di predominio è stato il suo stesso atto di nascita. Creando questa città, il suo fondatore volle forgiare al paese un volto marittimo, in contrapposizione a quello fluviale, che sino allora aveva caratterizzato la civiltà egiziana. Logica ubicazione del nuovo centro alle foci di un canale derivato dal ramo canopico del Nilo, per modo che, oltre ad essere in comunicazione diretta col fiume lungo il quale dovette transitare per millenni le correnti del commercio e della civiltà del paese, esso risultasse provvisto di acqua potabile, distribuita nella zona urbana da quella stessa condotta e da quelle cisterne che, riattate all'epoca dei Bizantini e degli Arabi, sussistono ancora nel loro primitivo tracciato. Superfluo ricordare come Alessandria assumesse, sotto Tolomeo, un'importanza culturale di primissimo piano nel mondo antico, per cui il suo Museo e la sua Biblioteca, famosi nei secoli aurei della civil-



Alessandria d'Egitto.



Altra veduta del porto di Alessandria d'Egitto.

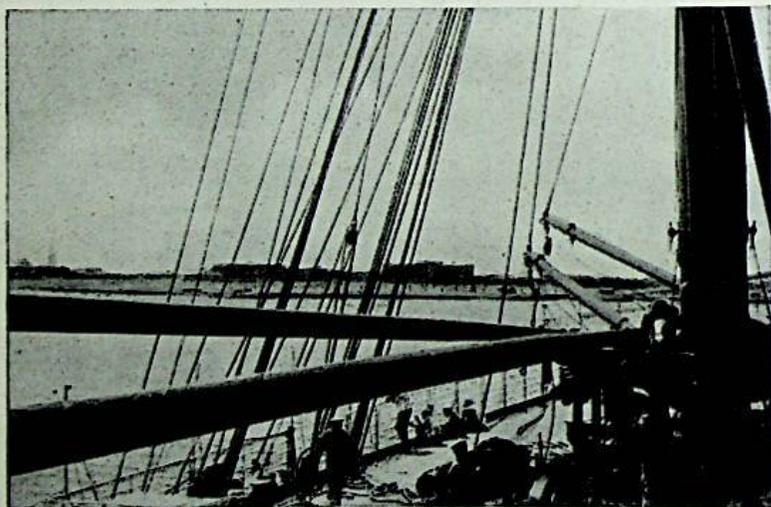
tà ellenistica, rimasero centri irradiatori di sapere anche al tempo di Augusto e di Adriano, che furono i veri creatori di Alessandria romana.

Se il sorgere della potenza di Bisanzio segnò il crollo della potenza marittima di Alessandria, è certo che oggi la metropoli egiziana ricalca le antiche vie e riconquista un poco ogni giorno della sua preminente posizione nella vita economica del Mediterraneo. Un progresso evidente si riscontra anche nello sviluppo della città, i cui nuovi quartieri si estendono verso la prosciugata laguna di Hadrah e la famosa baia di Abukir.

Oggi Alessandria, terzo porto del Mediterraneo per movimento commerciale (dopo Marsi-



Porto Said.



Porto Sudan.

glia e Genova), occupa certamente il primo posto per estensione e capacità di banchine. La sua posizione allo sbocco della valle del Nilo è garanzia del suo avvenire, in quanto questo fiume è destinato ad assumere, nei prossimi anni, una importanza sempre maggiore nella vita del Continente africano. Il porto di Alessandria ha una estensione di ben 750 ettari, cioè quattro volte quella del porto di Genova. L'istmo di Epastrada crea due veri e propri golfi: il primo, a Nord, è stato abbandonato; quello ad Ovest, invece, con fondali di 11 metri, è aperto soltanto a Sud, cioè verso il quadrante che ha venti di scarsa entità. Il suo interramento è trascurabile, sebbene vi sbocchi anche il canale di Mahmudyah. Deboli le cor-

renti, tutte di deriva, e limitate le maree.

Le banchine a SE ed E sono destinate allo scarico delle merci. A NE, oltre i fasci di binari e il canale, si trovano la Dogana ed altre banchine principali. Oltre l'istmo di Epastrada, ove sorge l'Arsenale e si aprono i bacini di carenaggio, si erge, sull'isola di Ras-ei-Tin, il grande faro.

Il porto interno, con oltre 78 ha. di estensione, ha uno sviluppo di banchine di circa 13 km., di cui oltre 7 accessibili ai grandi piroscafi (fondale 7-9 metri), per cui circa 83 navi possono compiere contemporaneamente le operazioni di carico e scarico. I depositi di petrolio (circa 100 mila tonn.) sono collegati con oleodotti al porto. Lo sviluppo dei binari ferroviari (20 km.) e la poderosa attrezzatura di gru, silos e magazzini consentono il rapido carico e scarico delle merci.

Alessandria assorbe circa il 98 per cento delle esportazioni e l'82% delle importazioni egiziane. Circa il 70% del cotone prodotto nella regione affluisce sulle sue banchine. Nel 1938 entrarono nel porto di Alessandria 2452 navi stazzanti 5,6 milioni di tonnellate e ne uscirono 2441 della medesima stazza complessiva. Il movimento di esportazione è salito da 105 milioni di lire egiziane, nel 1928, a 180 milioni nel 1938.

Porto Said giace su una spiaggia bassa e sabbiosa all'imboccatura del Canale di Suez, sul margine del deserto, che è separato dal Mediterraneo da una striscia di sabbia che cinge il Lago di Menzaleh.

Più che un porto di sbarco e di imbarco, esso è la porta del Canale, quindi base di rifornimento per tutti i piroscafi di passaggio. Da ciò il suo carattere cosmopolita, accentuato non solo dall'incrocio delle razze di Oriente e di Occidente, ma altresì dalla sua funzione emi-

nentemente internazionale. La Compagnia del Canale risiede in questa città.

Il porto è protetto da due moli lunghi rispettivamente 2250 e 1600 metri, con uno specchio d'acqua di 2320 ettari. Il fondale, di 8 m. circa, richiede continui e onerosi dragaggi, perchè una corrente litoranea vi trasporta le sabbie del Nilo.

Port Said (126 907 ab. nel 1937) è unito a Suez mediante una ferrovia di 159 km., dalla quale, a El Qantara, si diparte la linea per la Palestina, e da Ismailia quella per il Cairo. Nel 1870 passarono per il Canale di Suez 486 navi stazzanti 437 000 tonn., e da allora il traffico è talmente aumentato che nel 1938 vi transitarono 5994 navi (6397 nel 1937), stazzanti circa 34 milioni di tonn., e 315 327 passeggeri.

### I porti sul Mar Rosso.

All'estremità sud del Canale è il porto di Suez, costruito a 2 km. dalla città. Esso non ha l'importanza di Porto Said, tanto più che la marea è ivi abbastanza sensibile (1,80 m.); è punto di partenza per la visita del Monte Sinai e per l'escursione alle famose sorgenti di Mosè. Vi fanno capo anche le carovane dirette alla Mecca.

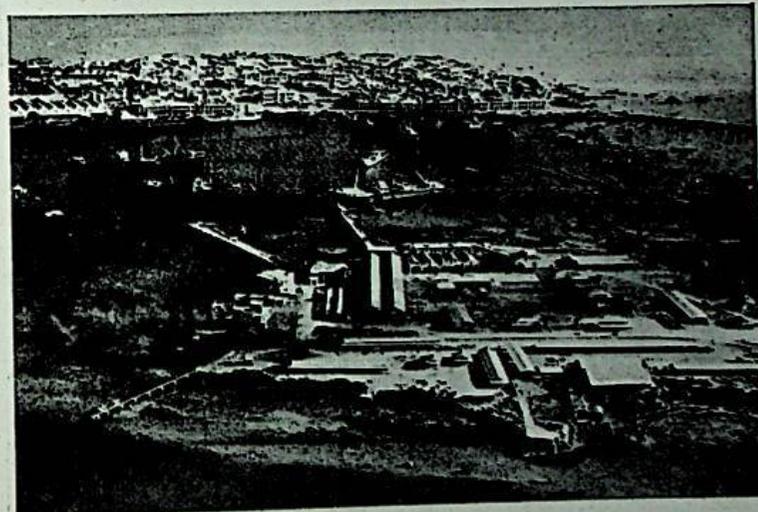
#### Sudan Anglo-Egiziano.

— Port Sudan si trova a 694 miglia da Suez e a 308 da Massaua. Congiunto con una ferrovia di 799 km. a Chartum e con un'altra di 552 km. a Cassala, questo scalo è diventato il principale sbocco marittimo del Sudan Anglo-Egiziano.

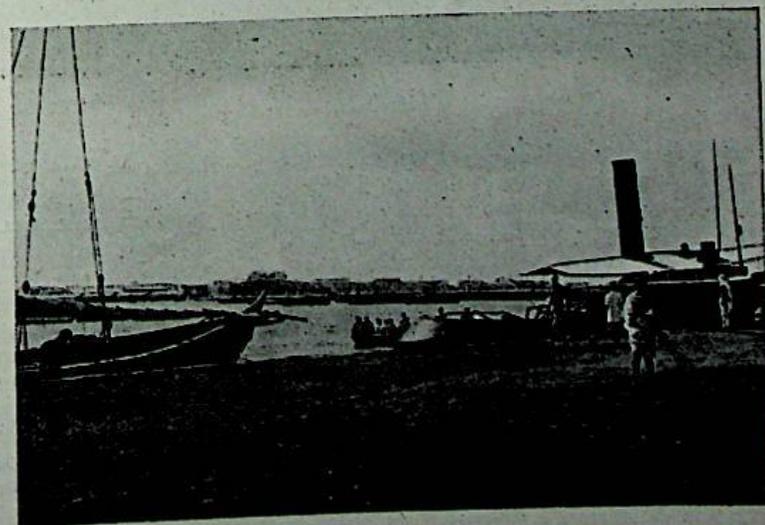
Fondata nel 1905 nella località disabitata di Mersa Scac Barghut, per sostituire l'insufficiente rada di Suakin, la città di Port Sudan giace in una pianura corallina sterile e calda. Il porto, protetto da una barriera di coralli, consta di una serie di canali e di bacini naturali, il maggiore dei

quali è lungo 825 metri e largo 460. Le vaste banchine, percorse da binari ferroviari e munite di potenti gru, permettono l'ormeggio dei piroscafi di qualunque tonnellaggio. I magazzini, i silos e le cisterne hanno una capacità proporzionata al movimento del porto, che è principalmente adibito all'esportazione del cotone, della gomma arabica, del sesamo, del caffè, delle pelli e all'importazione di macchine, metalli, cemento, cotone e generi alimentari. In seguito al grande sviluppo assunto da Port Sudan, lo scalo di Suakin è rimasto pressochè abbandonato; serve solo per l'imbarco di modeste quantità di cotone e come zona di quarantena per i pellegrini provenienti dalla Mecca.

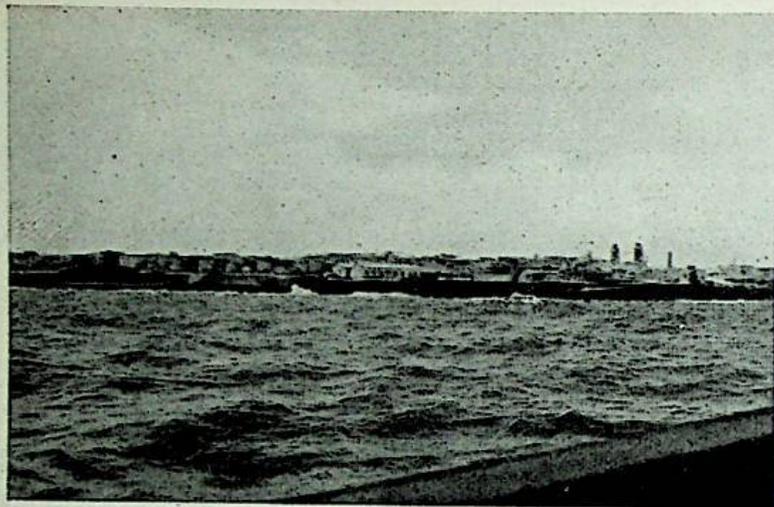
*Africa Orientale Italiana (Eritrea).* — Mas-



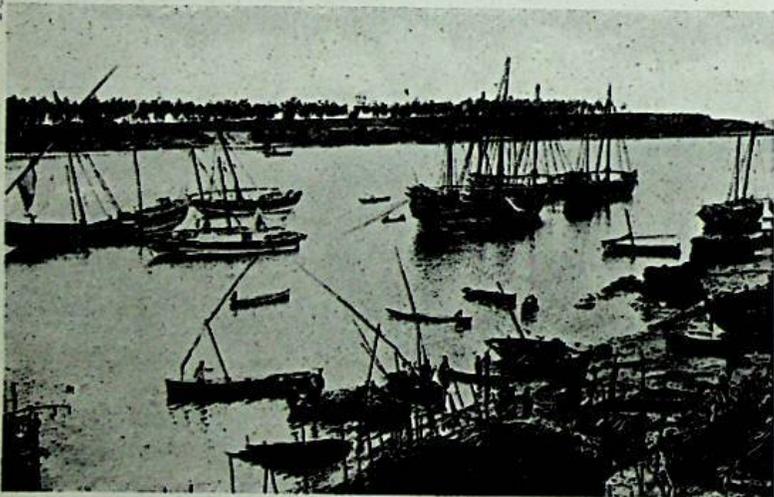
Massaua.



Gibuti.



Mogadiscio.



Mombasa.

saua (15 216 ab., di cui 4907 Italiani) è il porto più ampio e più sicuro di tutto il Mar Rosso. Di facile accesso, esso è compreso tra le isole di Massaua e Taulud e le penisole di Gherar e di Abd-el-Cader. Poco noto in antico, questo centro fu poi sede degli sceicchi musulmani e fiorì all'epoca della spedizione portoghese (1520-26); quindi decadde. Il suo sviluppo è dovuto alla conquista italiana dell'Eritrea e poi a quella dell'Impero. Oggi le sue banchine hanno una lunghezza complessiva di 1 km. e i magazzini coprono oltre 30 000 mq. di superficie.

Assab (8000 ab.), che fu la prima conquista italiana in Africa, è diventato un porto notevole solo dopo l'occupazione dell'Etiopia e la

costruzione della strada deita Dancalia. Una diga foranea di 900 m. chiude uno specchio d'acqua, sul quale quattro banchine consentono l'attracco a piroscafi di ogni tonnellaggio.

#### I porti sull'Oceano Indiano.

*Somalia francese.* — Gibuti (14 870 ab. nel 1936) deve la sua importanza più che alla sua qualità di scalo francese per l'Indocina e il Madagascar, alla funzione di capolinea della ferrovia di Addis Abeba. Più che un porto, è una rada ben protetta, ma dalle acque basse. Importanti lavori erano in corso all'inizio della guerra per creare il vero porto.

*Somalia Britannica.* — Il porto di Berbera (20-30 000 ab.), come quello di Zeila, non è che una rada con un piccolo pontile, e può accogliere solo piccole navi.

*Africa Orientale Italiana (Somalia).* — Il Benadir, che in lingua araba vuol dire «costa dei porti», non ha, invece, nemmeno un grande porto. Alula non è che una rada, e così Dante, Merca e Brava. Anche a Mogadiscio i piroscafi sono costretti a fare scalo al largo; ma poiché questa città è destinata ad assumere grande importanza nella vita economica della parte meridionale dell'Impero, è stata progettata la costruzione di un grande porto. Il porto di Chisimaio, nell'Oltregiuba, per quanto modesto, è tuttavia già meglio attrezzato degli altri per ricevere modesti battelli.

*Chenia.* — Mombasa (50 000 ab., di cui 1200 europei) è il primo vero grande porto dell'Oceano Indiano. Principale sbocco del Chenia, dell'Uganda, di parte del Sudan meridionale, dell'estremo NE del Congo Belga e di una piccola porzione del Tanganica, deve il suo odierno sviluppo alla costruzione della ferrovia dell'Uganda e alla diramazione

da Voi a Moshi. Punto di incontro di molte razze, centro di grande importanza per il traffico tra il Golfo Persico, l'Arabia e l'India sino da tempi remoti, Mombasa è stata favorita dalla fortuna anche dopo le esplorazioni portoghesi, che nel 1593 vi costruirono il Forte di Gesù. Di proprietà del Sultano di Zanzibar, essa è stata ceduta col retroterra costiero agli Inglesi, per 99 anni.

L'apertura del Canale di Suez ha fatto di Mombasa uno dei porti più importanti dell'Africa, il primo dell'Africa centrale e il secondo (dopo Durban) tra quelli che si affacciano sull'Oceano Indiano.

Il porto, composto di tre sezioni (Tudor, Kilindini e Mombasa), è modernamente attrezzato con gru, magazzini, banchine e binari ferroviari.

*Tanganica.* — Vanga e Gasi non sono che modesti ancoraggi. Tanga (11 000 ab.) è sicuro ed efficiente, per quanto abbia perduto molta della sua importanza dopo lo sviluppo di Dar-es-Salaam. Tuttavia, circa il 30% del movimento del Tanganica passa ancora per Tanga, che in passato aveva un traffico di circa un milione di tonnellate.

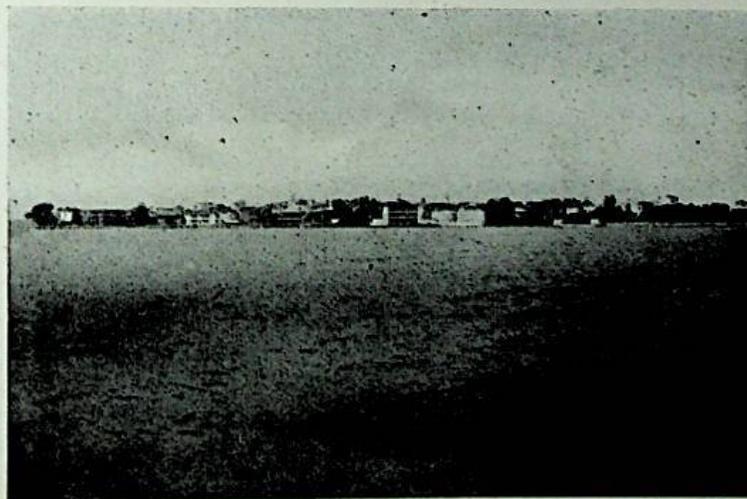
Pangani (14 000 ab.), alla foce del fiume omonimo, era specialmente attrezzato per la tratta degli schiavi, anche perché, a causa della barra, le navi da guerra non vi potevano entrare.

Zanzibar (45 000 ab.), sull'isola omonima, per il suo ancoraggio sicuro e per il suo commercio monopolistico dei chiodi di garofano, è un porto molto attivo. Meta delle escursioni semestrali dei sambuchi di Mascate e di Oman, è toccato pure da molte linee che congiungono il Sud-Africa col Mar Rosso e l'India.

Bagamoyo (5000 ab.) ricorda le spedizioni di Stanley e di Cameron, i primi esploratori



Dar-es-Salaam.



Zanzibar.

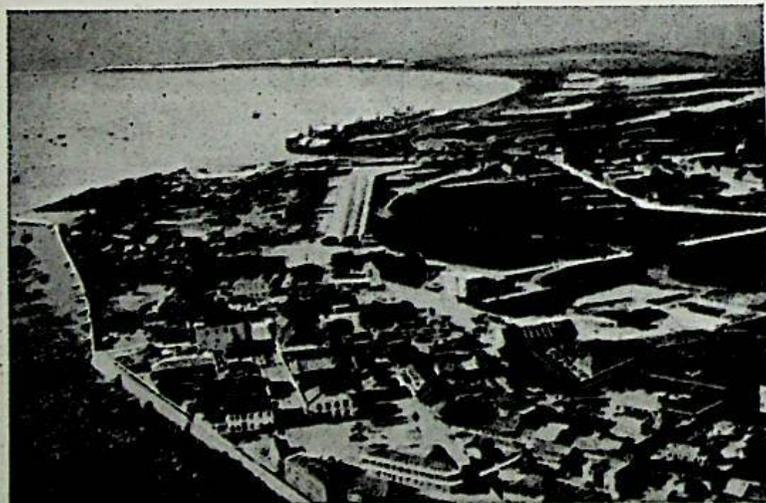
di questa zona del Continente. Oggi è inattivo.

Fra gli altri porti del Tanganica, Kilwa Kisiwani, Lindi e Mikindani hanno importanza secondaria, mentre Dar-es-Salaam (33 000 ab.), protetto com'è da una barriera corallina, offre un ottimo ancoraggio. La ferrovia che lo congiunge al Lago Tanganica e alla parte meridionale del Lago Vittoria vi fa confluire circa il 50% del movimento commerciale della colonia e vi riversa pure parte di quello del Congo Belga. Nel 1939 Dar-es-Salaam ha avuto un movimento di circa 2 milioni di tonnellate.

*Mozambico.* — Momba, malgrado la sua vastità, è un modesto scalo, che potrà acquistare



Mozambico.



Beira.

importanza solo dopo lo sviluppo della zona a Nord dell'Africa Orientale Portoghese. Porto Amelia (1600 ab.) si svilupperà quando sarà costruita la ferrovia per il Lago Nyassa.

Mozambico (6800 ab. nel 1937, di cui 500 europei) dà il nome al territorio e al canale che divide il Continente dall'Isola di Madagascar e ricorda San Francesco Saverio e le antiche glorie dei Portoghesi. Il forte, dedicato a San Sebastiano, è stato costruito con pietre portate dalla Madrepatria. Il porto, con una banchina di approdo per i piccoli battelli, è protetto dalle due isolette di San Giorgio e di Sant'Jago.

Gli altri piccoli porti di Angoche, Mancuse e Quelsimane (9700 ab.) hanno modesta im-

portanza; l'ultimo potrà svilupparsi con l'apertura della ferrovia per il Lago Nyassa.

Il porto di Beira (18 mila ab., di cui 3000 bianchi), sulla riva destra del Pungue, è lo sbocco di tre territori (le due Rhodesie e il Nyassa) ed è certamente uno dei più importanti dell'Africa orientale, avendo un movimento di piroscafi per circa 5 milioni di tonnellate l'anno. Esso deve il suo sviluppo soprattutto alla ferrovia per Blantyre e per Salisbury e all'essere divenuto così capolinea della transafricana Beira-Elisabethville-Lobito, che avvia a questo porto le merci di uno dei settori più ricchi e più progrediti dell'Africa centrale ed australe. Le sue banchine, dotate di impianti efficienti, di depositi e di cisterne, assicurano un ottimo ancoraggio alle navi, tanto più che la barra protegge l'ingresso del porto. Gli accordi conclusi con le miniere cuprifere della Rhodesia del Nord ne vanno aumentando di continuo il movimento.

Sofala, Chiloane, Mombone e Inhambane (11 mila 400 ab.) non sono che modesti ancoraggi o

piccoli porti. Lorenzo Marques (47 400 ab. nel 1937, dei quali 9000 europei), capitale del Mozambico, avrebbe un movimento limitato, data la sua posizione eccentrica e la scarsa importanza della regione circostante, ove non intervenisse una condizione di speciale favore: la vicinanza dell'Eldorado transvaaliano e dei centri importanti della vicina Unione Sudafricana, che le hanno assicurato un movimento notevolissimo. Oggi, infatti, le importazioni e le esportazioni che avvengono attraverso questo porto si aggirano sui 2 milioni di tonnellate. Ciò dipende dal fatto che Lorenzo Marques dista da Johannesburg appena 353 miglia, contro le 495 che separano questa città dal porto di Durban. Situato sulla baia di

Delagoa — l'antico Espirito Santo di Vasco da Gama — la capitale della colonia portoghese offre un ottimo rifugio alle navi, buone banchine e bacini di carenaggio.

I tre fiumi navigabili Matola, Tembe e Umbelazi, che si scaricano nella laguna, sono causa di un certo insabbiamento del porto di Lorenzo Marques, ma in compenso hanno contribuito a formare la barra che lo chiude e lo protegge. Ottima e bene attrezzata stazione balneare, Lorenzo Marques è la città più vicina al famoso santuario degli animali, il « Parco Nazionale Kruger », e a circa 100 miglia a Sud del grande fiume Limpopo, paradiso degli ippopotami e dei cocodrilli.

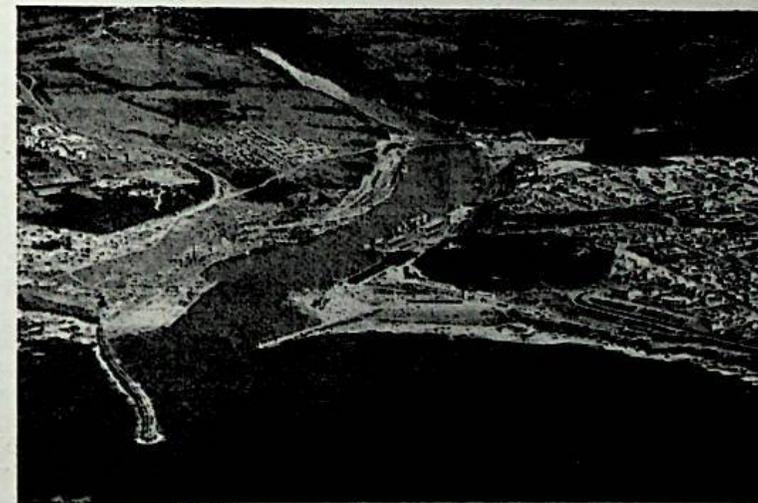
*Unione Sudafricana.* —

Dato il rapido progresso di questa parte del Continente e la sua importanza economica, i porti del Sud-Africa sono fra i più importanti non solo dell'Africa, ma del mondo intero. A favorirne lo sviluppo è intervenuto anche il fattore natura: queste coste meridionali africane dell'Oceano Indiano sono, infatti, assai frastagliate, contrariamente a quelle di altre parti del Continente.

Durban (259 647 ab.) è senza dubbio il più importante porto, dal punto di vista del traffico, di tutto il Sud-Africa e certamente il primo fra i porti africani dell'Oceano Indiano. Grazie all'abbondanza dei mezzi di comunicazione, alla sua posizione al centro di una vastissima zona zuccheriera e soprattutto alla straordinaria fortuna di possedere una vasta laguna, profonda oltre 10 m., in diretta comunicazione col mare, questo porto ha avuto uno sviluppo senza uguali nella storia del Sud-Africa. Quasi tutte le linee di navigazione provenienti dal Nord, dalle Indie Britanniche e Olandesi e dall'Australia fanno capo a Durban, evitando così di spingersi più a Sud, verso il Ca-

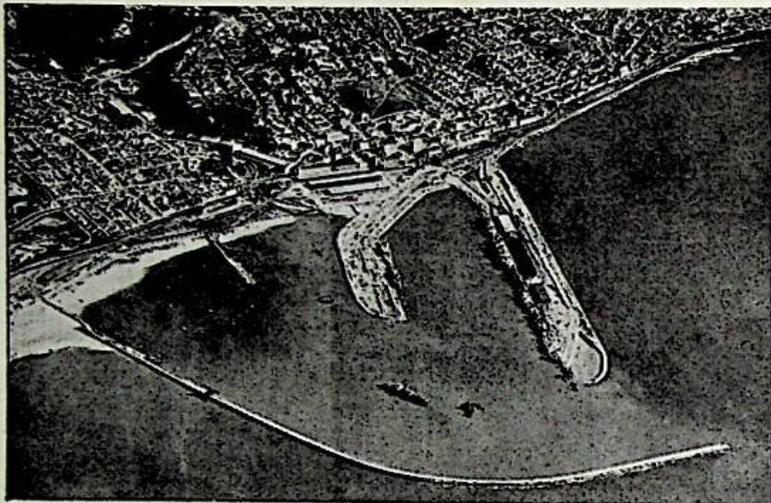


Durban.



East London.

po. E ciò non soltanto perchè si risparmiano 2128 miglia di navigazione, ma anche perchè la parte più ricca e più produttiva di tutta l'Unione è più a diretto contatto con Durban e con la vicina Lorenzo Marques, anzichè con la Città del Capo. Inoltre, nelle vicinanze di Durban esistono miniere di carbone. I lavori del porto, iniziati nel 1855, allo scopo di aprire la striscia di sabbia che separava la laguna dal mare e di approfondirne il pescaggio, sono consistiti soprattutto nella costruzione dei due moli. Oggi l'ingresso del canale è profondo circa 11 m. Il bacino interno ha un'estensione di circa 19 kmq., con circa 6 km. di banchine e 6 di pontili. I magazzini sono capaci di circa 100 000 tonnellate di mercanzie. Lo



Port Elizabeth.

scarico del carbone è effettuato con una media di 1000 tonnellate all'ora. Vi sono gru da 50 tonnellate e un bacino di carenaggio di 350 m. di lunghezza, il più grande che esista a Sud dell'Equatore. I silos hanno una capacità di 42 000 tonnellate; i serbatoi di petrolio, nell'Isola della Vista, possono contenere 80 000 hl. di carburanti.

Il movimento di esportazione e di importazione del porto di Durban ha superato, nel 1938, i 6 milioni di tonnellate.

La città, fondata nel 1824 da Benjamin d'Urban, era uno dei « play-grounds of the Empire », città quasi esclusivamente inglese, al contrario delle altre di popolazione mista. Dato il clima, la stagione balneare dura quasi tutto l'anno, e moltissimi Sudafricani scelgono spesso questo porto come mèta delle loro crociere.

Il piccolo Port Shepstone offre un notevole interesse turistico per la bellezza delle rive del fiume Umzimkulu e i suoi superbi giacimenti marmiferi di vario colore.

East London (60 500 ab.), situata all'imboccatura del Buffalo, rappresenta il principale porto di esportazione delle lane di Uitenhage. Situato a un miglio dalla città, il porto è collegato per ferrovia a tutti i centri dell'Unione ed è protetto da un molo che è andato allungandosi man mano che aumentava il numero delle navi. Il movimento di questo porto è di circa 1 milione di tonnellate in arrivo e 300 mila in partenza.

Dopo il piccolissimo Port Alfred si trova Port Elizabeth (109 824 ab.), nella baia di Algoa, protetta da tutti i venti, esclusi quelli di SE. Un nuovo bacino di 130 ha., costruito nel 1934, consente l'approdo di piroscafi di

grande mole. Le ferrovie che vi confluiscono hanno contribuito al rapido sviluppo di questo porto, il cui movimento di sbarco ed imbarco si aggira intorno al milione di tonnellate.

Il porto di Knysna, sulla foce del fiume omonimo, ha scarsa importanza e serve soltanto per l'imbarco del legname della vicina foresta dei Monti Outenica, unica in tutta l'Unione.

Il Capo San Biagio, dove terminano le rocce siluriane delle colline circostanti, ripara Mossel-Bay (11 000 ab.), piccolo porto di secondaria im-

portanza, con un movimento di poco più di 300 piroscafi nel 1939. Esso ricorda l'approdo di Bartolomeo Diaz nel 1487 e di Vasco da Gama nel 1497.

Tra i porti dell'Oceano Indiano dobbiamo citare anche quelli delle isole che vi si affacciano.

Nell'isola di Madagascar si trovano i porti di Tamatave e Diego Suarez, che sono i più importanti, e quelli secondari di Maroantsetra, Namorona e Fort Dauphin. Sul canale di Mozambico, Majunga e Tuléar offrono qualche riparo. La baia di Hellville e la vicina isola di Nossi Bé ricordano la sosta della squadra russa del Baltico nel suo viaggio verso l'ecatombe di Tsutschima, quando, il 27 maggio 1905, la flotta dello Zar fu distrutta da quella giapponese comandata dal valoroso ammiraglio Togo.

Port Louis, capitale dell'Isola Maurizio, e St. Denis, nell'isola Riunione, sono ottimi scali nella traversata dal Sud-Africa alle Indie e dal centro dell'Africa all'Australia.

L'Oceano Indiano assumerà certamente in avvenire, in conseguenza dello sviluppo del Continente Nero, un'importanza ancor maggiore dell'attuale. E certamente nuovi scali si aggiungeranno a quelli già esistenti in questo mare, che per la vita del nostro Impero — l'Impero in cui, non v'ha dubbio, *ritorneremo*, così come *ritorneremo* in Libia — ha assunto un valore nuovo.

VALERIO TARAMELLI

NB. - A questo articolo ne farà seguito un secondo: *I Porti africani sull'Atlantico.*

# BANCO DI NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO  
FONDATA NEL 1539  
CAPITALE E RISERVE L. 1.636.000.000

SEDI E SUCCURSALI NELLE PRINCIPALI  
CITTA DEL REGNO  
PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE  
IN TUTTI I CENTRI DELL'ITALIA MERIDIONALE

Filiali in:

**DALMAZIA:** Zara - Spalato - Cattaro

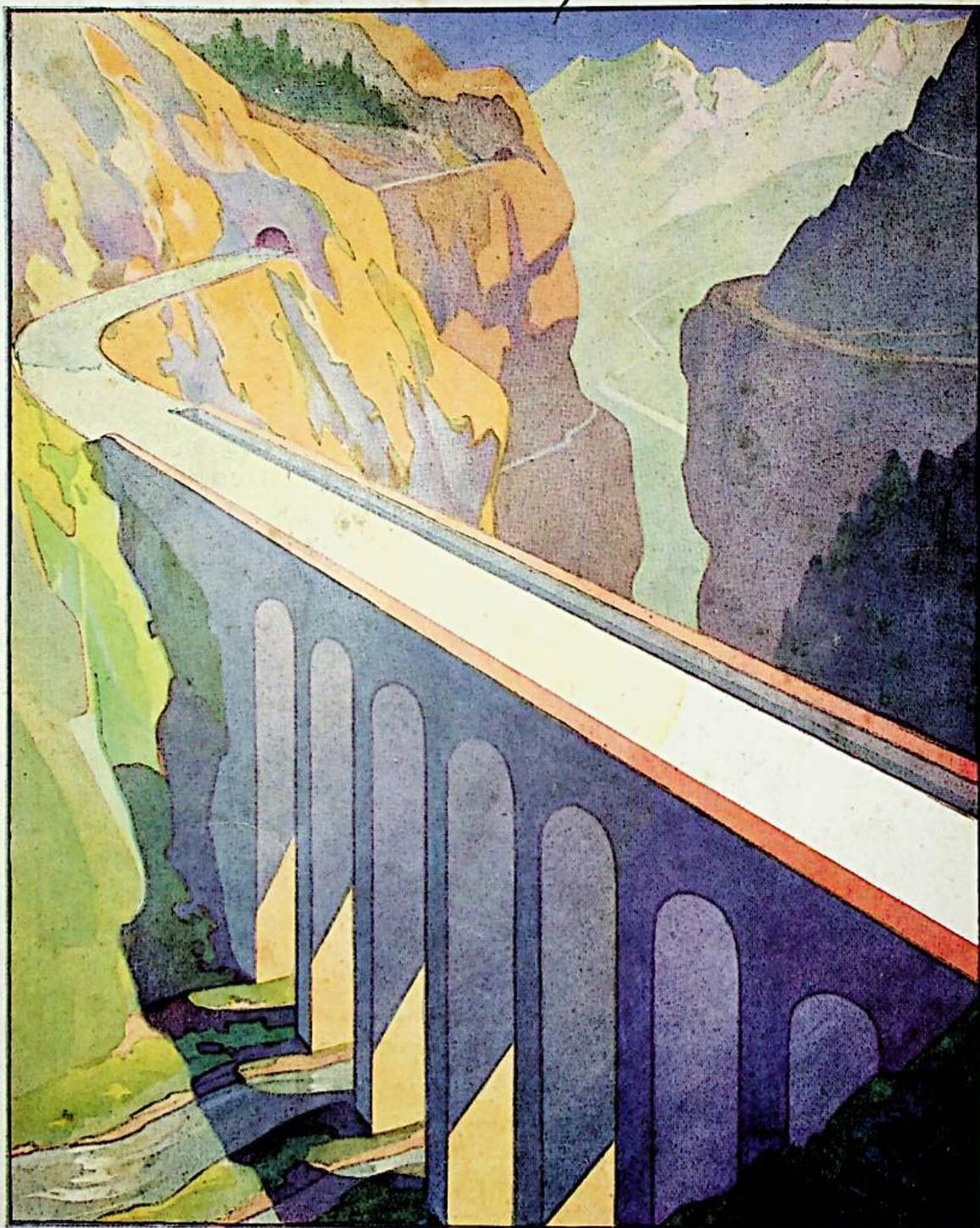
**MONTENEGRO:** Cattigne - Antivari - Podgorica

**ALBANIA:** Tirana - Argirocastro - Berat - Borgo Ciano - Corcia  
Delvino - Dibra - Durazzo - Elbasan - Fieri - Porto Edda - Peja  
Prishtina - Prizren - Pogradec - Scutari - Struga - Valona

**ISOLE IONIE:** Corfù

Ufficio di Rappresentanza per la Germania a Berlino

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA ALLE MIGLIORI CONDIZIONI



# ITALSTRADE S.A.

MILANO, FORO BUONAPARTE 35 · CAPITALE E RISERVE L.100.000.000