

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Sul valore economico della Tripolitania.

Appunti del socio dott. GOFFREDO JAJA

Da che Gerardo Rohlfs, l'abile ed ardito esploratore tedesco del Sahara, ebbe a denominare la Tripolitania colonia italiana, l'attenzione dell'Italia è volta a quel paese con interessamento eccezionale. Anzi certi apprezzamenti del Rohlfs, come questo, che il possesso di Tunisi non vale la decima parte di quello di Tripoli, e la sua predizione, che la Tripolitania sarebbe stata tra breve volger d'anni nuovamente italiana, perchè è un paese di cui non possiamo disinteressarci (1), hanno determinato una quasi vocazione italiana per quella regione, che perciò è divenuta per noi l'argomento importantissimo, tra i più discussi e studiati dell'attuale periodo.

Ma, cosa singolare, il gran pubblico ed anche i *leaders* della pubblica opinione non si preoccupano, in genere, che del lato politico della questione. In generale non si pensa che a questo: se l'Italia debba andare incontro ad una nuova avventura africana e se le condizioni del paese permettano o no una impresa coloniale. Così l'esperienza non avrebbe ammaestramenti da dare agli Italiani in fatto di politica coloniale; e Giovanni Marinelli invano avrebbe ammonito dalla tribuna parlamentare (24 giugno 1896) a proposito della spedizione in Africa, ricordando, che questa era stata prima di tutto un errore geografico. E veramente la politica estera oggi si collega più che mai direttamente coi problemi della produzione e del commercio, e questi non si risolvono d'improvviso, ma richiedono vaste e profonde conoscenze geografiche, precise, continue, delle condizioni fisiche, sociali, economiche delle regioni in questione, da confortare con calcoli minuziosi e co' suggerimenti dell'esperienza.

Si è detto che, nella lotta pel primato, la Terra apparterrà a chi l'avrà meglio studiata. E di fatto « i progressi della geografia sono stati

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

sempre compagni dei progressi della civiltà e del prosperare dei popoli. Anzi il passaggio del primato intellettuale e solitamente ancora del politico da una nazione all'altra, ha segnato pure il passaggio del primato negli studi geografici » (1). In ciò sta il segreto della prosperità delle nostre repubbliche del medio evo e la ragione di essere delle odierne colonie olandesi ed inglesi e dei successi della Germania in ogni parte del mondo. Ma noi che di tanto in tanto discorriamo di espanderci in Tripolitania, abbiamo noi studiato il paese? ne conosciamo le condizioni fisiche e sociali, per farlo con cognizione di causa e con probabilità di successo; per svolgervi specialmente quel lavoro lento, perseverante, paziente della penetrazione economica?

*
* *

Per la Tripolitania (intendendo sotto questo nome tutti quei paesi in Africa in cui il governo turco esercita la sua autorità e quelli che, non essendo stati fino ad oggi occupati da nessun'altra Potenza, la Porta considera come sue dipendenze) si è scritto relativamente molto; ma non si può dire che si sia concluso altrettanto; sia perchè quasi mai, in genere, si è studiato obbiettivamente, spassionatamente e a fondo; sia perchè essendo le fonti prime di studio limitate, gli scritti anche in gran numero si riducono a poche unità. Mentre infatti la bibliografia della Tripolitania può contare qualche migliaio di numeri, gli esploratori che hanno raccolto notizie geografiche sono appena una quarantina fra Tedeschi, Francesi ed Inglese ed i nostri Cora (1870) Haimann-Pastore (1881), Camperio-Mamoli (1881), Buonfanti (1881-83), Lux (1883), Robecchi-Bricchetti (1886), Guicciardini (1888), Bencetti (1896). I quali esploratori, fatta eccezione per Barth (1844-56), per la cosiddetta missione di Gadames condotta dal colonnello Mircher (1862), per Rohlfs (1864-78), per Enrico Duveyrier (1859-62), che hanno raccolto ampia messe di osservazioni scientifiche; gli altri, incaricati quasi sempre di missioni politiche e commerciali, non di rado per itinerari comuni ad una meta comune, non hanno riportato della regione, inospitale e grande almeno quanto tre volte e mezzo l'Italia, che notizie geografiche, scarse, incerte contraddittorie, d'occasione. Quindi anche le opere generali, quelle del Reclus, del Biasutti nella « Terra » del Marinelli, e del Minutilli (2) risentono di queste manchevolezze. Sì che mancando noi di molti di quegli elementi di fatto, senza i quali non si può elevare il

(1) RICCHIERI G.: *Gli studi geografici nello sviluppo della civiltà e nell'evoluzione moderna*. In « Riv. geogr. ital. » an IV, 1897, pag. 255.

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

complesso edificio di una monografia corografica, non possiamo pretendere di venire a conclusioni sintetiche su la potenzialità economica della regione, che è la finalità ultima e pratica di ogni ricerca geografica. In fatto di compilazione però un'eccezione va fatta per il bel libro del Gotthold su la provincia di Bengasi, studiata particolarmente come territorio di futura colonizzazione e pel quale l'opera dei nostri viaggiatori, in specie del Bencetti, è riuscita tutt'altro che inutile (1). Ma pel resto della regione, la prova migliore che il paese ancora non si conosce sta nel fatto, che in Italia e all'Estero si possono scrivere tutti i giorni cento cose diverse su la produttività ed i commerci della Tripolitania.

In fondo però i criteri dominanti sono due. Per alcuni è una striscia misera di terra, prolungamento dello squallido Deserto, tagliata fuori da ogni traffico e da ogni beneficio della civiltà; per altri è la mucca lattaia dell'Impero turco, con un avvenire commerciale immenso. Leroy-Beaulieu nell'ipotesi che quel paese dovesse un giorno divenire proprietà di una Potenza europea, ricorda ai suoi che non è il caso di preoccuparsene, perchè si tratterebbe di un ben magro possesso, che perderebbe anche l'unica piccola risorsa attuale, quella del commercio transahariano, destinato ad altre vie (2). E quel che dice il Leroy-Beaulieu, illustre economista e di grande autorità, rappresenta un'idea molto comune ai geografi ed agli economisti francesi. In Germania si è ottimisti. Ha fatto testo quanto il Rohlf s ha riportato da' suoi viaggi, dove racconta d'aver trovato delle terre così verdi, delle contrade così belle, coperte di oliveti, di aranci e di tutti gli alberi fruttiferi dell'Europa, che parrebbe di stare in Italia; e del clima afferma che è tra i più salubri della costa settentrionale dell'Africa; e della posizione di Tripoli, che è così felice dal punto di vista degli scambi, che a chi possiederà Tripoli apparterrà anche il Sudau. In Italia invece, dove non abbiamo che scarse conoscenze proprie (i nostri viaggiatori furono sinora in numero minore che i Tedeschi ed i Francesi) non si può che parteggiare per gli uni o per gli altri, secondo i temperamenti. In genere però si crede che la Tripolitania qualche cosa debba pure valere, sia pur solo politicamente e militarmente; si è piuttosto pessimisti sul suo valore economico e sul commercio transahariano. In ordine a questo commercio, per citare due autorità, il senatore A. di San Giuliano ritiene che, se anche si perdesse

(1) GOTTHOLD H.: *Cyrenaïca als Gebiet künftiger Besiedelung*. Bonn, Georgi, 1904, pp. XV-384.

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

il commercio col Sudan, non per questo perderebbero la Tripolitania e la Cirenaica la maggior parte del loro valore economico (tornata del 15 giugno 1905); e il prof. Ricchieri scrive che quale possa essere in avvenire il valore economico della Tripolitania, ne sarà fattore senza confronto principale lo sviluppo economico della produzione e del commercio locale (1). Anche il Minutilli dubita dell'avvenire commerciale della Tripolitania (2). L'opinione del R. Governo, a stare a quanto dichiarò il Ministro degli Esteri alla Camera, nella tornata del 13 maggio 1905, sarebbe che la Tripolitania è di scarso interesse economico, da tutelarsi però a sussidio dell'interesse politico, di primissimo ordine.

In una cosa convengono tutti; nel riconoscere che la situazione economica attuale del Vilajet è delle più modeste. Oggi difatti tutti i redditi rimangono assorbiti dal mantenimento del presidio, pel quale occorre anche di far venire da Costantinopoli vettovaglie e denari. Oggi il suolo coltivato è da per tutto male tenuto, quasi deserto, coperto di rovine; e la nota melanconica del commercio è la diminuzione. O che si consultino i Rapporti dei nostri consoli, o l'Almanacco di Gotha, o lo *Statesman's year-book*, per quanto varino tra di loro, le esportazioni dal 1880 vanno decrescendo da un massimo di quattordici milioni, e le importazioni oscillano sui dodici milioni, cifre assolutamente esigue di fronte alla superficie ed alla popolazione.

Ma dalla situazione attuale non è lecito trarre pronostici per l'avvenire. Non si può valutare la ricchezza potenziale di un paese dallo stato in cui si trova, se abitato da gente infingarda per natura e soprattutto non bene governato. Perchè si sa che una delle cause non ultime di tanto squallore sta appunto nelle tasse e nelle esazioni continue e senza misura che rovinano il paese. Vi è anche lo spirito di accaparramento e di monopolio che finisce di annullare le risorse dell'agricoltura. Per un esempio, la Tripolitania propriamente detta, paese eminentemente oleifero, si fa tributaria della Tunisia, perchè l'arabo più tosto che sottostare all'esattore, taglia le piante dalla radice (3). Inoltre diserta il paese ed emigra. Così che quella regione capace di quaranta milioni di abitanti e che cinquanta anni fa ne contava due milioni, oggi ne conta la metà. E quanto al commercio, il Governo stesso contri-

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

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

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

buisce a deprimerlo sempre più, disinteressandosi completamente del transito e della sicurezza delle strade, funestate da predoni nomadi, e lasciando il porto di Tripoli, già poco profondo e aperto ai venti del largo, in un desolante abbandono.

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

*
* *

Quanto alla produzione, non è vero che il deserto accecante cominci subito dopo la Mescia, il sobborgo di Tripoli. In riguardo della produzione, nella nostra regione vanno distinte almeno sei zone diverse; la zona desertica sassosa (*Hammada* o sassi grossi, e *Serir* o sassolini), roccia nuda, bruciata dal sole, levigata dal vento, fuori di questione dal punto di vista della coltivazione; la zona desertica sabbiosa (*Edeien*) ondulata di dune, in condizioni non migliori della sassosa, quantunque qualche raro cespuglio di erba qua e là attesti nel sottosuolo la presenza dell'acqua; la zona desertica stepposa, oggi abbandonata ma utilizzabile, perchè, non priva di vegetazione, l'acqua nel sottosuolo dovrebbe esservi in abbondanza; e le zone produttive, dai palmeti, dalle cento colture e dall'erba alta e fitta, cioè oasi marittime, oasi interne, e i *thalweg* degli *uadi* (greti, torrenti asciutti) (1). Vero è che di quelle zone le meno

(1) Gli *Uadi* fino ad oggi sono andati sotto il nome comune di *oasi*. Ma per ragioni morfografiche e morfogenetiche una distinzione va fatta in questi tratti di terreno verdeggianti nello squallore del Deserto. Gli *Uadi* sarebbero fondi di vallate, stretti, allungati; zone dunque vegetanti in depressione e dovute o a corsi d'acqua sotterranea o a sorgenti o a pozzi artificiali; ad esempio Gadames e le altre molte nel piano tripolino e sirico inclinato verso il mare. Il nome di *oasi* andrebbe limitato a quelle zone di grande estensione e non allungate, vegetanti in montagna o in altopiani chiusi tra elevazioni montuose, dovute esclusivamente alle piogge ed alla umidità dell'atmosfera; come quelle di Cufra, di Sella, di Giofra, di Murzuk. Un saggio di classificazione delle oasi del deserto fu dato dall'Haenel, che però distingue troppo; ad

estese sono proprio queste soggette a coltura, così da raggiungere complessivamente appena un quarantesimo della superficie totale. Pure, secondo un calcolo del Ricchieri su la carta dell'Africa pubblicata dallo Habenicht alla scala di 1: 4,000,000, un venticinque o trentamila chilometri quadri di terreno attualmente agrario si potrebbero facilmente metteré insieme, press'a poco quanto una volta la Sicilia.

Come ho ricordato, è inutile esaminare e discutere del valore economico attuale della regione, in ordine alla produzione ed al commercio locale. Invece è ovvio immaginare che dove oggi è squallore ed inerzia per le cause accennate, domani potrebbero essere vita e floridezza, se il paese venisse in mano di gente laboriosa, sotto un governo provvido e sagace.

Quelle terre potrebbero diventare le più fiorenti dell'Africa settentrionale, come erano già sotto i Romani (1); e centuplicherebbero i loro prodotti attuali, cereali, olivo, aranci, vite, alberi fruttiferi, gelsi; perché terre, nelle quali si può scendere a qualunque profondità, marnose, miscela di calcare e di argilla; e in Cireneica, soffici, spugnose, sature di alcali e fosfati e di altri sali; tutte suscettibili di ogni sorta di miglioramenti e di irrigazione, sia derivando corsi d'acqua, sia scavando pozzi; mentre oggi non concimate, non arate che in modo rudimentale ed affidate unicamente alla mercé delle piogge, danno un discreto raccolto, solo quando queste sono bene distribuite; un raccolto peraltro che può giungere anche al 60 e all'80 per uno di grano e di orzo (2).

Ma ne darebbero anche di nuovi di prodotti. Il Rohlf s'assicura che il suolo della Gefara è adattissimo per la coltura del cotone e del tabacco. E mentre oggi la Tripolitania non porta sul mercato che prodotti agricoli primitivi e greggi residui animali (bestiame, cereali, uova, sparto, spugne), in seguito ad una attività industriale ed agricola qualunque, potrebbe facilmente raddoppiare il numero de' suoi articoli di esportazione. Così gli Italiani, che conoscono il modo di allevare e di conservare gli olivi, i fichi, gli aranci, ne potrebbero invadere i mercati senza

esempio quelle di depressione, quelle di riviera, quelle artificiali, che a mio vedere vanno ridotte ad un unico tipo, sia morfograficamente sia morfogeneticamente. Cnf. HARNEL G.: *Die Morphologie und Hydrographie der Oasen in der Sahara*, Buzlau, 1895, pp. 23.

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

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

timore di concorrenza, forse nè meno nella preparazione di datteri scelti, che oggi è una specialità esclusiva dell'Algeria e della Tunisia (1). Vi è poi la zona dello sparto, o *alfa*, o erba gialla, stipa tenacissima, che oggi cresce spontaneamente ed è usata solo in Inghilterra nella fabbricazione della carta di prima qualità e di speciali attrezzi navali, e in Spagna nella fabbricazione delle stuoie e dei tappeti; ma che coltivata e fatta apprezzare anche altrove, promette affari d'oro. Gli stessi indigeni hanno compreso quale tesoro possiedano in questa pianta, che perciò non sradicano più, ma tagliano accuratamente (2). Si richiama giustamente l'attenzione anche sull'allevamento artificiale dello struzzo, che in nessun altro luogo, nè meno in Algeria, ove si alleva già dal 1859, potrebbe dare tanto buoni risultati come nella Tripolitania, in quelle grandi estensioni della steppa, non affatto ignude e con clima propizio. Lo struzzo allo stato selvaggio va facendosi sempre più raro e pochi sanno che il più gran numero delle penne, che si commerciano ogni anno per oltre venticinque milioni di lire, provengono appunto dagli stabilimenti artificiali delle terre del Capo, in cui gli Inglesi hanno riportato splendidi risultati (3).

Certo non occorre esaminare i singoli articoli di produzione e di esportazione per dimostrare che limitatamente alla zona oggi coltivata ed abitata, e in ordine alla produzione ed al commercio locale, il valore potenziale economico della Tripolitania è già relativamente grande; e come con tutta certezza quella quindicina di milioni di lire a cui ammontano le esportazioni e le importazioni di oggi (detratto il commercio del Sudan), domani sarebbero cento, dugento. La Tunisia con una superficie quasi tripla della zona in questione e con una popolazione quasi doppia, nel 1902 ha avuto un movimento di oltre centodieci milioni di lire. L'Al-

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

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

(2) Cnf. VIVAREZ M.: *L'alfa. Étude industrielle et botanique*. Paris, Barbier, 1888.

Cnf. WALLRAFF W. J.: *Geographische Verbreitungs-Geschichte und kommerzielle Bedeutung der Halfa*, in « Deutsche Geogr. Blätter ». Bremen, XIII, 1890, pp. 137-183.

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

(3) Cnf. ARBIE F.: *L'allevamento degli struzzi a Tripoli*. In: « L'esploratore ». 1881, pag. 127.

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

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

geria ne ha avuto per oltre seicento cinquanta milioni con una superficie quasi decupla e con una popolazione cinque volte maggiore. E l'Egitto quanto a coltivazione nelle stesse condizioni della Tripolitania e con una popolazione nove o dieci volte maggiore, ha avuto nel medesimo anno un movimento di oltre ottocento dieci milioni di lire.

*
* *

Vediamo piuttosto se queste zone già messe a coltura e suscettibili d'infiniti miglioramenti possano accogliere una forte emigrazione. Il Ricchieri osservato che i venticinque o trenta mila Km^q. coltivati fanno press'a poco una Sicilia; osservato che la porzione massima del milione di abitanti che vive nel Vilajet si deve intendere raccolta in quella superficie, con la densità perciò da trenta a quaranta per Km^q.; perchè in Sicilia vivono non un milione ma ben tre milioni e mezzo di abitanti; e perchè in Egitto su i circa trenta mila Km^q. fecondati dal Nilo si trova quasi intera la sua popolazione di dieci milioni, con una densità da trecento a trecentocinquanta per Km^q., conclude che la Tripolitania può accogliere già, così com'è, una fortissima corrente di emigrazione (1). La conclusione veramente non si presenta tanto limpida. I venticinque o trenta mila Km^q. coltivati attualmente non costituiscono come in Sicilia ed in Egitto un tutto unito e continuo, ma sono il totale di almeno un centinaio di isole di terreno, distanti dalla costa anche mille e dugento Km.; ragione per cui, tenute presenti le esigenze e le vicende della politica coloniale, non si potrebbe fare assegnamento che su alcune di quelle isole, le più vaste e le meglio protette; quelle della costa in tutta la Cirenaica; e in Tripolitania propria il bassopiano marittimo, che si allarga da ottanta a cento Km. tra il mare e la catena litoranea, quella che si allunga parallelamente alla costa coi nomi successivi di Gebel Nefusa, Jeffren, Gharian, e le zone circostanti. La superficie di queste isole più vaste e riunite e solo nelle quali sarebbe possibile una sovrapposizione di popolazione si riduce già ad una metà della superficie considerata. Senza dire poi che questa emigrazione a scopo di colonizzazione nelle zone costiere e nelle oasi è tutt'altro che realizzabile. Quelle terre non sono *del primo occupante*; già così limitate in estensione, hanno i loro legittimi possessori, miscuglio stridente di Berberi, di Arabi, di Sudanesi, di Turchi, tutti Musulmani, ugualmente infingardi, amati dell'isolamento e nemici irconciliabili degli Europei.

Parrebbe dunque che la questione dell'emigrazione in Tripolitania

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

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

La steppa infatti è redimibile all'agricoltura, purchè non manchino acqua e capitale. E l'acqua in Tripolitania pare che non manchi. Le piogge certo non vi sono abbondantissime, ma su per giù tanto quanto nelle provincie italiane meno favorite sotto questo riguardo. Per un quadriennio di osservazioni (1893-96) si è trovata per Tripoli una media annuale di mm. 486,6 (2), cifra non molto inferiore di quella trovata per Siracusa pel medesimo periodo in mm. 559,8 e di poco superiore a quella trovata per Foggia in mm. 446,7, le due regioni meno piovose d'Italia (3). Per quanto il periodo di osservazione sia troppo breve, pure può ritenersi questa cifra di mm. 486,6 molto vicina al vero, data la regolarità con cui si svolgono le stagioni su la costa dell'Africa settentrionale; 486,6 o 482,6 (19 inches) secondo una comunicazione del *Foreign Office* (4). Però il confronto lusinghiero istituito tra Siracusa, Foggia e Tripoli non regge fino alla fine. Già disgraziatamente in Tripolitania la pioggia cade solo da novembre a marzo e per gli altri sette mesi manca del tutto; mentre a Siracusa manca solo per tre mesi e a Foggia in nessun mese. Poi, mentre Siracusa e Foggia hanno corsi d'acqua perenni tutto l'anno, in Tripolitania nella stagione asciutta, che è la più calda, l'acqua corrente manca del tutto, assorbita dalle sabbie, come in Arabia e in Persia.

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

(1) Cnf. Carta dimostrativa della Tripolitania alla scala di 1:5,000,000 dello Istituto Geografico G. De Agostini, disegnata da A. DARDANO, Roma, 1902.

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

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

(4) Cnf. *Natural Resources of Tripoli*. In « The geogr. Journal ». Londra, vol. 17, 1901, pag. 531.

Quanto al resto tutti d'accordo. Una questione climatica non esiste. Per la zona litoranea, compresa la stepposa, si è accertato, quantunque all'ingrosso, che il clima è semplicemente mediterraneo, cioè meno caldo di quanto si creda (temperatura massima in dicembre $22^{\circ},3$, massima in giugno $42^{\circ},3$); e quanto a salubrità, sempre tra i più salubri dell'Africa settentrionale, anche nella zona interna prospiciente il Sahara (1). Si conviene anche che il successo di questa colonizzazione potrebbe essere sicuro, immediato, immenso, perchè quell'estesissimo altipiano, chiuso tra il Sahara ed il Mediterraneo, è il solo nel bacino del Mediterraneo, che racchiuda ancora in germe inesplorati ed intatti tutti i fattori del pubblico benessere. Nella Cirenaica si hanno terre prodigiosamente fertili, in confronto delle finitime, principalmente perchè le acque correnti vi si indugiano all'aperto un po' più a lungo e scorrono in maggior copia. E nel Sahara francese, come a Uargla, i pozzi artesiani hanno fatto meraviglie, rendendo floride e prospere delle oasi, che minacciavano di scomparire e aumentandone in pochi anni il valore totale di parecchi milioni. Crescerebbe di conseguenza in proporzioni non prevedibili il traffico regionale, d'importazione per la cresciuta popolazione, d'esportazione per i cresciuti prodotti, che sarebbero tutti quelli dei paesi del Mediterraneo in genere, e in ispecie tutte le piante utili del nord dell'Africa. Così che allora forse veramente, di fronte al commercio transahariano, fattore senza confronto principale della ricchezza potenziale della Tripolitania sarebbe lo sviluppo della produzione e del commercio locale.

*
* *

Della ricchezza mineraria non pare si possa trattare seriamente, quando non si è ancora compiuta e nè meno tentata alcuna esplorazione in proposito. Si danno per note le miniere di zolfo della Sirte e la salina immensa di Bilma. Ma pel resto del paese non si parla che di tracce e di indizi; tracce di calamina, di zolfo, di fosfati, di ferro, di marmo, di antimonio, di salnitro, di nitrati, che però nessuno ha mai accertate. E le ipotesi degli scienziati, essendo tutte aprioristiche, non sono più attendibili. La principale, ad esempio, quella su la presenza del carbon fossile nel Sahara, non ha fatto un passo, nè di carbone si è segnalato ancora un solo affioramento. Dato pure quindi che di ricchezze nel sottosuolo della Tripoli-

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

Cnf. MORETTI U.: *Per una possibile azione colonizzatrice dell'Italia a Tripoli*. Ravenna, 1904, pp. 37-48.

tania ve ne siano e molte, questo è un elemento che non farei entrare nell'esame analitico della potenzialità economica della regione. Come esplorarle, esercitarle ed utilizzarle è un problema che trascende, allo stato attuale delle cognizioni e delle previsioni.

* *

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

(1) Cnf. D'ATTANAU B.: *Tripoli et les vies commerciales du Sudan*. In « Ann. de Géogr. », Paris, tome V, 1895-96, pp. 193-281.

nire molto prossimo sarà esclusa da ogni traffico co' paesi del Sud e da ogni beneficio della civiltà. Fanno parlare poi le statistiche. Ed ecco il Rapporto del console generale inglese Jago sul commercio e su la situazione economica di Tripoli, divenuto ufficiale, riprodotto e consultato in specie in quella tavola dell'ammontare del commercio di Tripoli col Socoto, col Bornu e con l'Uadai in un periodo di quaranta anni. Da questa tavola si ricava che mentre nel decennio 1862-72 il valore di quel commercio era appena di lire sterline 318 mila, nel decennio 1872-81 era giunto a lire sterline 1,846,000, segnando il massimo sviluppo, per poi declinare rapidamente con lire sterline 1,283,000 nel decennio 1882-1891 e con 1,141,700 nel decennio 1892-1901 (1). La statistica cioè conformerebbe le previsioni, perchè la data della decadenza coincide proprio col 1880, con l'estendersi cioè del commercio inglese e con l'avanzare della Compagnia del Niger. E perchè del diminuire di questo commercio, Tripoli si è risentita (infatti meno articoli del Sudan in arrivo significa anche meno merci europee introdotte per lo scambio), così che dalla diminuzione del commercio transahariano è derivata una diminuzione della ricchezza generale in Tripolitania: il coro presso che unanime di geografi e statisti, che dichiaravano la fine commerciale di Tripoli, sembra abbia persuaso tutti, specialmente in Italia, ove si assiste quasi con indifferenza a questa lotta, disposti a non fare cosa alcuna che valga almeno a chiarire meglio la situazione.

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

La ragione prima del diminuire del commercio di Tripoli, dopo un aumento straordinario, di cui si conosce la ragione, va ricercata anzitutto nella crisi gravissima, che il paese ancora attraversa per il mancato mercato degli schiavi, il più lucroso articolo di quel commercio, che si continuava ad esercitare clandestinamente anche dopo le proibizioni. Poi dipende da una regione ricca, il Bornu, che con parte dell'Uadai è rimasta chiusa alle carovane, da quando fu turbata dalle invasioni di Rabah e dalla fuga e morte del suo sovrano. Anche oggi quei paesi si trovano in stato di rivoluzione più o meno latente. Qualche volta le carovane vengono ben ricevute, qualche altra vengono spogliate d'ogni avere ed è grazia se i carovanieri salvano la vita. In tali condizioni di dubbio

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

e di incertezza si capisce come il commercio si debba astenere (1); come si astenne in gran parte altrove anche nel 1886-87, quando rimase chiuso il mercato di Gat, che i Tuareg con un colpo di mano avevano occupato, uccidendone la guarnigione, per atto di ostilità verso la Turchia.

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

* * *

La prima osservazione da farsi è su la natura di questo commercio. Mancando un sistema monetario ed in molti luoghi anche qualsiasi forma di moneta, la sua nota dominante è lo scambio. Così le carovane portano da Tripoli nel Sudan prodotti europei, e questi cambiano con prodotti indigeni, che riportano a Tripoli per l'Europa. Le carovane cioè in tanto si avviano, in quanto sono certe di ritornare cariche e gl'indi-

(1) Cnf. *La Tripolitania*. Rapporto del Cav. Avv. R. MOTTA, R. Console a Tripoli. In: « Boll. del Min. degli Esteri » luglio, 1898, pag. 32.

(2) Cnf. MOREL E. *Affairs of West Africa*, London, W. Heinemann, 1903; nella traduzione di DUCHÈNE A. in « Revue Coloniale » (Ministère des Colonies) N. 13, 1903, pag. 53 e seg.

geni acquistano solo perchè hanno potuto vendere. Questo delle merci provenienti dall'Europa e destinate all'Europa è l'unico movimento contemplato nelle statistiche. Ma quello che non si avverte e non si pensa è che lo scambio non è fatto unicamente in servizio dell'Europa. Si crede in genere, che tutte quelle popolazioni vivano nell'ozio, non abbisognando di nulla, non producendo nulla, quotate a zero; vaghe solo di conterie, di droghe, di terraglie, di seterie europee, che prendono in cambio di avorio, di penne, di pelli, di gomma, ecc. Ma se questo è vero, in parte, per quello che riguarda l'Europa, le cose stanno molto diversamente per quello che riguarda gli indigeni stessi.

La provincia di Cano, per un esempio, è definita dal Barth, per i prodotti del suolo, il giardino dell'Africa centrale. La città di Cano è definita dal Morel, per le industrie, la « Manchester » della Nigeria; veramente centro commerciale ed industriale questo di Cano, che vede i suoi mercati frequentati tutti gli anni da più di un milione di persone e che fornisce tutto il mondo musulmano di cotonei manufatturati, *tobes* (camicie da uomo), *turkedis* (camicie da donna), *zennes* (specie di *plaid*s), così che due terzi degli abitanti del Sudan e del Sahara vestono dei cotonei di Cano (1). Anche recenti esplorazioni fatte dalla Francia nei paesi del Ciad attestano pel Sudan Centrale fertilità, attività ed industria fiorente da per tutto (2).

Ora questa attività nella produzione e nel commercio, dalla quale quei paesi ripetono il benessere e la prosperità è diretta a sopperire non ai bisogni dell'Europa, ma bensì ai bisogni ed alle richieste dell'Africa, e precisamente dell'Africa settentrionale, per ragioni geografiche, facili ad intendersi. La quale Africa settentrionale, è utile ricordarlo, è costituita da tante sezioni parallele all'equatore, anguste, diverse tra loro dal punto di vista della produzione, quali industriali, quali agricole, quali deserte. In genere, in una sezione si vive d'industria; in una seconda non si hanno che palme; una terza non accoglie che pastori; una quarta è ricca di sostanze alimentari. Onde quelle popolazioni, non avendo a loro disposizione che prodotti uniformi ed insufficienti per vivere, devono ricorrere naturalmente agli scambi; in genere, le popolazioni dei paesi

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

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

Cnf. MISSION CHEVALIER. *Rapport*. In « Revue coloniale (Ministère des Colonies) » Paris, N. 25, mai, 1905, pp. 265-283 (in cont.).

ricchi di cereali e di bestiame, con quelle delle oasi, ricche di latte, ma povere di cereali e di materie grasse; e le une e le altre con quelle dei paesi industriali, costituendo tutte, alla lor volta, con queste relazioni la ragione di essere delle tribù delle sezioni sterili, che perciò non vivono che del commercio di transito. In tal modo il commercio africano non può seguire che vie forzatamente tracciate dalla Natura, nelle normali alle zone, dirette da Nord a Sud, tanto per queste cause economiche, quanto per cause fisiche; perchè le catene montuose, le dune e gli altri ostacoli naturali presentano in generale una disposizione da Nord a sud, che nell'insieme concorre al medesimo risultato dal punto di vista del transito.

Queste vie, data la vastità delle zone, dovrebbero esser parecchie e parallele tra di loro, tante quanti i grandi mercati e le testate di linea nel Sudan e su la costa del Mediterraneo. Di fatto però sono limitate in numero ed il loro percorso variato dalle difficoltà, che oppongono alle carovane le dune, la mancanza di acqua, il caldo eccessivo ed esigenze etniche e politiche, come spiegherò poi. Oggi si presentano come distribuite, a ventaglio col vertice comune a Tripoli, termine comune di tutto il movimento transahariano. Ma intanto se l'Europa vuole i prodotti del Sudan bisogna che li prenda a Tripoli e a Tripoli mandi i propri, associandoli al movimento carovaniero generale, per la natura stessa di questo commercio; il primo cioè ed ultimo scambio deve farsi su la costa del Mediterraneo. Certo l'Europa potrebbe far pervenire i propri prodotti nel Sudan direttamente per le vie del Congo, del Nilo, del Niger. Ma i mercati rimarrebbero inattivi, non potendo l'Europa all'infuori di alcuni articoli naturali, apprezzare l'attività dei Sudanesi; e mancherebbe lo scambio, mancando l'interesse. In conclusione, se l'attività produttrice ed industriale del Sudan è diretta a sopperire ai bisogni ed alle richieste dell'Africa settentrionale, tra le due regioni non possono mancare le relazioni; mutare questo stato di cose parrebbe impossibile; turbarlo, follia. Anzi gli Europei dovrebbero favorirle queste relazioni e svilupparle, perchè quanto più saranno vive tanto maggiore sarà la prosperità delle loro colonie.

E la conclusione non cambia nè anche nell'ipotesi che il Socoto, il Bornu, l'Adamaua, l'Uadai, in genere i paesi dell'Hausa e del Ciad abbiano a sviluppare tutte le loro risorse e a mettere tutte a cultura intensiva quelle loro fertillissime terre, così da divenire per l'Europa veramente le Indie nere. Anche in questa ipotesi, perchè l'esportazione seguisse altre vie da quelle del Deserto si dovrebbe risolvere prima la questione dei trasporti, che oggi, e per un pezzo ancora, sarà tutta a favore delle

coste del Mediterraneo. Al giorno di oggi è quasi certo che una tonnellata di mercanzia posta su la linea spartiacque dei bacini del Ciade del Niger può arrivare al Mediterraneo più facilmente e a miglior mercato che non all'Oceano. Si è scritto, è vero, che da Cano, per un esempio, a Tripoli per la via di Gat, non vi sono meno di 2800 km. che le carovane non possono percorrere in meno di tre o quattro mesi; e da Cano al Niger e al Benuè non ve ne sono che 500 circa, ossia sedici giorni di viaggio; che il trasporto di un quintale di merce da Cano a Tripoli viene a costare non meno di 190 a 200 lire, mentre da Cano ad Egga sul Niger non costa che da 18 a 20 lire (1). Si è scritto anche che il trasporto di una tonnellata di merci da Liverpool a Locogia costa L. 125, mentre da Tripoli a Cano L. 600 (2). Ma senza discutere le cifre, è lecito fare paragoni a metà? Quando siamo a Tripoli, siamo nel Mediterraneo, cioè in facile contatto co' principali mercati d'Europa, mentre quando abbiamo raggiunto il Niger ci saremmo semplicemente allontanati dall'Europa. Sia pure che da Liverpool a Locogia il trasporto di una tonnellata di merce costi sole L. 125; ma quanto occorrerà per condurla poi da Locogia a Cano? a Cuca?; quanto da Egga al Mediterraneo? Inoltre tutti gli esploratori raccontano che raggiungere dal centro del Sudan le vie fluviali è veramente arduo e disastroso. Mancando animali da soma, il solo mezzo di trasporto è l'uomo, come lungo le coste del Senegal e del Mar Rosso, come in quell'immensa superficie compresa tra il 10° di lat. nord e il 20° di lat. sud; ed il salario di questi portatori è alto, pure variando secondo le stagioni, se asciutte o piovose, a dirittura altissimo in tempo di guerra e di operazioni governative. Poi non possono portare che 25 o al più 30 Kg. di merce; e a rendere penosa la loro marcia concorre il clima micidiale, non meno micidiale di quello presso le foci malsane del Niger, che attende, come in agguato, il commerciante europeo. E mi pare che sia detto tutto. Re Leopoldo II del Belgio tentò di servirsi degli elefanti per i trasporti, ma non li trovò utili e dei quattro fatti sbarcare tre ne morirono. Valersi di bufali, di buoi, di cavalli, di muli, di asini pare non si sia ancora tentato. Ma il Rohlf assicura che queste bestie troverebbero ostacoli insormontabili nelle punture delle *tsetse* e nel clima, che varia moltissimo a partire dal centro verso le coste, perchè, come gli elefanti, sono animali che hanno bisogno di essere ac-

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

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

climatizzati e di avere giornalmente la loro razione di acqua (1). Ammesso dunque che dal Sudan centrale le merci per raggiungere le vie fluviali debbano essere portate a dorso di uomo, a traverso mille difficoltà, e come per ogni tonnellata non occorran meno di una quarantina di portatori: non vedo che beneficio possano portare le minori distanze e se realmente minore sia il prezzo di trasporto. Tutte difficoltà queste che non esistono, quando si tenga la via del Deserto, dove il cammello è come fatto a posta per i trasporti e del quale non v'ha in tutta l'Africa animale da soma più perfetto e più a buon mercato. Il cammello favorisce anche le operazioni di scambio perchè divenendo inabile fuori del Deserto ed il foraggio non essendo più adatto a rinvigorirlo, perirebbe al clima caldo-umido dell'Africa centrale, se non venisse subito rinvitato. L'esistenza stessa, dunque, di un veicolo così opportuno tra il Sudan ed il Mediterraneo è già da sè sola una buona ragione perchè si possa ritenere che il commercio non abbandonerà tanto facilmente la via del Deserto.

Le ferrovie in costruzione o progettate che vanno tentando il Sudan centrale dal Mar Rosso e dall'Atlantico avranno tanta forza da modificare o sopprimere il commercio carovaniero? Date le abitudini conservatrici di quelle popolazioni, ed i molti interessi di mezza Africa che sarebbero messi in giuoco, è a dubitarne. Ad ogni modo, per le stesse ragioni geografiche ed economiche discusse, una ferrovia transahariana avrebbe facile ragione su qualunque altra; questa famosa transahariana, tanto vagheggiata, tanto agognata dalla Francia, intorno alla quale si sono già scritte fin dal 1875 tante pagine ed il cui migliore tracciato, di fronte ai progetti francesi, che vorrebbero farla partire da un qualche punto dell'Algeria o della Tunisia, rimane sempre quello del Rohlfs, lungo il percorso della grande via carovaniera Tripoli-Murzuk-Tegera-Bilma-lago Ciad, indiscutibilmente più diretto, più facile e meno costoso (2).

*
* *

Ma se ragioni geografiche ed economiche spiegano come Tripoli debba avere il monopolio del commercio col Sudan centrale, queste stesse ragioni non varrebbero più per l'estremo Sudan occidentale ed orientale. A vedere una Carta appare più logico che lo scambio si faccia con la Senegambia ed il Marocco e con l'Egitto che non con la Tripolitania, tanto per ragioni di vera maggiore vicinanza, quanto per quelle

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

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

medesime condizioni geografiche ed economiche, di cui sopra. In fatti, per la stessa legge del parallelismo delle vie, i punti di arrivo dovrebbero essere distribuiti lungo le coste del Mediterraneo dal Marocco all'Egitto, come sono distribuite nel Sudan dal Mar Rosso all'Atlantico. Ciò è indiscutibile. Ma questa, che diremmo anomalia, per cui a Tripoli giungono carovane anche da Timbuttù e dall'Uadai, si spiega non meno facilmente con le condizioni etniche e politiche dell'Africa settentrionale. Quando i Francesi occuparono l'Algeria, le carovane abbandonarono la via naturale tra il Sudan occidentale e l'Algeria, che passa per le oasi di Timbuttù e di Tuat, per far capo o più ad occidente, al Marocco, o più ad oriente per Gadames a Tripoli. E quando occuparono i Francesi anche la Tunisia, le carovane abbandonarono pel momento anche la via di Gadames, troppo vicina alla Tunisia, per quella più orientale di Murzuk. Similmente, quando gli Egiziani conquistarono il Darfur, il sultano dell'Uadai chiuse ogni comunicazione coi paesi posti sul Nilo e subito le carovane, che prima si dirigevano a Chartum, nel 1873 presero ad arrischiarsi per la via di Tripoli e di Bengasi; la prima con circa 250 cammelli, poi con un numero sempre maggiore, così che qualche anno dopo erano 800 i cammelli che componevano le carovane; e il via vai si era fatto sempre più animato (il periodo corrisponde al massimo sviluppo del commercio di Tripoli, contemplato nel rapporto del console Jago) quando si arrestò, per lo stato di rivoluzione, in cui venne a cadere quel paese, come sopra è stato ricordato. Ancora; quando i Francesi con donativi e con missioni vollero richiamare le carovane verso i mercati algerini e tunisini, le tribù del Deserto non si lasciarono attirare e le carovane continuarono a far capo a Tripoli. Certo, il partito arabo, cementato dal vincolo religioso, potentissimo in tutta l'Africa centrale e settentrionale, ha tutto l'interesse di conservare nelle sue mani un commercio molto proficuo. E per questo, anche con suo danno, starà sempre lontano da quei luoghi, in cui si stanziavano gli Europei, che esercitano controlli noiosi e minacciano i monopoli. Un esempio eloquentissimo, citato da tutti gli scrittori di cose tripoline: quando Rabah invase l'Uadai e il Bornu il commercio si arrestò. Ma gli indigeni preferirono accumulare le mercanzie per anni, in attesa che la via di Tripoli si riattivasse, anziché approfittare del commercio inglese.

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

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

Concludendo, pare che non vedesse male il Rohlfs quando assicurava che a chi sarà padrone di Tripoli apparterrà anche il Sudan, e che le affermazioni e le previsioni contrarie a questa formula e pessimiste, facilmente accettate anche in Italia, siano da considerarsi con molta prudenza, prima di accettarne alcuna, siccome forse ispirate a sentimenti di latente rivalità e di gelosia dissimulata. Ricorderò per un esempio, l'articolo di Victor Bérard, autorevolissimo scrittore francese di cose coloniali, pubblicato nella *Revue de Paris* intorno alla Tripolitania, il quale articolo, dato il momento in cui fu pubblicato e la pubblicità che gli fu data, parve destinato proprio a persuaderci che la formula del Rohlfs non aveva più fondamento, da che il mar Rosso e l'Atlantico divenivano gli accentratori del commercio del Sudan (1). E in Italia nessuno replicò. Come pure, prima ancora, quando l'*hinterland* della Tripolitania fu per trattato incluso nella gran zona dell'influenza francese sopra il Sahara e il Sudan, in Italia, fatta eccezione pel comand. Giovanni Roncagli (2), nessuno se ne era dato per inteso, tanto il Deserto non era che un deserto.



La questione la presentano anche sotto un altro aspetto, dello scarso valore economico del Sudan. L'importanza, dicono, di questa regione in sé e per conseguenza in relazione ai porti del Mediterraneo in genere, di Tripoli in specie, è esagerata di molto. Il Sudan vive di una

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

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

riputazione artificiale e non può dare più di quanto dà. Così l'Heawood non ha potuto trovare maggiore di cinquecento milioni di lire il valore di tutta l'Africa compresa tra i Tropici (1). Il Ricchieri per questa Africa tropicale giungerebbe ad una cifra un po' maggiore, da settecento a settecentocinquanta milioni, che però è sempre una cifra esigua rispetto alla superficie del territorio considerato (del quale il Sudan non è alla sua volta la maggior parte), perchè non raggiungerebbe un quarto del commercio totale dell'Italia, non un settimo di quello del piccolissimo Belgio (2).

Ma sia concesso osservare come, essendo il Sudan ancora inesplorato, troppi sono gli elementi che sfuggono per un calcolo qualunque sul suo valore attuale, molto più poi per un calcolo qualunque sul suo valore potenziale. Dall'elenco però, che oggi abbiamo dei prodotti dell'interno, è facile già dedurre che si tratta di una regione miniera di ricchezze d'ogni specie, potendo esportare riso, cotone, spezie, droghe, indaco, cera, senna, ecc. oltre i noti; senza dire che non è impossibile che nella vasta zona di terre fertili, che sono intorno al Ciad, non si possano trovare nuovi prodotti da esportare, o non si trovi convenienza ad esportare una maggiore quantità di prodotti già noti. Ed anche intorno alle merci europee, che nel Sudan trovano smercio, non abbiamo notizie troppo recenti, mentre l'industria europea ha sempre più urgente bisogno di mercati. Dall'ammontare odierno delle importazioni e delle esportazioni non si può tirare, dunque, nessuna conclusione. E se questo ammontare appare basso, a giudicarlo dal movimento del porto di Tripoli, è perchè la lontananza dal Mediterraneo, le difficoltà e le spese di trasporto, la poca sicurezza delle vie, la mancanza di acqua e le malattie e la mortalità dei cammelli non permettono altro. In fondo oggi dal Sudan non giungono a Tripoli che articoli di valore. Ma quali previsioni non sono mai consentite, data una ferrovia transahariana?



Intanto ragioni del più alto interesse, di politica e di civiltà richiedono che per questo commercio transahariano, che fa capo al Mediterraneo, si faccia qualche cosa e sollecitamente. Se l'Italia è veramente conscia del vantaggio che le arrecherebbe una espansione economica in Tripolitania non può limitarsi ad assumere attitudine di protesta passiva tutte le volte che altri accenna a fare qualche cosa nell'interesse pro-

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

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

prio e della civiltà. Le vie, per un esempio, tracciate dai cammellieri, quelle che formano le grandi arterie e le altre che rilegano i piccoli e sparsi paesi, attendono d'essere assicurate al loro scopo, rese sicure e provviste di acqua. Ed è noto, dopo quanto hanno ottenuto i Francesi nel Sahara algerino, come sia facile improvvisare basi nel deserto, con l'apertura di pozzi artesiani. Le teste di linea e le oasi abbisognano di magazzini; Tripoli di porto e di navi; i mercati di agenti e di tutte le comodità che rendono sollecite, spedite e profittevoli le operazioni.

Un altro compito non meno importante è quello di curare che questo commercio, che ora fa capo a Tripoli, seguendo vie naturali necessarie o geograficamente o economicamente, o etnicamente non venga insidiato a danno nostro.

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

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

Presso il 30° parallelo, a sud della Tunisia, ma in territorio tripolino, tra due inospitali zone, l'Hammada e l'Erg, lungo il letto di un antico fiume, si allunga l'oasi di Gadames, distante da Tripoli e da Gat, i due grandi mercati, rispettivamente quattordici e diciannove giorni di marcia carovaniera. Perchè a Gadames fanno capo le vie che vengono dal Sudan centrale ed occidentale e a Gadames si accumulano le merci europee provenienti da Tripoli, e le sudanesi e i prodotti indigeni provenienti direttamente da Cuca, da Cano, da Timbuttù, o di seconda mano, da Gat e dal Fezzan, Gadames è fra i principali centri del commercio transahariano, anzi il ritrovo della maggior parte delle carovane,

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

il grande *entrepôt* dei prodotti, che man mano vengono inoltrati a Tripoli con piccole carovane, che si formano ogni quindici giorni, o verso il Sud tre o quattro volte l'anno, con grandi carovane, a cui prendono parte anche 1200 e 2000 persone. Ciò Gadames lo deve non solo alla sua posizione geografica, ma più ancora alla indiscutibile intelligenza e alla più che secolare pratica degli affari, che hanno i suoi abitanti, i quali conoscono anche le diverse lingue parlate dalle popolazioni nomadi del deserto e dell'Haussa, hanno quartieri e magazzini nelle principali oasi (a Timbùttù possiedono un quartiere fino dal secolo XV, e le case più belle di Cano sono di Gadamesini) e dei predoni temuti del Deserto, i Tuareg Azzen e gli Oggar, sono affini ed amici. Nell'Africa settentrionale da per tutto s'incontrano Gadamesini, dovunque il commercio promette bene. In una parola Gadames ha in mano quasi tutto il movimento di Tripoli. Dico quasi tutto, perchè dal 1872 in poi prendono parte attiva al commercio transahariano anche negozianti tripolini. L'importanza di Gadames, dunque, non può dirsi esagerata, come si è detto e stampato.

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

di raggiungere il Sudan; ora per entrare in amichevoli relazioni di buon vicinato co' Gadamesini. Di queste missioni la più celebre è quella del Mircher, per la quale si addivenne a Gadames ad una convenzione commerciale tra il Governo coloniale d'Algeria ed i capi Tuareg, importante nella storia, se non nella pratica commerciale. Perchè in fondo nessuna di queste missioni ha raggiunto lo scopo. I Tuareg sono capaci di accettar doni, di fare promesse e poi di non mantenere nulla e magari di massacrare i viaggiatori, come accadde alla seconda missione Flat-ters. Pel quale massacro anzi il prestigio francese nel Sahara ebbe un gran colpo, perchè la Francia non riuscì a punire i colpevoli, e d'allora andarono a vuoto gli sforzi perseveranti di altri eminenti esploratori. Come pure i Gadamesini continuano a battere le solite vie, lungo le frontiere algerine senza passarle, quasi a dimostrare che le situazioni, anche non secolari, in Africa non si cambiano facilmente.

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

(1) Cnf. BLANC E.: *Les routes de l'Afrique septentrionale au Sudan*. In « Bull. de la Soc. de Géogr. de Paris », tome XI, 1890, pag. 204.

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

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

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

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

Ma la politica ha infinite risorse. C'è, per un esempio, un progetto di ferrovia che unirebbe Gadames con la costa tunisina in un porto da crearsi tra Gabes e la frontiera tripolina, molto dunque vicino a Tripoli, o a Gourine, o a Bou-Grara, o a Zarzis o ad El Bibau. Per un altro esempio, le carovane gadamesine, che non v'ha autorità che protegga, spesso vengono saccheggiate proprio quando meno se lo pensano, su la via di Tripoli; mentre la Francia garantisce per suo territorio una sicurezza assoluta, quantunque dopo la dolorosa esperienza del marchese De Mores non paia estesa questa garanzia a tutto l'*hinterland* tunisino (1). Qualche anno fa è avvenuto anche questo, pubblicato nei giornali, che carovane dirette a Tripoli venivano saccheggiate e poi gli interessati ricevevano avviso che le loro merci si trovavano sane e salve, grazie alla polizia francese, in questo o quel porto dell'Algeria e della Tunisia. Certo l'attività illuminata della Francia in Africa è grande, è meravigliosa (2); ed io non posso entrare in considerazioni politiche. Ma pur rimanendo dentro i limiti della geografia mi sarà, spero, consentito di osservare, che a torto i Francesi invocano le esigenze della geografia fisica, per giustificare le loro aspirazioni su Gadames (3). Oltre alle ragioni geografiche, economiche, etniche esposte per spiegare le vie, che tiene il commercio transahariano, pel caso particolare di Gadames, è noto come la via di Algeri sia per natura più lunga di quella di Tripoli; poi per Algeri le carovane dovrebbero attraversare territori coltivati dove i danni si pagano ed il mantenimento delle bestie è più caro; maggiori quindi le spese e le difficoltà. Solo nel 1858 una carovana da Gadames prese la via di Algeri, ma il fatto rimase isolato, nè più si è ripetuto. Anche per andare a Tunisi da Gadames la via sarebbe più lunga che non quella di Tripoli, se tra Gadames e Tunisi potessero esservi relazioni, perchè la grande depressione segnata dalla serie degli *sciott* interrompe qualsiasi comunicazione tra la Tunisia e il deserto che le sta ai piedi. Sarebbe certo in condizioni migliori di Tripoli per vicinanza qualunque altro porto

(1) Cnf. *Notes sur le Sud Tunisien* par E. C. In « Bull. de la Soc. de Géog. commerciale de Paris », tome XXVII. 1905, pp. 119-125.

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

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

presso il confine, ad oriente di Gabes. Ma questo porto, non naturale, accessibile alle grandi navi, ancora deve esser fatto. La via di Tripoli invece a partire da Gadames è la più facile di tutte; unica difficoltà la trova nella traversata della catena litoranea, che, con un ripido versante, domina di sei o settecento metri la pianura marittima (1).

*
* *

Quanto son venuto accennando intorno ai più grossi problemi della Tripolitania; le riserve ed i dubbi con cui ho dovuto regolare il mio dire; la disparità di opinioni ed i giudizi, spesso opposti, ricordati, dovrebbero già per prima conclusione richiamare l'attenzione su lo stato delle conoscenze e sul valore delle notizie di cui disponiamo, ed indurre a provvedere, per non edificare nel vuoto. Certo la Tripolitania va ancora classificata tra le regioni semi-esplorate, campo immenso, dunque, di studi e di ricerche; tutte capitali per noi, che verso quella regione siamo ormai attratti da troppo forti e troppo legittimi interessi.

In una possibile futura espansione economica dell'Italia in Tripolitania potrebbero non mancare sorprese e disillusioni e per i malevoli e per gli ottimisti. Ma le disillusioni si potrebbero, in buona parte almeno, evitare, facendo sin d'ora l'analisi serena e individuale dei vari lati del problema.

Io ho voluto fare considerazioni nel campo economico; prima allo scopo di distinguere ed esaminare l'ipotesi di occupare od acquistare in Tripolitania le terre già messe a coltura e l'altra di colonizzare terre redimibili, in servizio dell'emigrazione; poi allo scopo di combattere il proposito già fatto di abbandonare al suo destino il commercio caravaniero; e perchè l'Italia manca di tradizioni in fatto di politica coloniale, ho voluto fare anche una breve rassegna dell'attività francese nell'Africa settentrionale, per nostro ammaestramento. In più di un punto posso avere errato. Ne sarei tuttavia ugualmente soddisfatto, se il desiderio di rettificare i miei possibili errori invoglierà altri a contribuire allo studio del complesso problema, *quod est in votis*.

Roma, giugno, 1905.

(1) Per la questione di Gadames vedi uno scritto del GRIBAUDI, che tra i primi ha messo in luce l'eccezionale importanza di questa oasi pel commercio transahariano.

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

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