

La riorganizzazione del Congo francese e i nuovi provvedimenti per il Territorio del Ciad.

Comunicazione del socio A. BLESSICH.

In seguito alle formali accuse mosse contro i funzionari della Colonia del Congo francese, il ministro delle Colonie, Clémentel, istituiva, nello scorso anno, una Commissione presieduta dal deputato de Lanessan, ex-ministro, e composta di alti funzionari, con l'incarico di esaminare i diversi documenti riflettenti il grave dibattito e trarne i necessari insegnamenti. La Commissione, con rara sollecitudine, espletava il mandato affidatole, presentando al ministro un importante rapporto d'insieme sulla situazione del Congo, per cui, con una serie di voti, reclamava la radicale riorganizzazione di quel grande possedimento tropicale, ciò che prova ancora una volta la sconfinata utilità di queste Commissioni d'inchiesta in materia di amministrazione coloniale le quali, sebbene determinate da fatti diversi, spesso personali e odiosi insieme, concludono sempre col fornire al Governo preziosi elementi per procedere senz'altro ad opportune e salutari riforme legislative.

Proprio questo è avvenuto in Francia con i due decreti dell'11 febbraio ultimo, promossi dal ministro delle Colonie, per la riorganizzazione amministrativa e giudiziaria del Congo e contemplanti non solo sostanziali riforme sociali, ma anche economiche, specie nei riguardi delle comunicazioni con il Territorio del Ciad che, a causa del crudele sistema della portatura obbligatoria, avevano dato luogo ai maggiori abusi verso gli indigeni, dando così per un momento ragione a coloro i quali sostengono come la razza negra, dopo di aver « resistito a trecento anni di tratta, sarà distrutta in cinquant'anni di filantropia (1) ».

Con un primo decreto si modifica l'organizzazione delle tre colonie costituenti il Congo francese: Il Gabon, il Medio Congo, l'U-

(1) Baron E. DE MANDAT-GRANCEY. *Au Congo* (1898). Paris, Plon ed., 1900, pag. 7.

banghi-Sciari-Ciad. Esse avranno per capoluoghi: Libreville, Brazzaville e Fort-de-Possel e saranno poste sotto l'alta direzione del commissario generale residente a Brazzaville. Vi sarà un bilancio generale del Congo francese con dei bilanci particolari per le singole colonie. Con l'altro decreto si provvede alla creazione di tre giustizie di pace a competenza estesa a Fort-de-Possel, a Uesso e N'Diolé.

Nella relazione al decreto di riorganizzazione amministrativa il ministro delle Colonie, Clémentel, dice che il provvedimento è motivato per « regolarizzare l'esercizio locale del potere e fortificare l'azione direttiva ». Si tende così ad alleviare il commissario generale del Governo dall'amministrazione personale di un territorio così vasto, a fine che questo funzionario abbia in realtà d'ora innanzi l'alta direzione dell'insieme del Congo francese. Il Gabon, accresciuto da una regione costiera che ne è la prolungazione naturale, e il Medio Congo continueranno a formare due colonie aventi ciascuna un bilancio locale. L'Ubanghi-Sciari e il Territorio militare del Ciad saranno riuniti in una terza colonia sotto l'autorità di un luogotenente-governatore che dovrà risiedere a Fort-de-Possel. « La scelta di questo capoluogo — dice la relazione del ministro al Presidente della Repubblica — s'impone a fine di evitare il ritorno degli abusi ai quali avevano dato luogo le necessità di vettovagliamento; è nello stesso intento del resto che la portatura requisita (*portage réquisitionne*) è stata completamente proscritta e che una parte degli approvvigionamenti del Ciad sarà tutti gli anni inoltrata per la via del Niger, del Benué e del Logone. La colonia dell'Ubanghi-Sciari-Ciad comprenderà due circoscrizioni: quella dell'Ubanghi-Sciari, e quella del Ciad, ciascuna avente un bilancio locale particolare. I luogotenenti governatori del Gabon, del Medio Congo, e dell'Ubanghi-Sciari-Ciad saranno ordinatori dei bilanci locali di queste colonie, il comandante del Territorio militare del Ciad essendo per sua parte sotto ordinatore del bilancio speciale di questa circoscrizione ».

Ma più interessanti ancora sono le istruzioni che il ministro delle Colonie ha contemporaneamente impartite al Commissario generale Gentil, e dove Clémentel espone il suo pensiero in merito alla riorganizzazione della Colonia. Riguardo al vettovagliamento, Clémentel rivolge nuove categoriche raccomandazioni al Commissario Gentil, segnalandone tutta l'urgenza per la regione del Ciad. Il vettovagliamento si opera per due vie: per l'antica da Fort-de-Possel a Fort-Crampel e per quella del Benué-Logone, studiata successivamente da i capitani Lenfant e Faure. « Attendendo la costruzione — soggiunge

testualmente il ministro - di una ferrovia a scartamento ridotto che deve riunire Fort-de-Possel a Fort-Crampel, voi farete tutto ciò che sarà in vostro potere per riparare provvisoriamente agli inconvenienti riducibili della portatura umana. Voi vi sforzerete di reclutare tra l'Ubanghi e lo Sciari alcune centinaia di individui robusti. Pagando loro un salario remuneratore e assicurando tutte le garanzie d'igiene, voi li premunirete contro i danni del mestiere che esercitano. Io attendo i migliori risultati dalla nuova via di vettovagliamento che dietro mie indicazioni il capitano Faure viene ad inaugurare con successo; non solamente essa ha il merito di essere più rapida e più economica di quella dell'Ubanghi-Sciari, ma ancora non richiede in nessun momento l'intervento di portatori umani. Sino a Lèrè il trasporto si effettua in battello, da Lèrè al Logone i trasporti si fanno con buoi, attendendo la costruzione di una *Decauville*, installata rapidamente e a poca spesa, sui progetti del capitano Roche. Il Logone essendo navigabile, gli approvvigionamenti possono essere diretti di là verso il Ciad. Io mi propongo di ricorrere nuovamente quest'anno ai servizi della *Niger Company*, che ha effettuato a mia completa soddisfazione il primo trasporto di vettovagliamento ed io veglierò perchè i carichi pervengano a tempo utile, cioè in luglio, al più tardi, a Forcador. Voi vorrete bene, d'altra parte, prendere tutte le misure necessarie per assicurare il trasporto per terra da Lèrè a Laï. » Parla poi del rilegamento postale e telegrafico come delle altre opere pubbliche urgenti (porti, fiumi, ferrovie, ecc), lasciando al Commissario la facoltà di risolvere l'ordine d'urgenza dei lavori, cui si provvederà con un prestito di 75 milioni (secondo la valutazione sommaria fatta dalla Commissione presieduta dall'ex ministro de Lanessan) che contrarrà la Colonia con la garanzia dello Stato francese.

Maggiori spiegazioni ancora si sono avute nella discussione successivamente avvenuta alla Camera (sedute 19, 20 e 21 febbraio) svolgendosi le interpellanze sugli incidenti del Congo Francese. La discussione si è svolta, in gran parte, sulla persona del Gentil, attaccato dal Rouanet, ma strenuamente difeso dal Le Hérissé, che, passando ad illustrare le constatazioni fatte dalla Commissione ha mostrato l'urgenza e la difficoltà della questione della portatura, soprattutto tra l'Ubanghi e lo Sciari e il compito penoso degli Amministratori obbligati ad assicurarla. Ha incoraggiato il ministro a continuare i suoi sforzi per dotare il Congo di vie di comunicazione, poichè, ha concluso, « la questione della portatura è delle più importanti ed esige una soluzione

rapida. Quella che ci si propone costerà cara. Le mezze soluzioni, quella delle compagnie di portatori, quella del trasporto per il Benué sono del tutto insufficienti. Io stimo che, se noi vogliamo restare al Ciad, bisognerà fare ciò che domanda il Ministro. Se no, non ci resta che andarcene. »

Rispose agl'interpellanti il ministro delle Colonie, Clémentel, insistendo sulla bontà dei provvedimenti presi per la tutela degl'indigeni. Quanto alle difficoltà della portatura egli crede di avervi rimediato in parte col vettovagliamento per il Logone e con un prestito che non solleciterà il concorso finanziario della metropoli. Egli farà costruire una via *Decauville* da Fort-de-Possel a Fort-Crampèl e una da Lèrè a Laï. Ha terminato invocando l'appoggio del Parlamento che dovrebbe incoraggiare i coloniali anzichè combatterli. « Io vorrei poter fare il quadro completo di ciò che erano prima del nostro arrivo i popoli presso i quali noi abbiamo colonizzato, io vorrei mostrare la differenza tra la loro situazione attuale e la loro situazione anteriore », per cui bisogna ricordare i fasti della tratta ormai scomparsa. A quelle popolazioni « abbiamo dato una prima nozione dei loro diritti di persona umana. Li eleveremo sino a noi, e un giorno verrà, lontano senza dubbio, ma lo possiamo prevedere e sperare, in cui sopra tutti i punti del nostro impero africano non vi saranno più che dei figli di una stessa madre, dei cadetti governati dai primogeniti. »

Per assicurare l'esecuzione dei nuovi provvedimenti il Commissario generale Gentil è stato invitato a raggiungere senz'altro la sua residenza e il 25 aprile scorso si è imbarcato a Bordeaux sul piroscafo *l'Europe*. In un colloquio avuto innanzi di partire con un redattore della *Petite Gironde*, il governatore del Congo fece intravedere imminente la soppressione della portatura tra l'Ubanghi ed lo Sciari per rifornire i territori del Ciad, stabilendo per ciò una via *Decauville* che costerà 9 milioni « Questa somma - ha soggiunto Gentil - sarà presa sulla prima rata (*tranche*) del prestito di 75 milioni. Noi rimborseremo i due milioni di un prestito precedente e stabiliremo il cavo sottomarino da Libreville a Loango e insieme 3000 chilometri di linee telegrafiche terrestri (da Brazzaville verso nord con ramificazioni verso il Sangha, l'Ubanghi e il Ciad). Una somma di 65 milioni sarà consacrata per la costruzione della ferrovia che partirà da Libreville (sull'Atlantico) per raggiungere l'affluente navigabile del Congo »... Si ha « la sicurezza che questa ferrovia troverà dallo stabilimento del primo tronco un traffico importante, perchè quei vasti paesi sono fecondi in risorse di ogni

genere. » Il Gentil poi - contrariamente a quanto si è detto - insiste perchè la ferrovia parta da Libreville, che ne sarà la testa di linea.

Di tutti i provvedimenti compresi in questa veramente efficace riorganizzazione della Colonia del Congo, il più importante è certo quello della ferrovia di penetrazione dall'Atlantico (Libreville), che a sua volta verrà rilegandosi con le altre minori insieme proposte (a scartamento ridotto o *Decauville*), attraverso i territorî del Ciad. Determinata da un nobile ed alto sentimento della nazione francese contro la crudele forma di servitù coloniale, quale è quella dell'obbligatorietà dei trasporti, la proposta ferrovia finirà per avere una influenza sensibile e decisiva sul movimento economico dell'Africa centrale, rilegando sempre più strettamente il Territorio del Ciad al versante dell'Atlantico, ciò che a noi non può a meno d'interessare vivamente nei riguardi del Mediterraneo, e del relativo sbocco di Tripoli.

Vediamo ora se lo stabilimento di queste nuove comunicazioni risponde ai verî bisogni dei paesi e ai desideri ripetutamente espressi dalle più spiccate personalità dell'affricanismo francese. La costituzione del dominio coloniale inglese esplicitasi in Africa negli ultimi decenni del secolo scorso chiuse ogni sufficiente sbocco ai possedimenti delle altre potenze. In tutta la banda orientale del continente nero l'Inghilterra ha saputo assicurarsi una posizione formidabile, che va dall'Egitto alla Colonia del Capo e della quale dispone nel modo più assoluto anche di fronte alle potenze confinanti, grandemente interessate a usufruire degli sbocchi economici e politici nella valle del Nilo, l'Italia ad Oriente e la Francia e il Belgio ad Occidente. La convenzione anglo-italiana del 15 aprile 1891 cominciava coll'abbandonare la valle superiore del Nilo all'Inghilterra anche nei riguardi dell'irrigazione e della forza idraulica (art. 3). La convenzione anglo-francese del 21 marzo 1899 barattando gli sterminati territorî dell'*Hinterland* della Tripolitania finiva per impedire ogni sbocco politico della Francia sulla valle del Nilo, che malgrado le più ampie dichiarazioni di libertà fatte dal ministro del commercio inglese, Ritchie (26 ottobre 1898) e dallo stesso Chamberlain (15 novembre 1898) è ancora preclusa alla navigazione internazionale, nonostante la formale proposta avanzata dal nostro delegato al Congresso di Berlino (seduta 23 febbraio 1885) perchè nel regime convenuto per il Niger e il Congo venisse compreso il Nilo, ciò che assolutamente non volle il rappresentante della Turchia, Said Pascià. La grande questione rimasta sospesa allora non mancò di riaffacciarsi con caratteri minacciosi, nell'esplicazione della stessa attività coloniale in

Africa. Le potenze, ispirandosi a un concetto prevalentemente commerciale, cercarono sempre di stabilirsi sui grandi fiumi o sui loro affluenti, anche perchè le grandi vie fluviali erano state in genere proclamate internazionali dal trattato di Berlino (1). I massimi sforzi si concentrano ad assicurare ai singoli possedimenti uno sbocco sul Nilo e ciò, spesso più che per esigenze commerciali, allo scopo evidente di assicurarsi un diritto d'intervento nella questione egiziana per la via del Nilo. La Germania, che in cambio d'importanti concessioni ad essa fatte dall'Inghilterra sopra diversi punti dell'Africa, si era obbligata a non disputarle la riva del Nilo, non mancò poi di protestare insieme alla Francia contro il trattato anglo-congolese del 18 maggio 1894, che estendeva lo Stato Indipendente del Congo sulla riva sinistra dell'Alto Nilo, togliendo così la migliore visuale alla sua espansione nella regione dei laghi.

La Francia col suo movimento di espansione orientale dall'Alto Ubanghi verso il Bahr-el-Ghazal non solo cercava di trovare uno sbocco nel Nilo, ma di assicurarsi un vasto dominio nell'Africa orientale, e tornava così sull'audace disegno di penetrare in Etiopia da occidente, formulato circa tre secoli avanti dai più attivi propagandisti cattolici (2) quando idearono di stabilire in Africa dall'ovest all'est,

(1) V. DEVILLE. *Le Partage de l'Afrique* - Paris, 1889, pag. 430.

(2) All'inizio del XVII secolo aumentando sempre più le difficoltà per mantenere l'Abissinia a contatto col resto del mondo cristiano, specie a causa dei Turchi che dal Mar Rosso impedivano ogni accesso nell'interno del paese, i gesuiti pensarono di stabilire una rete di stazioni religiose attraverso l'Africa, da ovest ad est, dalla foce del Congo all'Abissinia, dove si sosteneva che perdurasse il movimento in favore all'unione con Roma e che i *ras* desiderassero nuovi missionari. L'audace piano proponeva di rimontare il Congo sino al punto più prossimo all'Abissinia e poi raggiungere questo regno per la via di terra. Furono destinati persino all'esecuzione dell'impresa due missionari residenti al Congo mentre il padre Vaz fu incaricato degli studi preliminari necessari, che conchiusero contro la proposta traversata. « La strada — diceva il padre Vaz — è immensa e sconosciuta, una delle più temerarie ».

Dal padre Franco, riprodotto dal padre Baesten, il padre Vaz impiegava gli argomenti seguenti:

« La strada era immensa, e sconosciuta, egli scrive; bisogna attraversare l'Africa in tutta la sua estensione (*totius Africae erat vincenda latitudo*). Si va ad incontrare su questa strada delle tribù selvagge, sempre in guerra le une contro le altre; delle Nazioni feroci che non hanno alcuna idea della civilizzazione, di cui la maggior parte sono antropofagi ed hanno il costume di divorare il cadavere dei loro schiavi e dei loro nemici ». Egli aggiunge che queste parti interne dell'Africa sono reputate talmente mal-

dalla foce del Congo all'Abissinia, una serie di stazioni religiose per secondare il movimento cattolico-romano manifestatosi fra gli Abissini e per ovviare alle ostilità dei turchi dominatori della costa. Ma l'ardita impresa tentata dieci anni or sono (giugno 1896) dalla Francia, nell'ordinare la missione Marchand dal Congo al Nilo, definitivamente falliva con la resa di Fascioda. Da quel giorno è venuto un nuovo orientamento della politica africana, per cui tutti riconoscono o sono costretti a riconoscere, il predominio britannico dal Nilo all'Africa australe. Bisogna convenire però che i trattati a parole non mancano di consacrare per la valle del Nilo quella libertà che in effetto l'Italia reclamava sino dal Congresso di Berlino del 1885 e su cui anche ora il nostro Governo nella relazione al progetto di legge sui servizi marittimi non manca di ammonire che « l'Italia deve stare guardinga e vedere se non convenga incoraggiare la nostra marina libera a tentare la stessa navigazione fluviale del Nilo, come già quella del Danubio, cercando di regolare sempre meglio il regime dal punto di vista giuridico (1) ». L'accordo anglo-francese del 21 marzo 1899 con l'art. 4 stabilisce che le disposizioni dell'art. 9 della precedente convenzione del 14 giugno 1898 per il Niger (riflettenti la parità di trattamento per ciò che concerne la navigazione fluviale, il commercio e il regime doganale e fiscale) vengono estese sino al corso dell'Alto Nilo. Così pure nell'ultima dichiarazione anglo-francese dell'8 aprile 1904 per l'Egitto e il Marocco è contemplato il principio della libertà commerciale e la parità di trattamento in materia doganale. L'Italia nei suoi accordi coloniali con l'Inghilterra riguardo al Nilo ha fatto sempre delle concessioni senza mai reclamare diritti, mentre però appare evidente che l'Italia essendo in Eritrea e in forza del principio universale del condominio dei ripuari ha diritto illimitato sulla navigazione del Nilo, qualità che del resto è implicitamente compresa nella rinuncia da noi fatta all'art. 3 della convenzione del 1891. Ma con tutto questo, il regime giuridico del Nilo non cessa di essere in aperta antitesi con la civiltà moderna e con gli stessi ideali della politica coloniale. Si tratterebbe ancora di un con-

sane per gli stranieri, che niun Missionario aveva potuto raggiungerle senza esporsi ad una morte certa oppure a delle gravi infermità e il padre Vaz citava i nomi di coloro che erano periti in simili tentativi. Sopra questo rapporto sfavorevole i superiori di Europa decisero abbandonare la pericolosa impresa.

(1) *Atti Parlam. Camera Dep., Legisl. XXII, sess. I, doc. 409.*

dominio di ripuari senz'alcuna garanzia per i terzi come prima del trattato di Parigi del 30 maggio 1814, il quale per la navigazione del Reno (art. V) adottava il concetto che un fiume, appartenente a più Stati, se mette la foce in un mare aperto debba essere bensì rispetto alla giurisdizione e alla politica nel condominio di quelli, ma, nei riguardi dell'uso, aperto a tutte le nazioni. Ed aggiungeva ancora che nel futuro Congresso si sarebbe esaminata, per facilitare le comunicazioni fra i popoli, l'opportunità di estendere questa disposizione a tutti gli altri fiumi che nel loro corso separano e attraversano più Stati. Ma al Congresso di Vienna queste savie intenzioni vennero moderate e bisognò attendere il trattato di Parigi del 1856 per vedere aperta a tutti la navigazione del Danubio!

Si può affermare senza tema d'esagerazione che i territori orientali dell'Africa Centrale francese malgrado tutti gli sforzi dell'amministrazione di pieno accordo con i maggiori istituti di geografia, continuano a presentare la più completa insufficienza di vie d'accesso, per i quotidiani bisogni militari e politici soprattutto, concorrendo ciò a costituire una minaccia permanente sull'equilibrio africano. Chiuso ogni sbocco politico verso il Nilo e il Mediterraneo, per effetto degli accordi stipulati dalla Francia con l'Inghilterra (1899) e l'Italia (1902) questi territori cominciano a risentire politicamente tutti i danni delle affrettate transazioni diplomatiche, noncuranti delle esigenze delle singole regioni e di coloro che le abitano. La loro vita si svolge in un circolo vizioso e cioè al di fuori dei loro sbocchi naturali e tradizionali. Sin qui sono stati rilegati alla metropoli per la costosa via del Congo e solo dopo la missione compiuta nel 1904 dal comandante Lenfant (1), per incarico della *Società di geografia di Parigi* e del *Comitato dell'Africa Francese*, si affacciò la possibilità di più comode vie occidentali. Intanto il cambio delle truppe nel Ciad nel 1904 si

(1) Ma non tutti credono all'utilità della via indicata dal com. Lenfant. Il residente nel Benuè tedesco, capitano Stieber, nella relazione sull'esplorazione da lui compiuta attraverso il paese dei Masgu, per affermare sempre più l'autorità della Germania sulla riva sinistra dello Sciari ed entrare così in relazione con gl'indigeni, dice di non credere all'avvenire della via indicata dal Lenfant, raccordante il Benuè al Ciad, in ragione della sua scarsa profondità e dell'impossibilità in cui si è di utilizzarla per gran parte dell'anno. Lo Stieber invece è convinto che nelle vicinanze di Tsebe, si troverebbero, esplorando il paese in tutti i sensi, vie fluviali migliori che quelle indicate dal Lenfant (*Deuts. Kolonialblatt*, Berlino, febbraio 1905).

fece per Zinder, Nguigmi e il Canem. D'altra parte il vettovagliamento tende a farsi per la via del Benué ed è infine per Timbuttù-Say-Zinder che il Ciad si rilegherà un giorno alla rete telegrafica francese.

La questione, più grave di quello che non sembri, venne in Francia discussa continuamente. Subito dopo l'accordo del 21 marzo 1899 e prima dell'accordo segreto con l'Italia del 1902, riconoscente il nostro diritto di prelazione sulla Tripolitania, tutti concordavano nel designare Tripoli quale sbocco naturale di tutto il territorio dal Ciad all'Uadai. Questa nota dominò sino al 1901 tanto nei rapporti del comandante del posto di Zinder, capitano Moll, come negli scritti delle maggiori personalità dell'africanismo francese (1).

Dopo l'accordo con l'Italia non si è parlato più in Francia dello sbocco di Tripoli e da allora le riorganizzazioni amministrative si succedono con una frequenza davvero sintomatica (2), che indirettamente confermano le osservazioni portate dal Deschanel alla Camera francese nella tornata 3 novembre 1904 in occasione della discussione del citato accordo con l'Inghilterra dell'8 aprile dello stesso anno.

Una soluzione qualsiasi s'imponeva, non tanto per ragioni commerciali, quanto per necessità politiche e militari offerte da quelle popolazioni dense e bellicose.

Augusto Terrier, solerte segretario generale del sempre benemerito

(1) A. TERRIER. *Les deux rives françaises du Sahara* in « *Questions diplomatiques et coloniales* ». Paris, 15 juillet 1901. Il Terrier, dopo aver segnalata insistentemente l'importanza di Tripoli e dei suoi abitanti, che sono i veri agenti commerciali dell'Africa settentrionale e centrale, propugnava senz'altro l'unificazione del dominio coloniale africano facendo punto di appoggio a Tripoli. Egli scriveva: « L'unification de notre politique saharienne ne peut être pratiquement opérée que par une organisation centrale, instituée à Paris ou à Alger, qui serait l'intermédiaire rapide entre les divers organes de notre action saharienne, le gouvernement général de l'Algérie, la résidence de Tunis, le gouvernement de l'Afrique occidentale et, plus directement encore, les commandants des premier et troisième territoires militaires, les officiers du Chari, la légation de Tanger et aussi, et surtout le consulat général de Tripoli, dont le rôle nous semble considérablement agrandi par la progression de l'expansion française en Afrique occidentale et centrale en ces dernières années: Alger et Tunis, Nioro, Tombouctou et Zinder, le Kanem et l'Ouadaï, Tanger et Tripoli doivent recevoir, au point de vue de notre action saharienne, une impulsion unique, entrer en correspondance directe et former autour de la mer saharienne un système de ports, où toute l'activité de ceux qui la parcourent viendrait se concentrer sous le contrôle français. Le moins qu'on puisse faire, c'est de créer au Ministère des colonies un service spécial chargé de cette fonction d'intermédiaire. »

(2) Bull. du Comité de l'Afrique française, 1904, pag. 336 e segg.

Comitato dell'Africa francese, in un suo lungo e importante studio dello scorso anno (1), osservava che la grave questione che si pone al Ciad, dal punto di vista interno, è quella del suo vettovagliamento. Tutti conoscono gl'inconvenienti del costosissimo servizio attuale di trasporti per la ferrovia belga, il Congo, l'Ubanghi la strada Fort-de-Possel, Fort-Crampel e lo Sciari. La soluzione studiata dal comandante Lenfant nella sua missione del 1904 concludeva che il vettovagliamento del Ciad poteva prendere la via più rapida è meno costosa del Niger-Benué-Logone, grazie alla comunicazione del Tuburi.

Dalla fine del 1904, il colonnello Gourand incaricò due dei suoi ufficiali, l'insegna di vascello Andoin e il capitano d'Adhémar, di ritornare in Francia per la via del Tuburi, studiando la possibilità dell'organizzazione di un convoglio di vettovagliamento. Il rapporto del 1° ottobre 1904 diceva che in una relazione provvisoria del 22 settembre i signori Andoin e d'Adhémar confermano la possibilità del vettovagliamento per la via del Niger-Tuburi. Da esso risulta che in quell'epoca la comunicazione tra il Logone e il Tuburi non esisteva. Il Logone ha raggiunto il suo livello massimo il 18 settembre; la stagione delle piogge giunge al suo termine, e resta ancora una soglia completamente a secco in territorio germanico.

Secondo le conclusioni della relazione, la comunicazione non potrà aver luogo per baleniere calanti 60 centimetri in pieno carico, se non nelle annate eccezionali. Con ciò non è a dire che la via del Benué e del Tuburi sia inutilizzabile; dal punto di Tuburi, dove la navigazione cessa di essere navigabile sino al punto più avvicinato dal Logone, non vi sono che due giorni di strada, per dove sarà assai facile di organizzare il trasbordo da un bacino in un altro, passando in territorio esclusivamente francese.

Da ciò il Terrier traeva argomento per concludere che la via Benué-Logone offre la possibilità di una utilizzazione immediata con certi vantaggi rispetto alla via del Congo. Ora non resta che studiare praticamente la sezione dove il trasporto deve essere effettuato da animali ed a ciò provvede il Ministero delle Colonie, incaricando nell'aprile dello scorso anno il capitano Faure di far passare per questa via un vettovagliamento di 50 tonnellate.

Tutto questo indicava al Terrier « un movimento caratteristico, per cui il Territorio del Ciad si emancipava, per la forza stessa della

(1) *Bull. du Comité de l'Afrique française*, 1905, pag. 239 e segg.

sua situazione geografica, dalla Colonia del Congo francese. Esso diventa sempre più un territorio di osservazione, la cui azione tende necessariamente a congiungersi a quella del territorio di Zinder e anche al territorio di Timbuttù. »

Le ultime disposizioni per la riorganizzazione del Congo francese non suffragano molto questo desiderio, consono alla proposta formulata già dal Moll nel 1891 quale comandante di Zinder, e che certo non mancava di essere pericolosa, sebbene anche per riflesso, agli interessi dell'Italia in Tripolitania. Ma bisogna pur riconoscere nel Terrier, che è una delle personalità più spiccate dell'africanismo francese, delle gravi ragioni degne del più attento esame da parte nostra, perchè, ripetiamo, la questione degli sbocchi dell'Africa Centrale è ancora ben lontana da una confacente soluzione. Per evitare incresciose sorprese sarebbe desiderabile che gli studiosi di politica coloniale dei diversi paesi interessati affrontassero una buona volta d'accordo la soluzione scientifica del grave problema, rendendo così un incalcolabile servizio ai rispettivi Governi.



Federico Minutilli.

Il nostro socio e valoroso geografo **Federico Minutilli** si è spento improvvisamente il 28 aprile 1906.

Ammalato di cuore, aveva cercato un ristoro al mare, ma il mare glielò aveva negato; volle ritornare a Roma, e, giungendo, spegnevasi. Non aveva ancora dodici lustri di vita, poichè era nato a Messina nell'ottobre del 1846.

Lottò in giovinezza fra le ristrettezze domestiche, donde una serie di studi incompleti, e la necessità di supplirvi col suo ingegno e la sua tenace volontà, così che egli ti si appalesa come un autodidatto della più buona lega. La sua coltura letteraria, scientifica e linguistica lo fece presto emergere fra gli insegnanti, benchè assai tardi i suoi meriti sieno stati riconosciuti nei riguardi della carriera. In questi ultimi tempi egli era professore titolare di geografia all'Istituto Tecnico di Roma e libero docente per la geografia nella R. Università di Pavia.

Classificato assai onorevolmente in concorsi universitari egli era alle soglie dell'insegnamento ufficiale superiore, ma la sorte non volle concedergli questa nobile e ben meritata soddisfazione.

Era al Minutilli familiare la matematica elementare, così che egli poteva leggere testi di geometria analitica e anche di calcolo, la quale coltura lo portò naturalmente a trattare, con preferenza, nei suoi scritti, questioni di geografia matematica, locchè è vera eccezione nei nostri geografi, che, per istudio normale, derivano dalla Facoltà di Lettere delle nostre Università.

Interessanti e assai apprezzati da geografi stranieri sono i suoi problemi grafici di geografia matematica, alcuni dei quali sono assolutamente originali.

La sua Tripolitania e la annessa bibliografia è opera che ebbe grande diffusione riguardante una regione vigilata con amore dall'Italia, ma in fondo poco studiata dagli Italiani.

Note geografiche sull'isola d'Ischia si leggono nel nostro Bollettino di settembre 1903 dovute alla penna di lui, nonchè lo studio critico sull'Anonimo Ravennate e la sua Cosmografia nel Bollettino di ottobre 1903. È nota ancora una misura planimetrica dell'area della provincia di Roma sulle Tavolette del nostro Istituto geografico militare e molti altri lavori, alcuni appena incoati, che qui ometto per brevità.

Maestro efficacissimo, appunto perchè autodidacto, dettò anche manuali scolastici condotti con rigore e metodo.

Fu uomo lealissimo e di carattere fiero, ed io, che ebbi il bene di avvicinarlo da lunghi anni, potei apprezzare le eccezionali doti dell'animo, e, insieme a numerosissimi suoi amici e ammiratori, compiangi l'immatura perdita.

E. MILLOSEVICH.

