

Etiopia commerciale.

Studio del socio Prof. GOFFREDO JAJA (1)

II. LE ATTUALI CONDIZIONI DEL COMMERCIO IN ETIOPIA. — Pessime, anzitutto, in Etiopia, le condizioni che si dicono necessarie per l'esistenza stessa del commercio, come il capitale, il commerciante, la moneta ed i mezzi di comunicazione e di trasporto.

Il capitale manca. Pochissimi i possessori di numerario. Nelle transazioni con l'estero, tutti gli altri, anche volendo allestire una spedizione carovaniera modestissima, lo prenderanno sempre in prestito al tasso usurario del 40 e più per cento.

L'elemento commerciante, invece, non mancherebbe, perchè tutti indistintamente, Abissini, Scioani, Galla, Somali, tutti avrebbero il genio del commercio. Possono essere agricoltori inesperti ed operai mediocri, ma non inabili commercianti; ed il baratto lo esercitano tutti qualunque sia la loro condizione, se hanno speranza di guadagnare. Però nelle transazioni con l'estero sono alla mercè degli stranieri; e questi sono ben pochi. Secondo il Collat nel 1905 ve ne erano di *Frengi* (Francesi, Inglesi, Italiani, Russi, Svizzeri, Tedeschi) una sessantina ad Addis-Abeba ed una cinquantina ad Harrar, e nell'una e nell'altra città un centinaio di *Grik* (Greci ed Armeni), una cinquantina di Indiani e due o trecento Arabi dello Jemen (2); secondo l'Henin (3) solo ad Addis-Abeba nell'ottobre del 1906, 205 stranieri, di cui 65 Greci, 42 Armeni, 35 Francesi, 21 Italiani, ed i rimanenti Tedeschi (12), Ungheresi (9), Svizzeri (7), Inglesi (6), Russi (5), Belgi (2), Danesi (1), comprese le donne ed i fanciulli. Nè tutti erano commercianti. Di case commerciali in Etiopia non se ne contano che 44, di cui

(1) Continuazione e fine. Vedi fasc. precedente.

(2) Cfr. *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, Roma, maggio 1906, pag. 480.

(3) *Recueil Consulaire*, tome 138, Bruxelles, 1907, pag. 135.

12 ad Harrar, 15 a Dire-Daua e 17 ad Addis-Abeba, quasi tutte attive tanto all'importazione quanto all'esportazione, in maggioranza arabe, o della colonia di Aden, e francesi, o della colonia di Gibuti, oltre ad alcune poche italiane, greche, armene ed indiane. Ma poi anche questo piccolo numero va ridotto ancora, perchè il vero commercio con l'estero in Etiopia lo fanno solo alcune poche grandi ditte monopolizzatrici, ad esempio, dell'importazione dei tessuti da una parte e dell'esportazione del caffè dall'altra. Ed allora sono note le conseguenze di questo sistema. Il grave danno che ne deriva al produttore ed al consumatore, e per lo sviluppo del commercio stesso, fu già accertato dallo Skinner: « The sale is at the present time greatly restricted by the fact that these sheetings are sold principally by the important firms which handle the coffee crop of the country, and which naturally maintain prices at the highest possible figure as a means of getting the coffee on the lowest possible terms. The consequence to the consumer is that an article of prime necessity in Ethiopia, the cost of which per piece of 30 yards is 4.50 francs (87 cents) delivered and duty paid, is sold to the small merchant at 10.25 francs (doll. 1.95) and from that up to 14 francs (doll. 2.70) the wide margin far from profiting the american manufacturer is parceled out among numerous middlemen and tends to restrict the consumption » (1).

Nè meno gravi sono le condizioni del sistema monetario etiopico. Si dice che in tutto l'Impero sia in corso, come unità di moneta, il *taleri* o tallero di Maria Teresa, pezzo d'argento di 28 grammi circa. Ma in realtà questa uniformità manca. Nei regni del Sud è più facile barattare dei buoi e dei montoni con stoffe di cotone grezzo o imbiancato che con talleri (un bue nei Borana vale 45 *yard* di cotonina, un montone da 2 a 5 *yard*). E nei grandi mercati circola più moneta francese, italiana, inglese e rupie indiane, penetrate dalla costa, che non talleri. Più, dal 1891 ad Addis-Abeba ed in Harrar è in corso anche il tallero di Menelik, coniato a Parigi, dello stesso conio di quello di Maria Teresa, favorito dal governo per sostituirlo a quest'ultimo, senza però riuscirvi, perchè fuori dei due mercati nominati non è riconosciuto. Mag-

(1) *Monthly Consular Reports*, Washington, N. 284, maggio 1908.

giore poi è il disordine nel campo della moneta divisionaria. La più antica sarebbe la barra di sale da 22 a 30 cm. di lunghezza su 4 o 5 cm. di larghezza e di spessore; la più diffusa, la cartuccia del fucile Gras (modello 1870-1874). Altrove, come nel Sidamo, moneta divisionaria è un pezzo di ferro da 20 a 25 cm. di lunghezza su 5 o 6 di larghezza e di spessore; altrove, come a Burgi, perle di vetro bleu, bianche o rosse. Poi vi sono le monete divisionarie d'argento, fatte coniare da Menelik, e cioè i 2 *rub* (mezzo tallero) il *rub* ($\frac{1}{4}$ di tallero), il *makallek* o piastra ($\frac{1}{10}$ di tallero) ed una piccola moneta di rame che è la centesima parte del tallero. Ma anche queste monete non riescono a passare i confini dei mercati di Addis-Abeba, Dire-Daua ed Harrar, dove cioè sono state imposte alla circolazione. Nell'interno non sono accettate. E l'inconveniente risulta ancora maggiore quando si tratta di quotare queste monete al cambio. Il corso del tallero è anzitutto esposto alle fluttuazioni del valore dell'argento dei mercati internazionali, poi alle leggi dell'offerta e della domanda dei mercati locali; quindi oscilla, od almeno si è visto oscillare al cambio da L. 2.48 a L. 2.20, a L. 2.50, a L. 2.85, raggiungendo anche L. 3, ad Addis-Abeba, nel 1906. Poi, in rapporto col tallero, sarà il valore delle monete divisionarie ad oscillare ancor più. Sul mercato di Harrar, nell'aprile del 1906, il tallero un giorno valeva 17 piastre e 4 scatole di fiammiferi, il giorno dopo 17 piastre e 3 scatole di fiammiferi, al terzo giorno 17 piastre e 2 scatole; e due mesi più tardi ad Addis-Abeba l'Ufficio postale etiopico non accettava più piastre in pagamento, ma le dava al pubblico in ragione di 12 al tallero. Quanto al valore delle cartucce, sul mercato di Addis-Abeba, nell'ottobre del 1906, un tallero equivaleva a 9 cartucce non sballate Gras S. F. M. (Société française de munitions), od a 10 cartucce S. F. M. sballate, ma in buono stato, o da 12 a 15 cartucce senza la marca S. F. M., o da 12 a 15 cartucce S. F. M. ma deteriorate; o pure equivaleva a 20 cartucce ricaricate, o da 30 a 35 bossoli vuoti (1); equivaleva poi a 10 pezzi di sale, ma altrove a 5, ed in paesi Galla a 4. Va con sè, che da tanta confusione nel sistema monetario etiopico non potrà non derivare principalmente un ostacolo insormontabile pel commercio

(1) *Recueil Consulaire*. Op. cit. pag. 93.

interno, conseguentemente una tisi insanabile per quello esterno. Il mercato al minuto non può sussistere, o si farà come si fa, cioè col metodo primitivo del baratto della merce. Più, le merci in generale, i generi di consumo quotidiano in specie, non avendo mai un prezzo uniforme, noto, normale, saranno alla mercè della speculazione e del capitale parassitario, che soffoca nelle sue spire qualsiasi sano movimento.

Quanto alle vie e mezzi di comunicazione e trasporto in Etiopia abbiamo a notare gli ultimi portati dal progresso, come la posta, il telegrafo, il telefono e la ferrovia, accanto alle vie ed al movimento carovaniero del periodo patriarcale.

C'è appunto in Etiopia un'amministrazione delle Poste, che s'incarica dei trasporti postali tra Addis-Abeba, Harrar e Dire-Daua, mediante corrieri che settimanalmente percorrono quella distanza nei due sensi, a dosso di mulo, in 8 o 9 giorni, e poi da Dire-Daua al mare, mediante l'ufficio intermediario francese di Gibuti, ammessa così l'Etiopia, che non ha aderito alla Convenzione postale universale, a godere degli stessi vantaggi della Corea, dell'Afghanistan, del Marocco, della Tripolitania e di altri paesi, che si sono ugualmente astenuti. Il francobollo di Menelik costa una piastra (circa 20 cm.) e vale tanto per una lettera di 15 gr. o per una cartolina, quanto per 40 gr. di campioni e di giornali, fino a Dire-Daua, dove gli effetti vanno muniti del francobollo dell'amministrazione francese e viceversa per quelli arrivanti a Dire-Daua dall'estero. Accanto ai corrieri dell'Imperatore vanno settimanalmente anche quelli della Legazione inglese ed italiana, e quindicinalmente anche quelli della Legazione francese.

Parimenti Addis-Abeba è congiunta con Harrar e Dire-Daua da una linea telefonica pubblica. Un'altra linea telefonica, ma propria del Governo, congiunge la capitale con Gondar per Ancober; una terza, con il Gimma, il Caffa, il Cullu; una quarta, in costruzione, la congiungerà con il Sidamo. Vi è poi la linea telegrafica italiana Massaua-Asmara-Addis-Abeba, la egiziana Uadi-Halfa-Cassala-Asmara-Addis-Abeba, la francese Gibuti-Dire-Daua-Harrar. Da Addis-Abeba un telegramma inviato ad esempio nel Belgio paga L. 2.80 la parola su la via Massaua-Perim, L. 4 su la linea francese; inviato a Dire-Daua L. 0.40, a Gibuti L. 0.60, e da Dire-Daua ad Harrar L. 0.10, e da Harrar a Gibuti L. 0.30 la parola.

La ferrovia si svolge in territorio francese, partendo da Gibuti, per 90 km. e per altri 220 in territorio etiopico, con le stazioni di Hambuli, Holl-Holl, Daes Bio, Aly Sabiet (stazione francese di confine), Daccanlé, Adelé, Aiscia, Lasserat, Adagalla, e terminando a Dire-Daua, ai piedi del contrafforte del Cercer, ad una cinquantina di km. da Harrar. Su questa linea i viaggiatori di 1^a classe pagano L. 0.60, quelli di 2^a L. 0.29, quelli di 3^a L. 0.05 per chilometro, e cioè rispettivamente L. 185.40, L. 61.80 e L. 15.45 per l'intero percorso; i bagagli, L. 46.50 per ogni 100 kg., per l'intero percorso; e le merci, a seconda del loro valore e del loro volume, sono classificate in 5 serie, delle quali la 1^a paga L. 1, la 2^a L. 0.85, la 3^a L. 0.65, la 4^a L. 0.50 e la 5^a L. 0.40 per ogni tonnellata e per ogni chilometro (1).

Ma questi egregi mezzi di comunicazione, poste, telegrafi, telefoni e ferrovia, risentono in Etiopia delle difficoltà dell'ambiente e sono limitati alle località nominate. Così tutti gli altri regni non hanno posta. Una corrispondenza, ad esempio, dalla capitale che non sia per Harrar non può essere affidata che ad un corriere privato, speciale, da trovare. E spesso le lettere non giungono a destinazione. Anzi questo è il fato che incombe frequentemente anche su le corrispondenze che giungono a Dire-Daua dall'Europa, con quanta noia per i commercianti è facile immaginare. Parimenti le linee telegrafiche e telefoniche risentono della distanza degl'impianti (450 km. solamente tra Addis-Abeba e Harrar) e delle condizioni difficili d'impianto e di manutenzione. La ferrovia poi, a scartamento ridotto, costruita in modo estremamente economico, con curve assai pronunciate e con sviluppi lunghissimi per evitare opere d'arte, può dirsi di una potenzialità assolutamente scarsa. Il materiale è di qualità scadente. Per superare quei 310 km. occorrono non meno di 19 ore, ed il treno non si muove che tre volte alla settimana. Inoltre le tariffe dei trasporti risultano molto alte, così da arrestare il commercio stesso, anzichè favorirlo, come dirò poi. Ad ogni modo questi servizi segnano un bel progresso di fronte al passato, specialmente il servizio ferroviario che si apprezza tanto di più, percorrendo relativamente

(1) Vedi la tariffa specificata in *Rapports commerciaux*, N. 512. *Éthiopie. Situation commerciale du Harrar en 1904*, Parigi, 1906.

tranquilli ed al coperto, in un po' più di due terzi di giorno, quella distanza per la quale prima occorreano cinque giorni di penoso cammino (2), ed istituendo il confronto con le altre vie e gli altri mezzi di comunicazione e trasporto in uso in tutto il resto dell'Impero.

Perchè in tutto il resto dell'Impero non esistono nè strade propriamente dette (se si eccettuano quei 70 km. che l'imperatore ha fatto recentemente aprire fra la capitale ed Addis-Alem, sua residenza estiva), nè vie fluviali navigabili, eccettuato il lago Tzana, che però non ha interesse nè meno pel commercio locale (il Nilo Azzurro ed il Sobat possono essere accessibili al più fino alla frontiera e solo nella stagione delle piogge, e l'Atbara non sempre arriva a confluire e l'Hauash si perde nel deserto); ma solo vie carovaniere, alcune praticabili per i cammelli, altre solamente per i cavalli, i muli e gli asini. Di queste vie carovaniere, difficilissime sono quelle del versante orientale, essendo le altre dei versanti occidentale e meridionale facili vie naturali di penetrazione, come le vallate stesse dei fiumi. Infatti la via da Addis-Abeba per l'Eritrea è un sentiero quasi impraticabile finchè si svolge tortuosamente ora per valli ed ora per monti, a traverso l'Uollo ed il Tigrè, fin oltre il confine. Solo ad Adi-Ugri, nella colonia italiana, il commerciante troverà una buona via carrozzabile per la quale toccherà Asmara e quindi Ghinda, donde 70 km. di ferrovia lo porteranno a Massaua. A sud di Massaua, fino all'Oceano Indiano, tra la costa e l'altopiano, sempre il deserto, che, essendo popolato da tribù di predoni e bellicose, costituisce il primo ostacolo allo sviluppo delle comunicazioni per carovane con l'interno. Ciò non ostante da Assab, da Gibuti, da Obok, da Zeila carovane di cammelli sempre hanno raggiunto Gildessa, Harrar e quindi la vallata dell'Hauash. Oggi, con la ferrovia di Gibuti, che naturalmente concentra in sè la maggior parte di quel movimento, questa prima difficoltà della traversata del deserto sarebbe sormontata. Ma altre ne rimangono per la scalata del ciglione abissino. Giunte infatti le merci ad Harrar o a Dire-Daua, per tre vie possono essere instradate per Addis-Abeba; per quella di Bilen o del deserto, praticabile dai cammelli ed eventualmente da carri

(2) Cfr. DE ALBERTIS, *Una gila all'Harrar*, Milano, Treves, 1906.

tirati da buoi, lunga km. 425 circa; per quella dell'Assabot, che si svolge lungo i contrafforti delle montagne del Cercer, lunga km. 400 circa, accessibile anche questa ai cammelli; e per l'altra del Cercer stesso, la quale si svolge lungo le montagne, tenendosi ad un'altezza media di m. 2500, accessibile solo ai muli ed agli asini. La prima è preferita per il trasporto delle merci ingombranti e pesanti; la seconda è utilizzata dalle carovane che devono effettuare il tragitto nel più breve tempo possibile; la terza è preferita dai viaggiatori e dai mercanti a causa del clima aggradevole delle regioni che attraversa. Ma in quella del deserto si manca di acqua e di foraggio e si corre sempre il rischio o di venire spogliati dai Danakili o di essere colpiti dalla febbre; in quella dell'Assabot parimenti si manca di acqua e non si trova che un'erba magra e rara per i muli e non si è del tutto sicuri nè dai Danakili, nè dalla febbre; solo in quella della montagna si è al sicuro dalla fame, dalla sete, dai predoni e dalla febbre, ma, come si è detto, questa non è accessibile che ai muli ed agli asini, e si mantiene alta in media 2500 m. sul mare. Le tre vie s'incontrano poi a Tadeciamalcà presso il fiume Cassam, e quivi riunite scalano insieme l'altopiano del Mingiar e poi quello dello Scioa, a traverso i quali vanno serpeggiando fino alla capitale.

Queste vie mancano poi di ponti. Quindi al tempo delle piogge le difficoltà aumentano. Si ha notizia, confermata ora dalla spedizione Tancredi allo Tzana, di un ponte sul Nilo Azzurro costruito nel XVII secolo dai Portoghesi ed anche oggi utilizzabile; di un altro in ferro recentissimo a traverso l'Hauash, ma non utilizzabile se non dietro ordine dell'Imperatore (1), e di un terzo fatto con tronchi di alberi a traverso il Goggeb, su la strada tra il Gimma ed il Caffa (2).

Queste vie mancano anche di tutto ciò che serve per l'approvvigionamento delle carovane; non alberghi, non acqua, non derate. Bisogna fornirsi di tutto nei luoghi di partenza, inutilizzando così una parte preziosa del carico. Ed il viaggio dura parecchio tempo. Da Addis-Abeba una carovana non può raggiungere Mas-saua prima di 2 mesi; non Dire-Daua prima di 20 o 30 giorni, se con muli, prima di 40, se con cammelli. « Mais certaines ca-

(1) *Recueil Consulaire*, op. cit. pag. 125.

(2) *Ibidem*, pag. 176.

ravanes -- assicura l'Henin -- se font attendre 3, 4 et même 6 mois. Il arrive parfois aussi que les chameliers ou les muletiers, ayant perdu quelques animaux, ou trouvant que certains colis sont trop encombrants et difficiles à charger, ou pour toute autre cause, abandonnent une partie des marchandises le long de la route » (1). Ed è ancor più grave che queste carovane non si muovano sempre. Anzi nella stagione delle piogge, che va da maggio ad ottobre, il movimento o si arresta o si riduce di molto, impiegando, in questo periodo, la carovana per la traversata un tempo molto maggiore del presumibile. Quindi pel commerciante ostacoli, pericoli e noie infinite. Bisognerà infatti ch'egli studi anzitutto la formazione della carovana, la via da scegliere, l'epoca dell'invio; poi l'imballaggio della sua mercanzia che resista alla umidità, alle formiche e sia raccolta in colli di date dimensioni e di dato peso, a seconda che vorrà caricare un asino, un mulo od un cammello; in ultimo, la spesa di trasporto.

Questa spesa varierà naturalmente col corso della moneta, col variare delle stagioni, il numero degli animali disponibili, la loro qualità, la forma ed il peso dei colli, il termine prefissato per l'arrivo, la quantità stessa della mercanzia, le condizioni politiche del momento e della pubblica sicurezza, la nazionalità del mercante, essendovene di quelle simpatiche ai cammellieri e di quelle antipatiche, e secondo che si tratterà di una spedizione in salita od in discesa. « Par la route du Tchertcher -- conferma il solito Henin -- la charge d'un mulet (60 à 80 kilogrammes) se transporte de Harrar à Addis-Abeba à raison de 10 à 22 thalers. En avril 1906 on me demandait à Harrar 28 thalers par charge... Par les deux routes du désert (Bilo ed Assabot) le prix est fixé par charge de chameau c'est-à-dire 220 à 250 kilogr. Il varie entre 30 et 40 thalers, mais à certains moments il peut atteindre 50 thalers et plus... À la descente d'Addis-Abeba vers Harrar ou Diré-Daouah les prix sont de 10 à 25 p. c. inférieurs à ceux de la montée » (2).

Veramente, dunque, noie ed ostacoli infiniti in Etiopia pel commercio carovaniero; e, riassumendo in ordine alle condizioni

(1) *Ibidem*, pag. 131.

(2) *Ibidem*, pag. 130.

che sono necessarie per l'esistenza del commercio, veramente pessime queste condizioni in Etiopia, come si è visto, in ordine cioè al capitale, al commerciante, alla moneta ed alle vie e ai mezzi di comunicazione e trasporto.

Ma oltre a queste condizioni che si dicono necessarie, altre ne vanno considerate, non meno importanti, benchè si dicano semplicemente favorevoli allo sviluppo del commercio stesso, come la libertà commerciale, le associazioni commerciali, il credito, la banca e l'assicurazione contro i danni. Va però con sè che l'Etiopia, avendo pessime le prime, non può essere in migliori condizioni rispetto alle seconde.

Anzitutto è la libertà commerciale che nell'Impero rappresenta un mito. Un primo ostacolo lo trova nella tariffa doganale esterna, un secondo nelle tariffe doganali interne, un terzo nelle tasse di strada, ed un ultimo in certe consuetudini locali non meno vessatorie, per le finalità del commercio, delle tasse nominate.

I diritti di dogana, propriamente detti, sarebbero stati fissati, nei primi trattati conchiusi da Menelik con le potenze straniere, all'8 per cento *ad valorem*, tanto all'importazione quanto all'esportazione, ed al 10 per cento in natura. Di fatto però, perchè non esiste un'amministrazione delle dogane con funzionari istruiti, che conoscano il valore delle merci da tassare, il tasso si fa in modo arbitrario ed i diritti riscossi superano quasi sempre la misura fissata. Questo dazio doganale all'importazione si paga ad Harrar, per i prodotti destinati ad Harrar; per quelli che arrivano a Dire-Daua a destinazione di Addis-Abeba, il dazio si può pagare tanto a Dire-Daua quanto ad Addis-Abeba. Ma nel primo caso entrando nella capitale si paga una nuova tassa del 3 per cento *ad valorem* (tariffa doganale interna); nel secondo caso, si paga una nuova tassa di 2 talleri per carico all'uscita di Dire-Daua (tassa di strada). I commercianti preferiscono pagare questi 2 talleri per carico a Dire-Daua e poi l'8 per cento ad Addis-Abeba, sapendo che durante il tragitto essi possono avere la perdita totale o parziale della merce, e perchè, la durata del viaggio essendo considerevole, non è economico versare denaro improduttivo. All'esportazione la tariffa doganale interna varia col variare delle merci. Così l'avorio paga talleri 15 $\frac{1}{2}$ per *frasila* (kg. 16.66); le pelli di capra, talleri 2 e piastre 7 $\frac{1}{2}$ per coreggia (collo di 20 pelli); le pelli di bue, talleri 0.15 l'una; la cera, 2 la *frasila*; il caffè,

piastre 3 la *frasila*; lo zibetto, talleri 0.125 l'*okiet* (12 *okiet* = 1 *nattir*; 50 *nattir* = 1 *frasila*), ecc. Questi medesimi prodotti, volendo entrare ad Addis-Abeba per esservi riesportati, pagheranno un'altra tassa del 5 per cento *ad valorem*. Sicchè il solo ingresso nel mercato della capitale costa il 3 per cento *ad valorem* per le merci d'importazione, ed il 5 per cento *ad valorem* per i prodotti di esportazione. A queste spese poi aggiungeremo l'altra della quietanza da pagare agli impiegati della dogana, le spese d'intermediario prelevate su la vendita di certe mercanzie dai sensali di piazza (consuetudini locali): « les transactions sont soumises à des droits prélevés par les agents du Nagadi-Ras, ou chef des marchands » (1); e la tassa da pagare per la vendita e la compera degli animali.

La tassa di strada si paga presso alcuni uffici di riscossione, od all'entrata dei luoghi abitati, o lungo le vie. Così, entrando in Harrar ogni mulo paga $\frac{1}{8}$ di tallero; passando a Laga-Hardin, su la via del Cercer, questo medesimo mulo ne paga 1 se in direzione di Addis-Abeba, 1 $\frac{1}{2}$ se in direzione opposta; ed un nuovo decimo di tallero paga questo medesimo mulo a Cioba, quando le tre vie si riuniscono in una.

Più gravi ancora sono le esazioni che ogni Ras riscuote nel suo regno per uso e consumo suo, al passaggio delle carovane. Nel suo viaggio nelle provincie meridionali, l'Henin ne conta parecchie di queste esazioni. Nel Gimma « nous sommes passés par un poste de douane intérieure; c'est le second depuis Addis-Abeba. Les droits à percevoir sont d'un dixième par âne » (2). A Kecio « se trouve une douane où l'on prélève une taxe de 30 centimes par charge d'âne sur les marchandises venant de l'ancien royaume voisin de Gouma » (3). Nel Caffa, a Sceradda « le fisc prélève sur le marché, au profit du Ras, $\frac{1}{2}$ thaler par tête de bétail e $\frac{1}{10}$ par mouton ou par chèvre. L'ivoire paie 3 thaler de droits de sortie du Kaffa, par charge de mulet, la cire 1 $\frac{1}{2}$ thaler. Sur le café il est prélevé en nature 2 kilog. 700 grammes par charge » (4). E questo nei regni del Sud, come

(1) *Ibidem*, pag. 87.

(2) *Ibidem*, pag. 171.

(3) *Ibidem*, pag. 175.

(4) *Ibidem*, pag. 177.

in quelli del Nord. Scrive l'Oderizzi: « Il Negus ha stipulato accordi per il libero transito dei commercianti; ma, viceversa, ogni capo, grande o piccolo che sia, può sempre fermare e far tornare indietro l'europeo che non sia munito di lettera col sigillo imperiale: un negoziante pagherà al Mareb un tallero per ogni carico di muletto a titolo di pedaggio, per pagarne poi tre e mezzo ad Adua per la dogana del Tigrè, ossia per il capo di questa regione, due al Tacazzè per il transito del fiume, due a Daresghé per i diritti del capo del Semien, due, tre o quattro a Gondar per potersi mettere sul mercato. E pazienza se questi gravami fossero fissi e immutabili. Ma il negoziante troverà in un viaggio successivo che il pedaggio sono in due a pretenderlo, che agli ascari di scorta bisogna somministrare il vitto, che al capo del mercato e della regione bisogna portare in regalo una pistola e alla sua signora una cappa di seta, ecc. » (1). Sicchè la merce in Etiopia è sempre più gravata man mano che si avvanza; e pagando e pagando il mercante trova ad aver pagato una bella somma.

Quanto? « En les additionnant — tutte queste tasse, scrive l'Henin — on a calculé qu'en 1905 les droits de sortie, les droits de courtage et les taxes intérieures grévaient le prix d'achat du café Harari de 33 pour cent; de la cire de 37 pour cent; des peaux de chèvre de 33 pour cent; de la civette de 18 pour cent; de l'ivoire de 15 pour cent, ecc. » (2). E quasi tutto ciò fosse poco ecco qua tutte le amministrazioni doganali ad insidiarvi col loro diritto di acquistare a nome dell'imperatore le merci di passaggio, mediante pagamento del valore dichiarato, se questo valore appare non rispondente al vero.

In verità non si può immaginare schiavitù commerciale peggiore di questa dell'Etiopia.

Del resto, non associazioni commerciali, non assicurazioni contro i danni. Anzi, a proposito di assicurazioni, è bene ricordare come pagandosi il prezzo del trasporto della merce in anticipo, non è permesso nè meno reclamare questo prezzo, quando la merce va perduta per colpa del carovaniere. Quindi i negozianti per premunirsi devono spesso fare accompagnare a loro spese la caro-

(1) ODERIZZI D., *Il commercio eritreo ed il mercato etiopico*. In « *Rivista Coloniale* », Roma, maggio, 1906, pag. 105.

(2) *Recueil consulaire*, op. cit., pag. 133.

vana da una scorta armata, perchè la sorvegli e impedisca che sieno lasciati per via dei colli a capriccio dei carovanieri.

In compenso avremmo in Etiopia la banca. La Banca abissina data dal 30 maggio 1905. In quel giorno il Governo egiziano decretava appunto ad un Consorzio l'autorizzazione di fondare in Egitto una Società per azioni sotto il nome di « Bank of Abyssinia » con sede principale ad Addis-Abeba e con sede sociale al Cairo. L'emissione delle azioni da 5 sterline l'una, per un capitale di 500 mila sterline, pari a 12 milioni di franchi (di cui metà riservata al capitale inglese ed il resto in parti uguali al capitale francese ed italiano), fu fatta il 7 novembre successivo ad Addis-Abeba, al Cairo, a Londra, a Parigi, a Roma, a Genova, a Milano, a Berlino, a Vienna ed a Nuova York, con pieno successo. Il personale europeo arrivò ad Addis-Abeba verso gli ultimi di dicembre di quell'anno, e subito cominciarono le operazioni nella sede principale e nell'agenzia di Harrar. Altre agenzie si sarebbero aperte a Caffa, a Burè, a Massaua, a Gibuti. Gli statuti si trovano pubblicati nel numero del 31 maggio 1905 del giornale ufficiale egiziano. La durata della Società è di 50 anni. Durante questo periodo l'Imperatore non autorizzerà l'apertura di altre banche nel suo territorio. La Banca sola potrà emettere biglietti, che avranno corso legale rimborsabili al portatore in oro od in argento negli stabilimenti della Banca stessa. E quanto a battere moneta non ne batterà che la Banca, d'accordo col Governo, ricavandone essa sola tutti gli utili. Parimenti i fondi pubblici saranno confidati a questa banca, che in cambio si assume l'obbligo dei pagamenti dello Stato mediante *chèques*. Ed altri privilegi le furono accordati, come la preferenza al prestito, il diritto ai locali per uso di uffici e deposito, la tariffa governativa pel trasporto del numerario in ferrovia, ecc. Gli utili netti, secondo l'art. 39 dello statuto, andrebbero ripartiti così: il 10 per cento per formare il fondo di riserva, sul quale sarà pagato agli azionisti il 7 per cento a titolo di interesse; e della somma restante il 20 per cento da versarsi alla « National Bank of Egypt », l'80 per cento agli azionisti. E di affari pare che ne farà questa banca. Ma oggi sarebbe prematuro affermare che essa possa già o potrà qualche cosa su le sorti del commercio etiopico, benchè ai sensi dello statuto possa appunto estendere la sua azione oltre che a tutti gli affari di banca propriamente detti, anche a tutti

gli altri generi di imprese finanziarie, industriali e commerciali, come, ad esempio, la gestione di magazzini per commercianti per deposito di merci, a garanzia degli anticipi e dei prestiti che alla Banca volessero domandare. Intanto, per quanto io sappia, non si conosce ancora il risultato del primo esercizio.

Eccezione fatta, dunque, per la banca, di tutte le altre condizioni che si dicono favorevoli allo sviluppo del commercio, nessuna si nota oggi in Etiopia. Ma, continuando, aggiungeremo che nè meno di tutte le altre istituzioni, che si dicono ausiliarie del commercio, è il caso di parlare oggi per l'Etiopia, come quelle che servono ad accentrare la domanda e l'offerta delle merci e dei valori; od a diffondere la conoscenza dei prodotti mediante esposizioni, mostre, musei, agenzie commerciali; od a facilitare comunque il movimento ed il deposito delle merci; e molto meno le altre istituzioni relative al credito, la tutela e la rappresentanza degli interessi commerciali, ecc. Se facciamo appunto eccezione per alcuni mercati e per alcuni consolati di cui parlerò poi, e dei magazzini, e del credito che la Banca Abissina è disposta ad accordare ai commercianti con merci, di cui ho già parlato, nessuna di queste istituzioni enumerate è da registrare per l'Etiopia.

Sicchè, avendo noi considerato e constatato in Etiopia il pessimo stato di quelle condizioni che si dicono necessarie per l'esistenza del commercio, e l'assoluta mancanza o quasi delle altre, che si dicono favorevoli allo sviluppo del commercio, come pure delle istituzioni ausiliarie del commercio, dobbiamo venire a questa conclusione finale, che la situazione commerciale dell'Etiopia, quale dallo stato di queste condizioni si deriva, oggi è difficilissima, primitiva, inferiore a quella stessa di altri paesi ugualmente barbari o semibarbari, come, del resto, ci aveva già suggerito il quadro comparativo del movimento commerciale dei vari organismi politici dell'Africa, relativamente alla loro superficie e popolazione.

Ma, si dirà, questa situazione è semplicemente passeggera, come passeggiere ne sono le cause determinanti. Certo, non v'ha dubbio, che al giungere, ad esempio, della vaporiera ad Addis Abeba, parlo delle possibilità in via di prossima attuazione, molte di quelle condizioni non abbiano subito a migliorare. Parimenti a breve scadenza, migliorerà la situazione che oggi si deve alla mancanza di moneta e di capitale. Nell'ultimo anno 1906-07 dalla

sola Somalia inglese penetrò in Etiopia numerario per circa trecento mila lire: « Specie imported, which shows a large increase, was mostly dollar currency destined for use in Abyssinia » (1). E così di seguito. Ma bisogna ancora riconoscere che tutti i possibili miglioramenti apportati alle condizioni di cui sopra, non potranno apportare alla situazione generale dell'Etiopia commerciale se non un miglioramento effimero. Altre cause vi sono in Etiopia che da sole valgono a rendere quella situazione quasi permanente. Non pare infatti logico un miglioramento vitale, senza un qualche incremento nella produzione e nel consumo locale. Ed a questo incremento si oppongono recisamente oggi, e chi sa per quanto tempo ancora, il regime politico-economico e lo stato sociale dell'Impero, che appunto si rivelano, e di fatto anche storicamente si dimostrano stavorevoli ad uno sviluppo qualsiasi delle relazioni commerciali con l'estero. Ma a questo argomento, che pure è capitale per spiegare come e perchè il commercio etiopico sia tanto poca cosa, io non farò che accennare. Non è possibile comportarsi diversamente, a non voler scrivere un volume.

Il regime politico-economico dell'Etiopia ricorda in molti punti quello degli Stati europei nel Medio-evo. Lo diremo perciò feudale, in quanto il feudalismo è una forma di governo ed uno dei sistemi economici dello sfruttamento della terra.

Abbiamo infatti in Etiopia un re ed un popolo conquistatore e popoli e re conquistati; vincitori e vinti. I regni conquistati sono divenuti provincie ed il loro governo è stato affidato a quei generali vincitori, che erano più capaci e più degni, o che avevano reso maggiori servizi. Una sola eccezione a questa regola, il re del Gimma, che essendosi sottomesso senza combattere ha conservato l'amministrazione dei suoi Stati, sotto la sovranità del vincitore. I generali, dunque, capaci e degni, divenuti *Ras*, *Degiac*, *Filaurari* dei territori conquistati, hanno alla loro volta suddiviso il territorio ad essi assegnato fra *sciim*, o capi minori. Questi alla lor volta, il territorio ad essi assegnato, fra altri capi minori ancora, gli *scica sciim*. Ed ogni capo è piombato in mezzo alla

(1) *Colonial Reports, Annual*. n. 542 *Somaliland protectorate*. Londra, 1907, pag. 8.

vinta gente come sovrano assoluto, pur dovendo obbedienza al suo signore immediato e tutti all'Imperatore, il quale per sè nel suo regno, come per tutti nell'Impero, è semplicemente un autocrate. Quindi i regni, la vita ed i beni dei sudditi sono sua proprietà, ed il potere civile, militare e giudiziario dei Ras non è che un potere ad essi da lui delegato come il possesso della terra. Quindi fuori dell'Imperatore non vi sono in Etiopia proprietari di beni immobili. La proprietà individuale sacra, attestata da documenti registrati, ivi non esiste. Gli indigeni, è vero, hanno quasi sempre conservata la terra che avevano occupata prima della conquista in qualità di proprietari, e sogliono anche trasmetterla e venderla, perchè i conquistatori non sono che soldati. Ma l'Imperatore ha sempre il diritto di confiscare tutto ed annullare qualsiasi compera e qualsiasi vendita, purchè lo voglia, e lo vuole quando circostanze economiche e politiche lo domandano.

Parimenti l'Imperatore dispone senza controllo delle risorse del paese. Ed il paese è vessato dalle imposte: una decima che si preleva su i prodotti della terra e viene raccolta dagli *scica scium* nel tempo del raccolto; canoni ordinari e straordinari, consistenti in somme annuali di denaro ed in prestazioni naturali, come miele, burro, montoni, buoi, stoffe di cotone, nella misura che fisserà l'arbitrio del governatore su le informazioni degli *scium* e degli *scica scium*, a seconda cioè delle annate scarse o prospere; ed infine servitù, dovute non dai singoli individui, ma dalla terra che essi popolano, per quel numero di giorni che il governatore si compiacerà di fissare, come, ad esempio, nello Scioa, in cui ogni *ghescià* (35 ettari circa) deve un giorno di servitù per ogni tre. Vi sono poi i regali personali, che ciascun coltivatore si affretta a fare al capo locale, per ingraziarselo, consistenti od in denaro od in prodotti. E quasi ciò fosse poco ecco i *raid*. Col quale nome gli esploratori qualificano tanto le scorrerie autorizzate dei soldati, quanto quelle dei ladroni non autorizzate, tanto si assomigliano. L'Imperatore infatti e gli altri Ras non dando soldo ai loro guerrieri, accordano ad essi in cambio il diritto di andare a vivere ora in questa ora in quella parte delle loro terre, dove perciò i soldati esigeranno abitazione, legna, derrate alimentari e potranno anche abbandonarsi al saccheggio, razziando bestiame, distruggendo raccolti ed uccidendo gli abitanti. La giustizia? Precisamente quella medioevale. Il pacifico agricoltore, che ha a la-

gnarsi o delle soverchie esigenze dei capi locali, o delle ruberie organizzate e non organizzate, ha bene il diritto di farlo, come i governatori in prima istanza e l'Imperatore in suprema istanza hanno il dovere di ascoltarlo, ma il diritto di reclamare negli uni ed il dovere di giudicare degli altri, non salvano il malcapitato da altri abusi e da altre violenze.

Ora queste sono appunto le caratteristiche del feudalismo. E dei peggiori. Infatti la conquista abissina non ha compiuto fin qui che opera di morte. Essa grava sopra più di una metà dell'Impero come un flagello. Osserva quindi il Maurette: « Dedjaz, les fonctionnaires abyssins ne songent point à améliorer les méthodes d'exploitation de la terre conquise, mais ils la pressurent et découragent les travailleurs. Faisant le désert là où la nature sagement assouplie nourrissait des tribus nombreuses la conquête abyssine a détruit pour un temps et sur quelques points l'accord que des siècles de lente culture avaient établi entre la terre et les hommes » (1).

E questo flagello, datando ormai da 25 anni circa, può dirsi la caratteristica dell'Impero etiopico. Ha anche i suoi periodi acuti, le sue esplosioni estemporanee. In occasione dei funerali di Ras Maconnen ad Addis Abeba il 5 aprile 1906, scene di uccisioni e di saccheggi si verificarono improvvisamente per le vie della capitale stessa, subito dopo la cerimonia ufficiale, durante la quale Menelik aveva versato lagrime abbondanti. Uno spettatore francese così descrive quelle scene: « La population indigène obéissant sans doute à un mot d'ordre, s'est livrée à un pillage organisé. Des milliers de pillards parcouraient les rues principales et notamment le marché en poussant des cris sauvages et en pillant tout sur leur passage. La scène de barbarie et de féroce passion de pillage fut plus écoeurante sur le marché où de paisibles commerçants européens, de modestes changeurs Gallas et de petits marchands Gouragues vaquaient tranquillement à leurs affaires sans douter qu'une minute plus tard, ils devaient être ruinés. Les pillards se ruèrent plus particulièrement sur les Gallas et les Gouragues en leur enlevant tout ce qu'ils possédaient.

(1) FERNAND MAURETTE, *Etat de nos connaissances sur le nord-est africain*, in *Annales de géographie*, Parigi, XIV, 1905.

Dans leur triste besogne ils étaient grossis par des légions de brigants qui firent irruption en un clin d'oeil en abattant tout sur leur chemin avec les matraques qu'ils tenaient à la main. Ils étaient tellement excités par l'attrait du pillage, qu'ils tiraillaient en mille morceux une misérable pièce de mousseline. Les commerçants européens ont à peine eu le temps de fermer leurs magasins et de se barrigader en prévision d'une mort qu'ils croyaient certaine, et ceux qui ont été par hasard trouvés au dehors furent busculés et ont reçu de légères contusions... » (1). Poi, continua lo spettatore, dopo di aver così sparso il terrore e la morte per le vie della città, quei facinorosi ne uscirono fuori per continuare l'opera loro selvaggia su i poveri contadini, che tranquillamente se ne venivano al mercato, a vendere i loro prodotti ed a comprare in cambio quanto loro occorreva. E tuttocìò si racconta non già a biasimo personale dell'Imperatore Menelik, da tutti indistintamente lodato ed apprezzato come uomo superiore per la sua razza. Menelik persegue con uguale tenacità il progresso come la punizione dei rei e dei colpevoli. Nel rapporto inglese sul Sudan egiziano pel 1906 troviamo appunto una testimonianza del modo con cui egli suole comportarsi in casi siffatti di esplosioni estemporanee del flagello dei *raid*, quando lo può. Il 15 aprile di quel medesimo anno un certo Hailo Mariam, un *out law* qualunque, fece un'incursione nel territorio sudanese attaccando con 400 uomini il villaggio prospero di Abu Gilud a 40 miglia dal confine, ed uccidendo un 130 persone, ed un 150 fra donne e fanciulli facendo prigionieri e trascinando via molto bestiame. Ebbene, per ordine di Menelik il Degiacc del Semien « did energetically ». Poichè « Hailo Mariam aud about twenty followers were surprised and captured, and the former was killed » (2). Ma Menelik non può arrivare da per tutto. Egli basta anzi sempre meno alla vastità del suo Impero. Tutto ciò, dunque, non torna che a biasimo di quel regime che, dato anche il basso grado di civilizzazione di quel popolo, si rivela ora in Etiopia, più che non si sia rivelato altrove in altri tempi, in tutti i suoi aspetti più foschi, e con tutti i suoi effetti più terribili e disastrosi.

(1) *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 5 mai, 1906, pag. 135.

(2) *Egypt*, n. 1. Londra, 1907, pag. 118,

E questa della bassa civilizzazione è, in ultima analisi, la ragione principale, per quanto meno ponderabile, per cui in Etiopia non potendo aumentare nè la produzione nè il consumo, il commercio con l'estero languisce. Tutti in Etiopia vestono sommariamente. Dove anzi nudità perfetta, come presso alcune popolazioni della vallata dell'Omo; dove un semplice paio di calzoncini da bagno, come nel Caffa; dove gonnelline di fibre vegetali. Solo in Abissinia una camicia a larghe maniche, con sopra un paio di calzoncini, che coprono fin sotto il ginocchio, ed una specie di toga alla romana. Quasi tutti a piedi nudi; l'uso dei sandali è limitatissimo; e tutti a capo scoperto, eccettuati gli Abissini, che hanno la grande ambizione di un cappello all'europea a larghe falde. Primitive parimenti le abitazioni. Abitazione tipo è la capanna o rotonda od allungata, con l'ossatura in legno, e dove si vive alla rinfusa uomini e bestie; e si va da un massimo di relativa pulizia e proprietà, quella degli Abissini, ad un minimo, quella dei Galla-Arussi, i quali vivono, più che non gli altri, col loro bestiame in una promiscuità ripugnante. L'occupazione predominante è l'agricoltura e l'allevamento. Sono molti però anche quelli che preferiscono il facile mestiere delle armi, come in Abissinia, e quelli che, come nella vallata dell'Omo, preferiscono la caccia e la pesca. Dove poi lavoratori coraggiosi, come tra i Galla, dove oziosi e sanguinari come tra i Somali ed i Danakili, dove pacifici, attivi e valenti artigiani, come nel Gimma. Ma il modo di coltivare la terra, gli strumenti in uso, l'arte stessa di allevare sono ancora primitivi in tutto e per tutto. Quindi raccolti irrisori, e l'epizoozia, un'altra delle piaghe croniche dell'Etiopia. Tutte cose queste già note e ripetute, e su le quali pertanto si sorvola, ma non trascurabili, a voler comprendere come una migliore civilizzazione porterebbe in Etiopia ad una maggiore produzione e ad un maggior consumo, e l'una e l'altro all'incremento del commercio etiopico.

✧ III. MERCATI E MERCANTI IN ETIOPIA. — Intanto questo commercio, prospero o no, pesa la sua parte nella politica commerciale degli Stati. L'Impero, isolato negli altipiani e senza sbocchi sul mare, ricco in risorse naturali e capace di assorbire i prodotti dell'estero, doveva tentare gli sforzi commerciali anzitutto di quelle nazioni, che, per la loro situazione nel nord-est africano, potevano

trarne un profitto immediato, la Francia, con cui è a contatto per $\frac{1}{9}$, l'Italia, con cui è a contatto per $\frac{3}{9}$, e l'Inghilterra, con cui è a contatto per i restanti $\frac{5}{9}$ dei suoi confini; poi gli sforzi delle altre, non meno impegnate alla concorrenza, la Germania, l'Austria, il Belgio, gli Stati Uniti, la Russia. E poichè in Etiopia per ottenere qualche cosa, sia pure di poter viaggiare, o fare una partita di caccia, bisogna sollecitare la persona stessa dell'Imperatore e presentare doni a lui ed ai dignitari della sua corte per propiziarseli, illuminarli e convincerli, così la lotta per la penetrazione economica dell'Etiopia si manifestò da prima sotto forma di missioni, ordinarie e straordinarie, diplomatiche e commerciali, inviate al Negus da questo e da quel Governo, per stabilire con lui amichevoli relazioni e cattivarsene l'animo, dalle prime, come la francese Lagarde (1896) e la russa Leontieff (1899), alle ultime, come l'americana Skinner (1904), la tedesca Rosen (1905), la belga Henin (1906), la francese Koblukowski (1907); poi si manifestò ancora diplomaticamente, sotto forma cioè di agenti e consoli con residenza stabile, per continuare l'opera iniziata dalle rispettive missioni, che era lotta d'influenza per accaparrarsi il commercio di questa o quella regione e prevenire gli uni le iniziative degli altri. Infatti oggi troviamo presso il Negus un corpo diplomatico relativamente rispettabile: gli inviati straordinari e ministri plenipotenziari della Francia, dell'Inghilterra e dell'Italia; gli inviati straordinari della Germania e della Russia; un console generale americano; un vice-console francese ed un vice-console inglese ad Addis-Abeba; un console francese a Dire-Daua; e ad Harrar, i vice-consoli dell'Italia, dell'Inghilterra e della Francia.

Alcuni dei risultati di questa lotta, i più sensibili, si conoscono. Molte le concessioni ottenute per l'esercizio di miniere. Il Negus accorda volentieri siffatti permessi per superficie ordinariamente molto estese, con limite però di 2 anni di tempo e con la riserva del 15 % sul prodotto utile. Ma fino ad oggi una sola società concessionaria ha ottenuto risultati tangibili, la società belga per l'estrazione dell'oro nell'Uallega, fondata con capitali in gran parte italiani. Poche invece le domande e quindi le concessioni per imprese industriali: uno stabilimento francese a Dire-Daua per l'estrazione della fibra tessile della sanseveria, pianta molto comune del deserto; un mulino francese ed uno armeno in Addis-Abeba; una piccola fabbrica francese di sapone e di olio ad

Addis-Abeba, ed una segheria meccanica aperta per conto dell'Imperatore nei dintorni della capitale, ed una fabbrica di cartucce, una di birra ed una di *aboudjedid* (cotonina) da impiantarsi ancora, parimenti nella capitale. Più numerose le domande e le concessioni per imprese agricole. Un Inglese ha potuto iniziare nei dintorni della capitale delle grandi piantagioni di *eucalyptus*; un Francese sulle rive del Cassam, piantagioni di cotone, caffè, caucciù e banani; uno Svizzero simili piantagioni in una zona contigua alla precedente. Un'altra casa francese ha fatto grandi piantagioni di gelsi non lungi da Laga-Arba su la via Dire-Daua-Addis-Abeba; altre piantagioni hanno fatto intorno a Dire-Daua altri cittadini francesi e greci. Un altro francese ha ottenuto di impiantare nel paese degli Arussi una grande stazione di allevamento di bestiame, ed un altro verso il lago Zuai, di allevamento di struzzi; ed altri ancora di dar la caccia alle zebre, alle antilopi e ad altri animali feroci della regione a scopo di esportazione.

Ma di tutte le concessioni, le più considerevoli per le finalità immediate del commercio e quelle che rappresentano insieme lo sforzo maggiore fatto per la penetrazione economica dell'Etiopia, nella concorrenza delle nazioni, sono la Banca abissina, di cui ho fatto parola, e la ferrovia di Gibuti.

La concessione di una ferrovia che da Gibuti toccasse Harrar per Addis-Abeba e di là raggiungesse la vallata del Nilo Bianco, fu fatta dal Negus apparentemente all'ing. Ilg di nazionalità svizzero, di fatto ad un gruppo di capitalisti francesi. La concessione doveva durare 99 anni a contare dal giorno, in cui i lavori sarebbero stati terminati e cominciato l'esercizio nel primo tratto Gibuti-Harrar. Nel frattempo nessuna altra costruzione doveva essere autorizzata di linee, che dalle rive del Mar Rosso o dell'Oceano Indiano, attraversassero l'Etiopia, con destinazione alla vallata del Nilo. L'Imperatore accordava anche il privilegio di una soprattassa di dogana del 10% da prelevare su tutte le merci tanto all'importazione quanto all'esportazione, per garantire gli interessi del capitale da investire, e fino a che il profitto annuale non avesse raggiunto i 3 milioni di franchi; si obbligava pure ad ordinare che tutti i trasporti venissero fatti per ferrovia, colpendo con una tassa del 10% le merci che arrivassero per carovana. Per la costruzione poi della linea concedeva alla Compagnia il terreno necessario, una zona di 500 metri di larghezza a destra

ed a sinistra lungo tutta la linea e l'introduzione in franchigia di tutto il materiale occorrente. A sua volta la Compagnia s'impegnava a fare una linea telegrafica; a restituire al governo, allo spirare della concessione, e senza indennità, tutto il materiale immobile, e quello mobile, dietro pagamento; a non trasportare truppe o materiale da guerra estero, senza l'autorizzazione dell'Imperatore; a trasportare quello etiopico sotto speciali condizioni, ed a pagare al Negus la somma di 100,000 talleri o 250 mila franchi in azioni da crearsi della società concessionaria. La concessione all'ing. Ilg data dal 9 marzo 1894; il 27 aprile 1896 venne l'autorizzazione francese per la parte riguardante il territorio del protettorato ed il 7 agosto successivo si costituiva a Parigi la « Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens », col capitale iniziale di 2 milioni di franchi, per i primi studi. L'11 giugno 1897 il capitale fu portato ad 8 milioni; poi successivamente a 18 milioni e si emisero 85 mila obbligazioni da 500 franchi l'una, parte delle quali al tasso oneroso del 50 % del valore nominale. E cominciarono i lavori. Ma questi non procedettero così speditamente come si era sperato; e verso il 1900 la posizione finanziaria della Compagnia divenne estremamente difficile. Venne allora l'offerta del capitale inglese, che fu accettato. Però la ferrovia etiopica era e doveva restare un'impresa essenzialmente francese; quindi il governo della Repubblica col decreto 6 aprile 1902 si affrettava ad accordare alla Compagnia sotto certe condizioni una sovvenzione annua di 500,000 franchi per 50 anni, a partire dal 1° luglio 1902: sovvenzione che capitalizzata fruttò alla Compagnia 11,300,000 franchi e le permise di rimborsare il prestito inglese. E tutto ciò in seguito ad una altra convenzione che porta la data 6 febbraio 1902, conchiusa tra la Compagnia e la Somalia francese, per la quale la Compagnia doveva restare costituita sotto il regime della legge francese, avere la sua sede a Parigi, e dipendere in tutto e per tutto, come aumento di capitale, prestiti, emissioni, imprese, ecc. dal Ministero francese delle colonie, con altre clausole che riguardavano il riscatto della linea di territorio francese e di parte di territorio etiopico. Intanto i lavori erano giunti al km. 310 e quivi si arrestarono. Si era verso la fine del 1902. Menelik, sostenuto nelle sue ragioni dall'Inghilterra e dall'Italia, si rifiutava di ratificare la convenzione del 6 febbraio 1902, per la parte che lo riguar-

dava; anzi, ritenendo che le clausole della prima concessione fossero state violate, annullava quel privilegio del 10 % da prelevare su le merci, accordato come garanzia degli interessi del capitale impiegato.

Cominciarono allora quei lunghi negoziati tra le quattro potenze che si protrassero durante tutto il 1903, il 1904, il 1905, e che condussero alla convenzione di Londra del 13 dicembre 1906. Questa convenzione oggi è capitale per lo studio della sfera delle influenze commerciali in Etiopia. Politicamente, l'Italia, la Francia e l'Inghilterra si impegnano a mantenere in Etiopia lo *statu quo* territoriale; economicamente, a far sì che nessuna domanda di concessioni agricole, commerciali, industriali in Etiopia, fatta dagli uni, possa essere favorita ed accolta, se contraria agli interessi degli altri. Del resto vanno salvaguardati gli interessi inglesi ed egiziani dentro il bacino del Nilo, quelli francesi nei riguardi della Somalia, del suo *hinterland* e della zona a percorrere dalla ferrovia, e gli interessi italiani nei riguardi dell'Eritrea, della Somalia italiana, del loro *hinterland* e della possibile unione di questi possessi con una linea internazionale, ad ovest di Addis-Abeba. Quanto alla ferrovia si convenne che la linea fosse prolungata fino ad Addis-Abeba o dalla vecchia Compagnia o da una nuova accetta al Governo francese, alla condizione, che tanto lungo la linea quanto nel porto di Gibuti, i cittadini e le merci italiane ed inglesi venissero ammessi a godere di un pari trattamento con i cittadini e le merci francesi, per tutto ciò che è transito; ed alla condizione che del Consiglio d'amministrazione della Compagnia facessero parte anche i rappresentanti dell'Italia, dell'Inghilterra e dell'Etiopia. Le quali condizioni favorevoli per i nuovi venuti saranno reciproche, da osservare cioè anche a favore dei Francesi in qualsiasi altro porto o linea possibile, od italiana od inglese, che venisse condotta dai vicini territori inglesi od italiani verso un punto qualsiasi del territorio etiopico, o traversante il territorio etiopico, ad ovest di Addis-Abeba. L'uguaglianza di trattamento per tutto ciò che è transito e commercio viene infine esteso anche ai cittadini ed alle merci di tutti gli altri paesi. Quindi la convenzione di Londra del 13 dicembre 1906 sarebbe venuta ad arrestare gli sforzi collettivi delle nazioni concorrenti per la conquista commerciale dell'Etiopia, mettendo i combattenti tutti in eguali condizioni di combattimento, a qualunque nazione essi appartengano.

Questa eguaglianza possiamo dirla sancita anche nei vari trattati commerciali, che l'Etiopia è venuta concludendo coi vari Stati. Quei trattati si somigliano tutti nei riguardi delle nazioni commercianti in Etiopia. Il trattato anglo etiopico del 14 maggio 1897, che accorda alla Gran Bretagna e Colonie senza limiti di tempo, tutti quei vantaggi, che potrebbero essere accordati ai sudditi di qualsiasi altra nazione, relativamente alle imposte locali ed ai dazi d'importazione, è identico nella sostanza al trattato italo-etiopico del 24 giugno 1897, che stabilisce per i due contraenti e per un periodo di tre anni, da rinnovarsi indefinitivamente, il trattamento reciproco della nazione più favorita; anche identico nella sostanza e nella forma all'americano-etiopico del 17 marzo 1904, che garantisce per 10 anni, per i rispettivi sudditi, tutti quei vantaggi che potranno essere accordati alle altre potenze, relativamente alla tariffa doganale, le imposte e la giurisdizione; all'altro tedesco-etiopico del 7 marzo 1905, in quanto accorda ai sudditi e protetti dei due contraenti per un periodo di 10 anni tutti i diritti, i vantaggi ed i privilegi già accordati o da accordare ai sudditi di altri paesi, specialmente per ciò che riguarda le dogane, le imposte e la giurisdizione; ed a quello concluso tra l'Austria-Ungheria e l'Etiopia il 21 marzo 1905, in quanto accorda ai rispettivi sudditi per un periodo indefinito, ma denunziabile a piacere, tutti i privilegi, le immunità e gli altri vantaggi che si sieno già accordati o si accorderanno ai sudditi di altre nazioni. Parimenti gli ultimi, quelli conclusi tra il Belgio e l'Etiopia il 6 settembre 1906, e tra l'Etiopia e l'Italia per la Somalia il 25 giugno 1908, sono in tutto conformi nella sostanza al primo concluso un decennio innanzi, in quanto cioè contengono la clausola della nazione più favorita.

Senonchè l'Impero etiopico, geograficamente parlando, e quindi anche commercialmente parlando, è costituito da parti diverse che vivono ciascuna di vita propria, separata. Tra l'Etiopia settentrionale e la centrale è anche facile indicare la linea che separa quelle due regioni: una linea che da Assab tocchi Borumieda, e poi la vallata del Bascilò fino alla confluenza col Nilo Azzurro, indi da una parte il Nilo Azzurro a valle, a separare il Goggiam dallo Scioa, dall'altra il medesimo Nilo Azzurro a monte, a limitare il Tigrè ad est dal Goggiam ad ovest, fino al lago Tzana, le sponde orientali del lago e la strada Gondar-Noggara. È anche

facile indicare l'altra linea essenzialmente geografica che limita lo Scioa e le provincie meridionali: la linea segnata dalla vallata dell'Hauash ad est, in continuazione della vallata del Sobat ad ovest. E a sud, gli altipiani Somalo-Galla presentano anch'essi altrettante unità geograficamente e commercialmente separate tra di loro, comprese tra le vallate dell'Omo e del Nilo da una parte, l'Omo ed i Laghi, ed i Laghi e le vallate dell'alto Giuba e dell'Uebi Scebeli dall'altra. Queste vallate le abbiamo già presentate, come vie di penetrazione naturale dall'esterno. E giustamente. Ma all'interno esse valgono semplicemente a dividere l'Impero in tanti scacchi isolati. Da uno all'altro, a traverso le linee divisionali notate, non strade ad unire o il nord ed il sud, o l'est e l'ovest nell'Etiopia settentrionale, o l'est e l'ovest nell'Etiopia meridionale; non probabilità che se ne aprano; non opportunità che una volta aperte il commercio le segua, come pochissimi ed occasionali in generale sono anche oggi i punti di contatto tra di loro.

Vivono pertanto quei regni commercialmente di vita propria. La parità di diritto accordata ai commercianti esteri per tutti i mercati etiopici verrà di fatto ad essere una semplice espressione, subordinatamente alla situazione relativa di ciascun mercato; e precisamente intorno intorno, nelle regioni periferiche, a vantaggio delle potenze confinanti, che necessariamente godranno di una posizione privilegiata di fronte ad altre, appunto per la loro qualità di potenze confinanti. Lo suggerisce implicitamente la stessa Convenzione di Londra, dove riconosce all'Italia, alla Francia ed all'Inghilterra il diritto di tutelare i propri interessi nel loro *hinterland*, che è l'Etiopia. La parità di diritto vorrà dire qualche cosa solo per le provincie centrali, fuori di qualsiasi sfera d'influenza europea. Avremo allora in Etiopia mercati aperti all'influenza italiana, mercati aperti all'influenza francese, altri a quella inglese, e mercati misti od aperti all'attività di tutti.

Nell'Etiopia settentrionale la linea ricordata Assab-Borumieda-vallata del Bascilò-Nilo Azzurro a monte-rive orientali del lago Tzana e la strada Gondar-Noggara separa la sfera d'influenza commerciale italiana, coi suoi naturali sbocchi sul mare a Massaua e ad Assab, da quella inglese, alla dipendenza commerciale dei mercati di Chartum e Berber sul Nilo.

Nella sfera d'influenza italiana (Massaua) abbiamo i mercati

di Aslamié, Debarek, Beiedá, Encetcalt, Daresghié, Mescioha nel Semien; di Dara e Dacuà nell'Uoggherà; di Atebà e Hauasa nel Tzellemti; di Dembea, Ciancar, Gondar e Celgà nel Dembea; di Ifag nel Fogherà; di Uarà Hala, Ciufas e Fanò Farià nel Belèsà; di Ualià e Giani Fancarà nell'Ennacciohó; di Debra Tabor, Saleh, Liebà ed Estiè nel Beghemeder; di Ad-Rasèni, Culità, Micini nell'Uolcalt; di Adua nel Tigrè; e di Abbi Addi e Tacheraghirò nel Tembien (1); e nella sfera d'influenza inglese principalmente Metamma nel Gallabat. Ma il mercato principale dell'Etiopia settentrionale e principale piazza del commercio con l'estero è Gondar (ab. 5000) nel Dembea.

A Gondar infatti si raccolgono i prodotti di tutte quelle regioni circostanti ed i prodotti provenienti dall'Eritrea e dal Nilo. Hanno grande nome ad esempio le carovane di Tebra Tabor e quelle di Debarek che vi arrivano con muletti, buoi, cavalli, *sciammì*, *uacciò* (pastrani di feltro), aratri, cotonate, specchi, coltelli, cappe di seta, velluto e ne ripartono con miele, cotone, cera, caffè, pelli, oro, zibetto; più ancora quelle di Adua, che portano a Gondar tutte le possibili merci europee, provenienti da Massaua e ne esportano tutte le possibili merci abissine, a destinazione dell'Eritrea; le più note queste carovane di Adua, perchè le più frequenti, anche perchè questa di Adua è la principale arteria del commercio nell'Etiopia settentrionale. Parimenti da Metamma le carovane portano a Gondar carta, lapis, cotonate, liquori, provenienti dal Sudan e ne esportano buoi, muletti, cavalli, miele, caffè, cera, a destinazione del Sudan. Ed a Gondar fanno capo anche le carovane delle regioni Uollo Galla e Lasta parimenti nostre confinanti, ma nella sfera d'influenza di Assab. Le prime arrivano a Gondar da Borumieda con *sciammì*, *uacciò*, sale-moneta, basti, selle, cotonate, fiammiferi, chiodi di garofano, lucchetti, sapone, acque profumate, zucchero, carta, lapis, e ne ripartono con cotone, caffè, miele; le seconde da Socota, per portare a Gondar *sciammì*, *uacciò*, sale-moneta, muletti, basti, selle, cappe di seta, antimonio, liquori, sapone, ed esportarne cotone, caffè e miele. Più l'Oderizzi ci assicura che Gondar è in relazioni commerciali anche con l'Etiopia centrale, a traverso il Goggiam. Per

(1) Cf. ODERIZZI D., op. cit., pag. 98.

otto mesi dell'anno, da ottobre a maggio, le carovane percorrerebbero la strada che conduce dal mercato di Baso (Gibié) al Dembea per la riva orientale del Tzana, impiegando circa 15 giorni per giungere a Gondar, raggiungendo anche il numero di 200 carovane, o 12,000 carichi, o 4800 quintali di carico all'anno, per riportarne altrettanto, costituito in parte di prodotti del Dembea, in parte di prodotti europei, giunti a Gondar dall'Eritrea (1).

Il mercato a Gondar si tiene il sabato. Il 20 novembre 1903 l'Oderizzi vi notò i seguenti prezzi per i generi indigeni: Pelli di bue, T. M. T. 6 la coreggia o collo di 20 pelli; pelli di montone e capretto, T. M. T. 2 per coreggia di 30 pelli; cera vergine, T. M. T. 1 per ogni 8 rotoli, equivalenti a kg. 3,584; corarina, T. M. T. 1 per ogni 800 pezzi, equivalenti in media a kg. 3,100; mirra, T. M. T. 1 per ogni 15 rotoli di gr. 448 l'uno; caffè T. M. T. 1 per ogni 16 rotoli di gr. 448 l'uno; oro in lamine od anelli, T. M. T. 32 $\frac{1}{2}$ per ogni *okiet* o peso di un tallero, o gr. 28,074. Questi sono insieme i principali generi destinati all'esportazione, oltre a parecchi altri, che però non vengono portati sul mercato, come lo zibetto, l'avorio, le pelli d'ippopotamo e di serpenti, le pelli di leopardo, il tamarindo, l'indaco, ed i denti di cinghiale. L'Oderizzi ci dà anche la nota dei prodotti europei che trovò quel giorno sul mercato di Gondar: *absinthe*, acqua profumata, aghi, bicchieri smerigliati, bottiglie smerigliate, calze di seta, candele, cappelli di feltro, chiodi, cognac, coltelli, coperte, cotonate, croci di metallo, *fernet*, filati rossi, immagini sacre, ombrelli, sapone da acconciatura, sapone ordinario, sciabole, seta lavorata, specchi tascabili, spilli, tappeti e velluti (2).

E Gondar si troverebbe aperta tanto all'influenza italiana, quanto a quella inglese, così come si trova su quel tratto della linea divisionale tracciata, che va dalle rive orientali del Tzana a Noggara. Ma di fatto Gondar è un mercato italiano. Di quelle 26 voci d'importazione enumerate, ben 17 sono italiane, di cui 12 di provenienza esclusiva dall'Italia (bicchieri, calze, cappelli, chiodi, coperte, *fernet*, filati, ombrelli, sapone ordinario, seta, velluti), e 5 di provenienza prevalentemente italiana (bottiglie,

(1) ODERIZZI D., op. cit., pag. 95.

(2) ODERIZZI D., op. cit., pag. 99 e 103.

cognac, coltelli, sciabole, acqua profumata); 5 sono francesi, di cui 3 di provenienza diretta dalla Francia e 2 di provenienza mista; 3 tedesche, e solo 4 inglesi, di cui 2 di fabbrica esclusivamente inglese (aghi, spilli) e 2 di provenienza mista (coltelli e cotonate). L'abbiamo anche accennato, parlando del movimento di Metamma e ricordando come quella strada Ghedaref-Metamma-Gondar non abbia servito finora che a poche importazioni di cotonate americane, fatte da due Greci, recatisi a Gondar dal Ghedaref, sul principio dell'anno 1903. « A giudicare da questo tentativo — conclude l'Oderizzi — è da ritenersi che se finora la strada Metenna Gondar è stata importante per le esportazioni di granaglie, di quadrupedi, di miele e di caffè, che da Gondar prendono la via del Sudan, non così ha dato luogo a movimento di qualche entità per l'introduzione in Etiopia di generi di provenienza europea » (1). E questa prevalenza commerciale dell'Italia sul mercato di Gondar va diventando dominio assoluto in tutti i mercati del Tigre e regioni limitrofe, a partire dal Tzana, per giungere a sud fin presso Magdala.

A sud di Magdala s'incontra una zona commerciale mista, italiana cioè e francese. Massaua è già troppo lontana. E l'Aussa ed i ricchi altipiani degli Uollo Galla benchè costituiscano l'*hinterland* di Assab, perchè trovano in Assab il loro porto più vicino, più facile e più naturale, oggi sono in buona parte alla dipendenza commerciale di Gibuti, o direttamente od indirettamente, mediante cioè i mercati di Addis Abeba e di Harrar. Il movimento di Assab molto limitato ce lo aveva già suggerito. Ma abbiamo anche assicurazioni esplicite del fatto. Il vice-console inglese Johnstone a spiegare, per esempio, perchè in Harrar le importazioni sono maggiori delle esportazioni, scrive nel suo rapporto: « The imports exceed the exports owing to the fact that all imported goods pass through Harrar, but not all the exports. In Borumieda, near the Tigrean frontier, a great amount of Abyssinian coffee and beeswax is sold. The Abyssinian merchants finding nothing to buy there, take dollars and return to Addis Ababa, whence they obtain other goods which have been imported through Harrar... » (2). Questo fatto però è di data re-

(1) *Ibidem*, pag. 104.

(2) *Diplomatic and Consular Reports*, Annual series, n. 3747, Londra, 1907, pag. 30.

cente. Nel 1899 gli Scioani fecero la conquista violenta dell'Aussa ed il loro scopo precipuo, quello di turbare le relazioni commerciali col nord ed inutilizzare, per quanto era da essi e da altri comuni nemici del tempo, il nostro possesso di Assab, fu in parte raggiunto, specialmente più tardi con l'esercizio della ferrovia di Gibuti.

Nell'Etiopia centrale il principale mercato è quello di Addis Abeba, che per essere anche la capitale, e per la sua situazione geografica, al convegno di tutte le vie dall'Ovest, dall'Est, dal Nord e dal Sud, è insieme il principale mercato dell'Impero. Come città Addis Abeba non si distingue dalle altre agglomerazioni che per un numero maggiore di *tucul*, per qualche casa in pietra, alcuni ponti e due o tre strade. Occupa una vasta estensione, circa un miglio quadrato, intorno ad un poggio sul quale sorge il *ghebi*, o dimora dell'Imperatore e del suo seguito. La piazza del mercato è verso il centro della città. È circolare. Intorno sono scaglionate le baracche e le botteghe dei piccoli mercanti indiani, arabi, greci, armeni. I mercanti indigeni si accampano all'aperto. Il mercato si tiene ivi tutti i giorni, eccettuata la domenica, ma solo il sabato è molto frequentato. La città non conterebbe che 70 mila abitanti, alcuni dicono 30 mila, ed una popolazione fluttuante variabilissima, perchè i Ras ed i grandi capi abissini obbligati a recarsi periodicamente a fare la corte al loro sovrano, non viaggiano senza condurre seco una parte del loro esercito e numerosa clientela. In queste occasioni l'Etienne de Felcourt ci assicura che la popolazione della capitale può oscillare dai 100 ai 300 mila abitanti. Ma i veri clienti del commercio europeo rimangono ancora l'Imperatore, i grandi, gli europei e pochi indigeni che ne seguono l'esempio nel visitare i negozi degli stranieri. E questi sono pochi anch'essi. I più importanti mercanti del luogo sono Indiani (1). Ad Addis Abeba manca poi il piccolo

(1) *Case di commercio ad Addis Abeba*: Ed. Trouillet (imp., esport., oli, saponi); Société Est Africaine, Dubail et Co. (imp. cotonate; esport. pelli, cera, caffè); Meyer et Katz; Golam Ali Mohammed Ali et Co. (imp., esport.); Djavadji (imp., esport.); Menaem Messa dit Benin (imp. cotonate, esport. avorio, pelli); Akbar Ali et Co.; Keverkoff; Grigorios (imp., dettaglio); Stévenin; Pastacaldi; Livierato frères; Sarkiz Terzian (armi, munizioni, vetrerie) Ohamés Terzian; Tigrane (imp.); S. Melik (imp.).

commercio, ostacolato anche dalla mancanza di una vera moneta divisionale. I piccoli merciai saranno circa due dozzine, anche perchè nella città non vi sono artieri, non fabbri, non lattai, non calzolai, non fornai. Ciò nonostante, a credere all'Henin, nel sabato, ad Addis Abeba, si possono contare anche 30, 40, ed anche 50 mila visitatori del mercato. L'Etienne de Felcourt dà per questo mercato i prezzi medi del 1905 per i principali prodotti all'esportazione: un muletto da carico, T. M. T. 40; id. da sella, fino a T. M. T. 100; un buon cavallo, da 30 a 100 talleri; un bue, 15 talleri; una vacca lattifera, 30 talleri; un montone, 4 talleri; un pollo, una cartuccia (circa 4 soldi); un *daula* di orzo o grano (circa kg. 60), un tallero, ecc.

Un'altra grande piazza è Harrar. Harrar ed il suo ricco territorio fanno parte dell'Impero solo dal 1887. È la sola in Etiopia che meriti il nome di città, nel senso europeo della parola. È circondata da mura, ha le sue case in pietra con terrazze all'orientale, belle strade e viuzze tortuose e botteghe di piccoli artigiani e magazzini, come una città araba qualunque. La piazza del mercato ha intorno intorno negozi tenuti in gran parte da Indiani, come pure i magazzini all'ingrosso sono esclusivamente filiali di case arabe, inglesi o indiane di Aden o di Bombay (1). La popolazione non ammonterebbe che a 40 mila abitanti. Pure la città è animatissima. Harrar ha importanza non solo per la popolazione del proprio distretto ricco di bestiame e di piantagioni di caffè, ma come è divenuta il punto di riunione per i trasporti dei caffè abissini, così è anche il principale centro di distribuzione dei prodotti all'importazione. Sotto questo aspetto l'importanza di Harrar è superiore a quella di Addis Abeba.

Dopo Harrar, Dire-Daua, fondata dalla Compagnia delle ferrovie etiopiche, come stazione del km. 310. È a 50 km. da Harrar, ai piedi di montagne elevate. Non avrebbe importanza come piazza di mercato, perchè non ha che un migliaio di abitanti, i quali

(1) *Case di commercio ad Harrar*: Jean Paleologue di Aden (imp., esport.); Rigas frères (imp. cotonate; esport. pelli); Marko Delentsa (dettaglio); Pastacaldi (imp., esport.); Liviérato frères (imp., esport.); Gerolimato (imp. cotonate; esport. pelli, caffè); Roza (rappresentante della Casa Max Klein di Aden); Guignony (imp.; esport. pelli, caffè, fibre vegetali); Garrigue; Comptoir de Djibuti; Keverkoff; Comptoir Européen Baijeot et Co.

alimentano al più un po' di commercio al minuto. Ma la sua importanza sta nel suo commercio di transito. Ivi le merci che arrivano o per ferrovia o per carovana trovano buoni magazzini per deposito. Ivi si formano e si approvvigionano le carovane per Harrar e per Addis Abeba. Quindi anche a Dire-Daua si trovano parecchi magazzini all'ingrosso, filiali in parte delle solite case (1).

Altri mercati importanti di questa regione sarebbero: Sceik, Usseia, Tadeciamalcà, Ancober, Liccie, Roggiè, e poi Bilo, Buré, Goré, Gambela ed Itang nel versante del Nilo, ma solo importanti in quanto costituiscono la grande clientela di Addis Abeba e sono altrettante tappe o stazioni di altrettante vie carovaniere da e per la capitale, l'Est e l'Ovest.

E dall'Est e dall'Ovest si appuntano verso Addis Abeba gli sforzi della Francia e dell'Inghilterra; la Francia da Gibuti, l'Inghilterra da Zeila e dalla vallata del Sobat. Ma la zona commerciale inglese ad ovest di Addis Abeba vale poco, di fronte all'altra francese ad oriente di Addis Abeba, come di fatto le 438 mila lire di movimento registrato a Gambela nel 1906 non sono comparabili con i 19 milioni circa di movimento registrato a Gibuti. E ad oriente, Zeila inglese, dopo l'apertura della ferrovia francese, è caduta in condizione di grande inferiorità di fronte alla rivale Gibuti. Prima del 1902 le due si contendevano il mercato di Harrar e quindi quello della capitale. Oggi Gibuti è il porto della capitale. La ferrovia però non ha potuto assicurare alla Francia l'assoluta preponderanza su la sua zona commerciale, nè impedire che Harrar continuasse ad essere quello che era prima, un mercato cioè misto ed aperto a tutti. Lo deduciamo dal quadro seguente del

(1) *Case di commercio a Dire-Daua*: Golam Ali Mohammed Ali et Co.; Djevadji; Golam Ali Seraf Ali; Menaem Messa dit Benin; Livierato frères; Kalos; Guignony; Mikhaïlidis (rappresentante della Società Coloniale Italiana); Pastacaldi; Keverkoff; Société Est Africaine, Dubail et C.; D'Arloz; Petiaux et Co.; Le Bertois (dettaglio); Oualard (naturalista, uccelli e penne).

**RIPARTO DEL MOVIMENTO COMMERCIALE DI HARRAR
PER MERCI E PER PAESI DI PROVENIENZA NEL 1905-906 IN T. M. T. (1).**

Merci	Valore	Provenienze
<u>Cotonate grezze.</u>	2,000,000	Stati Uniti- <u>Italia</u> (600 balle del Cotonificio Veneziano) - Manchester-India.
Cotonate imbiancate . .	70,000	Manchester
Tela indiana (Chintz). .	60,000	Manchester-Francia
Tessuti stampati	45,000	Manchester
Tessuti colorati rossi . .	45,000	Glasgow-Manchester
Tessuti scuri	42,000	Germania-India
Calze bianche	120,000	Manchester-India
Filati bianchi e rossi . .	580,000	India-Manchester.
Calze colorate	110,000	India-Manchester- <u>Italia</u>
Tappeti di cotone	20,000	Francia-Germania
Altri articoli di cotone . .	220,000	India-Zanzibar-Francia-Germania
Tappeti di lana	15,000	Francia-Germania-India-Inghilterra
Tappeti persiani.	25,000	Persia
Articoli di ferro.	80,000	Austria-Ungheria Germania-Belgio
Vetriere.	3,000	Austria-Ungheria-Germania-Belgio
Generi alimentari	15,000	Francia-Inghilterra <u>Italia</u>
+ Fogli di zinco per coprire tetti	75,000	Belgio-Inghilterra
Macchine per cucire . . .	9,600	Germania-Austria-Ungheria-Inghilterra
+ Bottoni	30,000	<u>Italia</u> -Austria-Ungheria-Germania
+ Profumi	27,000	Germania-Francia
Sellerie	5,000	Inghilterra
Sale	20,000	Somalia francese ed inglese
+ Petrolio.	36,000	Russia
Legno	20,000	Austria-Ungheria
+ Vini, spiriti e liquori. .	50,000	Francia- <u>Italia</u> -Egitto-Grecia
Marocchino	50,000	Francia

(1) L'ammontare del movimento e la provenienza delle singole merci sono tolte dal rapporto del viceconsole inglese ad Harrar, Mr. Gerosolimito, in *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n. 3747, Londra, 1907, pp. 26-32.

All'esportazione, invece, due terzi almeno delle merci raccolte ad Harrar prendono la via di Aden, donde in America, in Francia, in Inghilterra, come il caffè; od in America, come le pelli di ovini e di caprini; od in Austria ed in Francia, come le pelli di bovini; od in Francia ed in Germania, come lo zibetto; ed a Londra l'avorio, e nei vicini mercati arabi ed indiani, le gomme, i grassi, il burro indigeno.

Una situazione ancor più accentuata nei riguardi della internazionalità del mercato la notiamo per Addis Abeba. Alle voci già enumerate all'importazione ad Harrar, altre ne vanno aggiunte per Addis Abeba, di provenienza ancor più svariata, come le seterie (Francia, Svizzera, Italia, Bombay, Germania), le lanerie (Germania, America), i prodotti chimici e medicinali (Germania, Belgio), gli articoli di cancelleria (Germania), i coloniali (India, Egitto, Francia), ecc. Tanto che nel 1906 il primo posto all'importazione in Addis Abeba spettava a quel paese, che meno si sarebbe potuto sospettare, gli Stati Uniti, per circa 5 milioni di lire, dovute nella massima parte alla cotonina; il secondo alla Francia con 1,250,000 lire, dovute principalmente ad armi bianche e da fuoco, seterie, panni, cappelli, mercerie, coperte, pelli lavorate, lampade, candele, sapone di Marsiglia, ecc.; il terzo all'Inghilterra, con tessuti, mussoline, *drill*, *kaki*, stoffe, cotonine, fucili, conserve, per circa 850,000 lire; il quarto all'India, con *calicot* bianco, *drill* bianco, *indiane*, *stiammi*, *satin* rigato, *moerro*, tessuti misti di seta e di cotone, seta in matasse, profumerie, per circa 750,000 lire; all'Austria-Ungheria spettava il quinto con 350 mila lire per zucchero, legname, chincaglierie, vetrami, birra, confezioni; all'Italia, il sesto con 340,000 lire per cotonine, tessuti vari, seterie ordinarie, cappelli, vetrami, conserve, paste alimentari e vini. Seguivano in ordine decrescente, per cifre molto minori, la Turchia, la Germania, la Russia ed il Belgio. L'esportazione poi fu fatta principalmente da una casa italiana, una svizzera, tre greche, e tre o quattro case indiane con sede ad Aden (1). Veramente, quindi, il mercato della capitale è fuori di qualsiasi influenza delle potenze confinanti; è il mercato aperto a tutti, a conquistare dal più forte e dal più abile.

(1) Cfr. il Rapporto di ETIENNE DE FELCOURT, op. cit.

Per l'Etiopia meridionale si hanno notizie di parecchi mercati, ma non sono che vaghe notizie. Nell'*hinterland* di Berbera, Milmil, Sessabene, Curati, e nei Borana, Rava e Imi (Iddi), ed essendo Lugh in territorio italiano, come principale mercato in territorio etiopico, Bari, nella vallata dell'Uebi Scebeli. Il movimento di questo settore è ancora da studiare. La zona va divisa tra l'Italia e l'Inghilterra. Per la sezione invece occidentale disponiamo di notizie migliori. Nella vallata dei laghi « market places abound every two miles and thousands of natives collected daily at each » (1). Tra questi, il grande mercato di Aberra e di Burgi, di cui ho fatto già parola. Nell'altra dell'Omo, come principali mercati, quello omonimo, di cui ci dà notizie il Borelli: « En suivant le cours de l'Omo le 9 février j'ai rencontré un marché relativement considérable, portant le même nom que le fleuve » (2); l'altro di Conta di cui parla il Neumann: « at the large weekly markets you can see besides cotton, coffee, flour, goats and sheeps, children sold in small or large lots » (3); l'altro di Caca, dove l'Henin vide « du coton filé et non filé, du maïs, de la farine de *musa ensele* et des patates » (4). Vi è poi il mercato di Giren, di cui ho già parlato, come uno dei principali di tutto l'Impero. Il mercato di Giren si tiene il giovedì. Il primo novembre 1906, l'Henin vi notò i seguenti prezzi: pelli di bue, fr. 11 per ogni kg. 16.800; pelli di capra, fr. 1.40 l'una; cera, fr. 22.50 per ogni kg. 16.800; miglio, orzo, grano ed altri cereali, fr. 2.80 per ogni kg. 36; granturco, fr. 2.80 per ogni kg. 60; caffè, fr. 2.80 per ogni kg. 8; *dagussa*, fr. 2.80 per ogni kg. 50; miele, fr. 16.80 per ogni carico di mulletto; buoi grassi, fr. 70 l'uno; buoi mediocri, fr. 45 l'uno; mulletti da carico, fr. 112 l'uno; mulletti da sella, fr. 140 a 160 l'uno; cavalli, fr. 40 a 100 l'uno; cavalli da carico, fr. 35 a 45 l'uno; montoni grassi, fr. 10 l'uno; montoni mediocri, fr. 5 a 6 l'uno; capre, fr. 4 a 5 l'una (5).

(1) HARRISON JAMES, *A journey from Zeyla to lake Rudolf*. In « *Geographical Journal* », Londra, XVIII, pp. 259-275.

(2) BORELLI JULES, *Ethiopie méridionale*, Parigi, 1890, pag. 520.

(3) NEUMANN O., *From the Somali coast through Ethiopia to the Sudan*. In « *Geographical Journal* », Londra, XXI, 1902, pp. 333-401.

(4) *Recueil consulaire*, op. cit., pag. 177.

(5) *Ibidem*, pag. 175.

L'Henin ci parla anche del grande mercato della capitale del Caffa, Sceradda. Questa località è sconosciuta su le Carte. Deve essere una delle capitali mobili di quei regni. La capitale attuale del Caffa è dunque oggi Sceradda, a metri 2430 sul livello, in mezzo ad una bellissima foresta. L'Henin stette a Sceradda il 15, il 16 ed il 17 novembre 1906. E dà di questo mercato i prezzi seguenti: un bue grasso, T. M. T. 20 (il tallero in quel tempo valeva L. 2.80); un bue mediocre, T. M. T. da 13 a 14; una vacca gravida da 16 a 17; una vacca con vitello, da 18 a 19; un montone da 1 $\frac{1}{2}$ a 4, se grande o piccolo; una capra, da 1 $\frac{1}{2}$ a 3; una pezza di cotonina, 7 $\frac{1}{2}$; zibetto, un tallero per ogni 28 gr.; caffè, due talleri per ogni kg. 16.800; cera, T. M. T. 6 $\frac{1}{2}$ per ogni kg. 16.800; pelli di bue, 1 $\frac{1}{2}$ l'una; pelli di capra, 7 $\frac{1}{2}$ per ogni 20; miele, 4 $\frac{1}{2}$ per ogni carico di muletto; avorio, 130 per ogni kg. 16.800; un mulo ordinario, da 40 a 50; un mulo da sella, da 80 a 100, ecc. (1).

Tutti questi mercati della valle dell'Omo, come quelli della valle dei Laghi, saranno naturalmente alla dipendenza dell'Inghilterra, quando essa avrà organizzato commercialmente la sezione settentrionale del suo possedimento dell'Africa Orientale. Per ora sarebbe vano parlare di altre sfere d'influenza. Questo solo sappiamo oggi, che nei mercati più meridionali giungono merci anche da Bardera e da Lugh; in quei settentrionali, merci da Addis Abeba. A Giren ne arrivano anche dalla vallata del Sobat. Sappiamo anche che a Giren oggi si trovano aperte tre agenzie commerciali, due di due grandi case indiane stabilite ad Addis Abeba, l'altra della « Kordofan Trading Company ». Le prime si occupano d'esportare pelli, cera, caffè; la seconda, il caucciù; tutte e tre importano cotonate, filati ed altri generi europei.

Dei mercati dunque etiopici, quali per ragioni geografiche e politiche sono aperti al predominio dell'Italia, quali al predominio della Francia, quali a quello dell'Inghilterra, quali sono misti ed aperti a tutti.

Nel complesso però l'Etiopia commerciale oggi dipende quasi totalmente dai porti italiani, francesi ed inglesi del Mar Rosso e

(1) *Ibidem*, pag. 177.

dell'Oceano Indiano. Infatti dei 46.3 milioni di lire di movimento trovato pel commercio dell'Etiopia con l'estero nel 1906, ben 44.4 milioni, e cioè circa il 95 $\frac{1}{2}$ per cento sono da e per i porti dell'Eritrea e delle tre Somalie, così come il mare è via di penetrazione e di comunicazione più facile che non la terra, anche se questa terra è naturalmente inclinata, od orientata ed aperta verso una grande vallata, in cui scorre un grande fiume navigabile, il Nilo. L'avevamo già accennato. Domandiamoci piuttosto se questa situazione tende a cambiare, o può cambiare, e fino a che punto, in un volger di tempo qualunque. Che tenda a cambiare si può dedurlo dall'attività che attualmente spiegano gli Inglesi lungo tutta la frontiera occidentale, per attirare il movimento verso la vallata del Nilo. « A small trade is springing up with Abyssinia. Every effort is being made to develop it » (1). E questi sforzi datano appunto da questi due ultimi anni. Nella primavera del 1906 si aprì la nuova stazione commerciale e doganale di Dunkur, di cui ho già parlato. Il rapporto del Governatore del Sudan aggiunge in proposito che « in spite of considerable difficulties, a good idea has been obtained of the resources of the neighbouring country, and another trading venture has been undertaken this season to the same locality » perchè « there is reason to hope that, with the cordial co-operation of the local abyssinian authorities, a remunerative trade will be developed in this direction » (2). Il Sudan poi comunicava ufficialmente con l'Etiopia per due sole vie: una a nord che fa capo a Chartum, risale il fiume fino a Ued Medhani, quindi la carovaniera del Ghedaref per Metamma e Gondar; l'altra a sud che fa capo a Sobat, risale le vallate del Sobat e del Baro e quindi per Buré ad Addis Abeba; ed erano due vie isolate, e, nell'interesse generale, presso che inutili, senza l'utilizzazione del fiume. Ma, dal 1907, sono utili. Oggi i vapori della « Imperial railway Ethiopian Trust (Och et Co.) » risalgono il Nilo, sia pure mensilmente, congiungendo Chartum e Sobat, e poi con battelli anche il Sobat fino al Baro, nella stagione delle piogge e cioè da luglio a novembre. Quindi il Governo ha abbandonato Itang e rimosso il posto più verso l'interno, sul Baro, a Gambela, facendoci

(1) *Egypt-Report*, n. 1 (1905), Londra, 1906, pag. 129.

(2) *Ibidem* (1906), Londra, 1907, pag. 135.

sapere che « this change has in every respect been beneficial ». Ed ha pure migliorato le comunicazioni per Addis Abeba: « Communications with Goré and the interior have improved, transport facilities are greater, and the risks of loss of merchandise, have much diminished » (1). Bisognerà poi tener presente la linea ferroviaria che da Chartum, spingendosi verso l'Uganda e con la progettata diramazione di Ghedaref, verrà a rendere fra non molto più facile e meno costoso il trasporto di molte merci a destinazione dell'Etiopia. La situazione, dunque, tende a cambiare. Che lo possa efficacemente, è a dubitare.

Per ragioni geografiche ed economiche Gibuti risentirà ben poco sul mercato di Addis Abeba di qualsiasi miglioramento apportato alle comunicazioni nella vallata del Sobat, come pure della vaporiera che percorrerà la vallata del Nilo Bianco. Parimenti Massaua nulla avrebbe a temere pel mercato di Gondar, relativamente a Dunkur e Metamma, anche in tutto il loro possibile incremento, se non avesse invece a temere qualche cosa in ordine al medesimo mercato per la progettata diramazione della ferrovia a Ghedaref. Osserva però l'Oderizzi: « Buon elemento di difesa commerciale contro lo spostamento di affari che dovrà esser prodotto da questa ferrovia è la strada recentemente costruita fra la frontiera eritrea del Setit e Gondar. È vero che essa, dal suo punto di partenza su la frontiera eritrea al suo arrivo a Gondar, imporrà sempre 12 giorni di marcia e di spese di carovana, mentre da Metenna-Gallabat a Gondar il percorso non ne esige più di otto... ». Considerando però: « 1° che nel percorso fino a Gondar la strada italiana passa a poca distanza dal mercato di Debarek, al quale dovrà certo allacciarsi, e che questo mercato serve ai rifornimenti del Semien, dell'Ermaciohò, del Uoggherà e del Uolcalt; 2° che portate da Massaua sull'altopiano dalla ferrovia, le merci, specialmente se italiane, e cioè colpite sólo dalla tassa di statistica dell'1 per cento, esse possono gareggiare vantaggiosamente con merci portate a Ghedaref dalla ferrovia sudanese e quindi inviate per carovana a Metenna e da Metenna a Gondar... », l'Oderizzi conclude che grande è ancora l'avvenire dell'importazione italiana a Gondar, anche data la diramazione ferroviaria di

(1) *Ibidem* (1906), Londra, 1907, pag. 138.

Ghedaref (1). E giustamente. Senonchè la questione così genericamente risolta è tutt'altro che risolta. Bisognerà piuttosto studiarla a tempo e luogo, in relazione alle singole voci d'importazione, alcune delle quali potrebbero benissimo trovare maggiore convenienza ad essere avviate pel Nilo fino a Chartum anzichè sbarcate a Massaua. Sarà in ogni caso una questione di viabilità, di trasporto, di tariffe e di merci. Quindi possiamo sicuramente ritenere che l'Etiopia commerciale come dipende oggi, così dipenderà ancora quasi esclusivamente dai porti italiani, francesi ed inglesi del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.

E fra questi porti tengono il primo posto Massaua e Gibuti, perchè è da questi due che oggi entra ed esce il grosso dell'importazione e dell'esportazione etiopica, qualunque ne sia la provenienza e la destinazione. Infatti dei 46.3 milioni di lire di movimento annuo trovato pel commercio dell'Etiopia con l'estero nel 1906, ben 33.9 milioni, e cioè circa il 72 per cento, sono da e per le due colonie, la eritrea e la francese: Gibuti al primo posto con circa il 56 per cento, la Colonia Eritrea al secondo con circa il 44 per cento di quel movimento. Gibuti lo deve alla sua ferrovia; la Colonia Eritrea appunto principalmente a Massaua nella sua situazione relativa, di porto cioè il più vicino all'altopiano. Infatti la via da Massaua per l'altopiano è la più corta. Però le provincie settentrionali, essendo tra le meno ricche dell'Impero, non possono alimentare un grande movimento di esportazione. Più la dogana italiana preleva a suo profitto l'8 per cento *ad valorem* su le merci di transito, che non sieno italiane, mentre Gibuti garantisce il libero passaggio. Ciò nonostante Massaua fiorisce e, a forza di volontà e di avvedutezza, si batte bene col porto rivale del Sud, che ha, come si è detto, il vantaggio della via ferrata. Quindi vediamo i due porti progredire quasi di pari passo e dividersi quasi il compito di approvvigionare l'interno, mentre la esportazione etiopica pur troppo si raccoglie di preferenza a Gibuti. Nè la loro situazione relativa tende a cambiare, al presente, nè cambierà di molto nel futuro, con l'arrivo della vaporiera ad Addis Abeba, poichè i due porti hanno sfere d'influenza diversa (una carovana da Massaua non può impiegare

(1) ODERIZZI, op. cit., pag. 104.

meno di due mesi per giungere ad Addis Abeba), e non sono concorrenti che per una quantità trascurabile, quella delle carovane di Gondar e di Addis Abeba, quando s'incontrano a Baso (Gibiè), o quando giungono a Borumieda.

Tutto ciò si può veder meglio, e comprendere anche nei dettagli, nei quadri seguenti comparativi:

COMMERCIO GENERALE DI MASSAUA E GIBUTI NEL PERIODO 1900-1906
IN LIRE O FRANCHI.

Anno	Importazione (1)		Esportazione	
	Massaua	Gibuti	Massaua	Gibuti
1900	9,376,543	5,929,107	2,745,470	?
1901	9,342,133	7,334,682	2,759,076	2,679,300
1902	7,990,105	7,364,846	2,711,983	5,945,156
1903	9,037,865	7,530,221	4,077,911	5,530,423
1904	10,725,713	9,369,956	5,763,135	7,936,254
1905	12,909,181	10,512,396	6,772,440	9,563,586
1906	12,181,912	12,931,061	4,226,212	8,875,078

(1) Esclusi i metalli preziosi ed il numerario, e per Gibuti anche il carbone ed il materiale per costruzioni ferroviarie.

RIPARTO DELL'ESPORTAZIONE PER PRINCIPALI PRODOTTI A MASSAUA
ED A GIBUTI NEL PERIODO 1902-1906, IN LIRE O FRANCHI.

Anno	Massaua	Gibuti	Massaua	Gibuti
	Pelli		Caffè	
1902	589,382	402,181	34,049	3,736,096
1903	1,003,453	1,351,467	64,952	2,311,515
1904	1,245,560	2,194,447	72,400	3,451,340
1905	1,806,424	2,261,808	31,740	3,547,434
1906	839,257	2,459,088	3,539	3,345,001

Anno	Massaua	Gibuti	Massaua	Gibuti
	Cera		Zibetto	
1902	125,168	117,258	12,807	121,799
1903	255,406	—	20,948	123,600
1904	375,922	788,457	7,108	194,400
1905	277,216	1,196,709	13,220	283,440
1906	251,562	—	44,106	400,560
	Avorio		Gomme	
1902	82,873	1,373,500	290,252	10,604
1903	46,500	1,413,250	124,962	—
1904	32,917	1,076,425	238,213	140
1905	51,720	1,835,800	105,778	—
1906	15,452	805,825	82,098	—

ALTRI PRODOTTI ALL'ESPORTAZIONE A MASSAUA ED A GIBUTI
NEL PERIODO 1905-1906, IN LIRE O FRANCHI.

Prodotti	Massaua		Gibuti	
	1905	1906	1905	1906
Bestiame	29,253	144,676	?	124,000
Burro indigeno . . .	442,405	339,114	11,021	64,290
Cotone	7,225	2,161	9,168	1,960
Altre fibre vegetali, stuoie e cordami . .	37,365	21,296	36,034	90,704
Miele	3,279	560	240	1,018
Penne di struzzo. . .	10,385	5,433	7,585	1,680

RIPARTO DELL'IMPORTAZIONE PER PRINCIPALI PRODOTTI
A MASSAUA ED A GIBUTI NEL PERIODO 1905-1906, IN LIRE O FRANCHI.

Prodotti	Massaua		Gibuti	
	1905	1906	1905	1906
Filati	266,032	157,733	395,578	395,607
Tessuti di cotone . .	3,122,356	4,203,229	3,909,167	5,947,212
Tessuti di lino, canapa e juta	45,218	34,739	40,276	54,222
Tessuti di lana . . .	28,264	36,081	27,160	79,857
Tessuti di seta . . .	153,967	80,108	122,315	150,693
Ferro e lavori in ferro.	158,975	366,480	?	1,134,716
Armi e munizioni . .	—	—	522,590	1,210,448
Profumi	17,738	33,172	33,523	—
Saponi	94,094	97,860	37,104	58,123
Candele	17,029	10,903	24,971	41,058
Cristalli, vetri, maioli- chee porcellane . .	60,594	50,915	184,241	332,976
Fiammiferi	15,483	10,645	23,709	31,148
Cappelli	—	—	18,384	17,662
Generi alimentari . .	221,543	1,682,305	1,387,272	646,645
Petrolio	91,374	115,119	110,507	131,087
Vini, liquori e birra .	463,501	443,874	276,977	347,871
Tabacco	146,456	255,177	192,007	143,148
Zucchero	249,390	327,395	126,328	155,404

Per comprendere però questi confronti, nei riguardi del mercato etiopico, va tenuto presente come lo sviluppo ed il movimento di Massaua, contrariamente allo sviluppo ed al movimento di Gibuti, non sono tali da spiegare tutto il movimento etiopico al confine italiano. La differenza infatti tra il commercio generale e quello di transito da e per l'Etiopia è ben poca cosa per Gibuti, e precisamente, nel 1906, di milioni 2.9 all'importazione, e nulla o quasi all'esportazione; mentre questa differenza è relati-

vamente grande per Massaua, e precisamente, nel 1906, di milioni 3,1 all'importazione, ed all'esportazione una differenza invertita, in quanto sono arrivate dall'Etiopia (commercio di transito) merci per milioni 5,9, e da Massaua (commercio generale) ne sono uscite per milioni 4,2, nella quale cifra per di più sono comprese merci per 2 milioni e più in riesportazione, arrivate cioè e ripartite per via di mare, dopo aver solamente sostato in quei magazzini doganali. Già, Gibuti ha dietro di sé il deserto, ed in tanto vale oggi, in quanto è lo sbocco dell'Etiopia centrale, mentre Massaua ha dietro di sé un paese abitato che produce e consuma la sua parte ed ha anche un commercio suo proprio con un altro paese, il Sudan. Quindi le nostre conclusioni e previsioni intorno alla dipendenza commerciale presente e futura dell'Etiopia settentrionale dal confine italiano, possono risultare illustrate e giustificate meglio, anche indipendentemente da Massaua, nel quadro seguente del

MOVIMENTO CAROVANIERO FRA LA COLONIA ERITREA (*eccettuata Assab*)
E L'ETIOPIA, NEL PERIODO 1902-1906 (1).

Anno	Importazione in T. M. T.	Esportazione in T. M. T.	Totale in T. M. T.	Totale in lire	GIBUTI Totale in fr. (b)
1902	722,178	949,282	1,671,460	5,397,003	13,310,002
1903	631,187	1,022,581	1,653,768	4,217,108	13,060,644
1904	1,811,200	1,545,954	3,357,154	8,560,743	17,306,210
1905	1,887,631	1,760,965	3,648,596	9,303,920	20,075,982
1906	2,090,027	3,159,098	5,249,125	14,954,273 (a)	21,806,139

(a) La differenza di L. 1500 tra la cifra qui riportata pel 1906 e quella notata nel 1° capitolo pel medesimo anno, va spiegata con possibili errori di calcolo e con le oscillazioni nel valore del tallero di Maria Teresa. Le principali oscillazioni nel quinquennio 1902-1906 furono di L. 2,80, il 1° gennaio 1902; di L. 2,50 il 20 agosto 1902; di L. 2,25 il 1° dicembre 1902; di L. 2,35 il 9 maggio 1903; di L. 2,55 il 9 febbraio 1904; di L. 2,80 il 6 marzo 1906 e di L. 3 il 10 novembre 1906.

(b) Cifre del Commercio Generale, esclusi i metalli preziosi ed il numerario, il carbone ed i materiale per costruzioni ferroviarie.

(1) Queste cifre del movimento carovaniero sono state tolte da una memoria inserita nel « Bollettino di legislazione e statistica doganale e commerciale » che pubblica il Ministero delle Finanze (anno XXIV, 1-16 novembre 1907). Le cifre che qui compaiono pel 1906 in T. M. T. sono quelle stesse addotte, pel medesimo anno, nel 1° capitolo, in lire italiane. Si noti però a spiegarne la discordanza che qui il movimento è considerato in ordine alla Colonia Eritrea, nel 1° capitolo in ordine all'Etiopia.

Ben differente invece è la situazione di Gibuti di fronte ad Assab e di fronte a Zeila, che si trovano concorrenti per una medesima zona, che è quella dell'Etiopia centrale.

Nonostante gli avvenimenti politici sfavorevoli del suo retroterra, Assab poté conservare quasi tutta la sua importanza, come porto dell'Aussa e degli Uollo Galla, fino al 1903, che è il primo anno di esercizio della ferrovia di Gibuti. Da allora Assab viene perdendo del suo valore, a vantaggio della vicina colonia francese, come nel quadro seguente del

COMMERCIO GENERALE DI ASSAB E GIBUTI NEL PERIODO 1904-1906
IN LIRE O FRANCHI.

Anno	Importazione		Esportazione	
	Assab (a)	Gibuti	Assab (a)	Gibuti
1904	185,148	9,369,956	451,760	7,936,254
1905	124,550	10,512,396	245,529	9,563,586
1906	78,524	12,931,061	186,718	8,875,078

(a) *Bollettino di legislazione e statistica doganale e commerciale*, op. cit.

Errano perciò coloro che credono che basti restituire la libertà commerciale nel retroterra di Assab, per mettere in valore il possesso di questo porto.

Parimenti Zeila, già fiorente, prima del 1903, ha visto a poco a poco assottigliarsi il suo movimento di fronte all'accrescersi di quello di Gibuti, come nel quadro seguente del

COMMERCIO GENERALE DI ZEILA E DI GIBUTI NEL PERIODO 1900-1906.

Anno	Importazione	Esportazione	Anno	Importazione	Esportazione
	in rupie (1)			in franchi (2)	
1900-01 .	30,70,577	32,89,919	1900	5,929,107	?
1901-02 .	25,45,200	26,90,813	1901	7,334,682	5,679,300
1902-03 .	15,40,939	17,61,076	1902	7,364,846	5,945,156
1903-04 .	16,14,453	15,52,659	1903	7,530,221	5,530,423
1904-05 .	11,55,137	12,07,645	1904	9,369,956	7,936,254
1905-06 .	?	?	1905	10,512,396	9,363,586
1906-07 .	12,84,765	?	1906	12,931,061	8,875,078

(1) Compresi i metalli preziosi ed il numerario.

(2) Esclusi i metalli preziosi, il numerario, il carbone ed il materiale per costruzioni ferroviarie.

Non solo, ma contrariamente ad Assab, Zeila è destinata a sparire. La città ed il suo distretto per sè non hanno vita senza le carovane da e per Gildessa ed Harrar. Anzi, se Zeila conserva ancora un terzo del suo primiero movimento, ciò lo deve a contingenze temporanee: nell'esportazione, al fatto che molte carovane seguono a percorrere le vie avite per la costa, disdegnando la ferrovia; nell'importazione, al fatto che alcune tariffe della ferrovia allontanano i mercanti arabi ed indiani da Gibuti. « Owing to the high rates for transport demanded by the « Compagnie Impériale des chemins de fer Ethiopiens », Zeyla has not entirely abandoned her position as an out-let for Ethiopian commerce, and the camel-owners there and at Gildessa are engaged in a lively tariff war with the competing company » (1). Così, l'importazione di Zeila segna pel 1906-07 un arresto nel suo movimento discendente semplicemente a causa della « threatened imposition of a 10 per cent duty on goods carried to Abyssinia by the Djibouti railway, which temporarily diverted the trade to Zeyla » (2). Ma

(1) *Diplomatic and Consular Reports*, op. cit., pag. 9.(2) *Colonial Reports*, op. cit., pag. 7.

non vi è dubbio che anche qui, come altrove, l'avvenire è della ferrovia, specialmente quando, nel caso nostro, questa avrà raggiunto la Capitale.

Quanto a possibili variazioni e lotte per i mercati dell'Etiopia meridionale nulla a notare pel presente, nessuna congettura per l'avvenire. Berbera e porti sussidiari, Mogadiscio e porti sussidiari, Kisimajo e Lugh sono altrettanti punti interrogativi pel nostro problema.

A risolvere il quale, del resto, non può bastare fermarsi a considerare la situazione assoluta e relativa dei singoli mercati etiopici e delle singole nazioni, che aspirano alla conquista economica dell'Etiopia. Non è solo questione di geografia, di economia, di porti, di distanze, di tariffe, di concessioni, di privilegi, il comprendere i mercati ed i mercanti di un dato paese. Vi è tutta una parte a sè, pratica, da costruire su quelle basi, su le quali s'impenna la concorrenza, lo studio cioè dei gusti e dei bisogni del consumatore da una parte, lo studio della qualità, del prezzo, dell'imballaggio, del trasporto dei prodotti altrui e propri, concorrenti, e l'abilità del venditore, dall'altra. È così, ad esempio, che gli Stati Uniti possono smerciare in Etiopia fino a 7 milioni di lire di cotonine all'anno, quante non ne spacciano insieme le altre nazioni in concorrenza; ed è pure così che le cotonine italiane riescono oggi vittoriose non solo di quelle inglesi e francesi, ma ormai di quelle stesse americane, come già le hanno soppiantate sui mercati dell'Etiopia settentrionale. A questo porterebbe lo studio pratico della questione. La quale però condotta a questo punto, diventa compito delle agenzie commerciali, la cui istituzione nei più grandi mercati dell'Impero etiopico, è ormai una necessità sentita.

Visso, agosto-settembre 1908.