



ED — LA « VETTOR PISANI » NEL MAR ROSSO
E NELL'OCEANO INDIANO.

Le relazioni inviate al Ministero della marina da S. A. R. il Duca di Genova, comandante della regia corvetta « Vettor Pisani » contengono importanti notizie sui paesi toccati dalla nave.

Nel primo rapporto, pubblicato in settembre dalla *Rivista marittima*, troviamo due tabelle sul passaggio del Canale di Suez. L'Italia, nello stato riassuntivo del movimento generale della navigazione del Canale dal primo dicembre 1869 al 31 dicembre 1878, occupa il quarto posto per il numero delle navi (445), ed il quinto per il tonnellaggio (430,442.34), con una spesa di L. 3,107,873.05. Nell'anno 1878 l'Italia occupa il quarto posto tanto pel numero delle navi (44), che pel numero delle tonnellate (50,457.53) con una spesa di L. 683,418.69.

La « Vettor Pisani » approdò ad Aden l'8 maggio 1879. Aden non possiede nemmeno una casa commerciale italiana, per cui i nostri commerci vi devono dipendere da Trieste e da Marsiglia!

Prima di partire definitivamente per l'Oceano Indiano, la « Vettor Pisani » toccò parecchi punti della costa dei Somali, sui quali il Principe dà copiose notizie. Il porto di Berbera ha subito moltissimi interramenti, specialmente verso il fondo. Durderi è un villaggio assai povero per mancanza di movimento commerciale e di produzione. Il pesce vi abbonda, ma non se ne trae profitto. Bander Maraish « è il più importante villaggio della costa e sede del principale sultano dei Somali Migertein. » — A Ras-Filuk, il Principe trovò « che coi venti da S.-E. fino ad E. si può rimanere con sicurezza, ma che questa baia non ha alcun riparo contro i venti del quarto-quadrante, ed anche coi venti da N.-E. non si è riparati che ancorando in fondo della baia e sotto la montagna. Il fondo non è cattivo, senza aver nulla di particolare, ma vi è troppo acqua presso il promontorio. L'aspetto del paese è molto arido, pure osservai nella pianura molte mandre al pascolo e parecchi tuguri di pastori. »

Bander Aluleh o Lule è l'ultimo villaggio della costa nord e « ne sembra uno dei più commercianti, a giudicare dei numerosi *sambuc* che vi erano. Ha sugli altri il vantaggio di possedere un vasto *Khor* (laguna), che gli serve di porto, abbastanza profondo e con un canale di 3 metri di profondità ad alta marea, che lo mette in comunicazione col mare. Il sultano di Aluleh è indipendente. »

Il Principe parla poi degli usi e costumi del popolo Somali, che occupa tutto quel tratto d'Africa che dal 42° longit. di Gr. si stende fino al Capo Guardafui e da questo all'equatore; discorre dell'aridità del suolo, della mancanza di buoni ancoraggi, se ne toglie Berbera, e delle poche risorse che presenta quella costa arida e desolata. Egli afferma inoltre che i Somali sono fedeli seguaci di Maometto, cosa da altri negata. Finalmente egli chiarisce minutamente il commercio di questa contrada. La celebre fiera di Berbera aumenta continuamente d'importanza, e dura da ottobre ad aprile. Nella stagione opposta si fa fiera a Ras-Hafun, ma è meno impor-

tante. A questi mercati affluiscono le merci del paese dei Somali, dell'Harrar e di altre contrade, e sono: bestiame, caffè, gomma, incenso, mirra, burro, sevo, pelli e penne di struzzo, che si cambiano per lo più contro riso e stoffe. Questo commercio, altra volta interamente nelle mani degli Arabi e dei Persiani, ora si fa anche dagli Inglesi, parecchi dei quali vi guadagnarono un patrimonio. Berbera, divenuta possesso egiziano, gode d'una tranquillità perfetta, che accrebbe il suo commercio. Nel 1878, 483 bastimenti arabi, persiani ed indiani, molti con bandiera inglese, esportarono da Berbera per 350 mila lire di penne di struzzo, che, lavate, rappresentano in Europa il valore di un milione. Noi Italiani le riceviamo dalla Francia e dall'Inghilterra ad un prezzo favoloso. Quasi tutto il caffè dell'Harrar viene a Berbera, ove costa L. 2.20 al chilogramma. Grandissima è l'esportazione che si fa del burro (*Ghi*), che giunge a Berbera purissimo ed ottimo. Nell'interno le mandre di buoi, montoni e capre oltrepassano il credibile. Malgrado l'attivo commercio, un bue, all'epoca del mercato, costa solo 15 lire; i montoni e le capre, a quell'epoca, costano solo una rupia (L. 2.38) al capo. Più si procede verso il Capo Guardafui e più il bestiame si fa raro. L'esportazione del sevo e delle pelli è proporzionata alla gran quantità di bestiame. L'esportazione dell'incenso, della mirra e della gomma è assai grande. Si esportano 1500 tonnellate di gomma; quasi tutte le montagne sono coperte d'alberi di incenso. Tutto questo commercio passa in mano d'Inglesi ed anche dei Tedeschi, e noi dobbiamo sempre dipendere da Marsiglia e da Trieste!

In un secondo rapporto il Principe narra la traversata compiuta dalla « Vettor Pisani » dal Capo Guardafui a Penang e Singapore. Partito da Aluleh l'8 di giugno, il Principe giungeva il 28 a Pulo-Penang, che nessun bastimento da guerra italiano aveva prima d'ora visitato. Al rapporto è unita una particolareggiata statistica del 1877 sul movimento commerciale di questa possessione inglese. Dalla statistica risulta che, sopra un commercio totale di circa 170 milioni di franchi, l'Italia non figura che per un cenajo di migliaia di lire nella importazione (cotone, filo, lane e vini) ed assolutamente nulla nell'esportazione. Il commercio di Penang cresce annualmente in media d'una dozzina di milioni, e l'aumento sarà in avvenire maggiore, per le grandi fattorie della provincia di Wellesley, ove si coltivano riso, zucchero e tabacchi. Anche nella parte nord di Sumatra s'intrapresero grandi coltivazioni; ivi i migliori terreni costano 25 lire all'ettaro! « Solo in Singapore vi è da poco qualche Italiano venuto espressamente per studiare la questione commerciale nei suoi particolari. »