

La costa orientale dell'Africa

Note di viaggio del socio dottor PAOLO PASI

I.

DALLA RHODESIA ALLA COSTA DI MOZAMBICO.

L'ultima corsa sull'altopiano. — Passione dei Cafri per le conchiglie. — Un nuovo Mosè. — La discesa al mare: vegetazione tropicale, malaria, bestie feroci. — La ferrovia dalla Rhodesia al porto di Beira. — Il porto di Beira. — Aspetto e sviluppo della città. — Visita ad una fattoria. — Funzione sociale dei vari popoli.

Il mio viaggio attraverso il continente volge alla fine. Da Bulawayo mi dirigo esattamente ad est verso l'Oceano Indiano che raggiungerò a Beira, grande porto della colonia portoghese di Mozambico. Ambedue le città sono circa al 20° di latitudine sud e distano fra loro 1087 chilometri, che il treno bisettimanale percorre in cinquanta ore. Questa ferrovia non data che dal 1899.

Il Matabeleland che dapprima si attraversa è costituito dall'altopiano sempre elevato attorno ai 1500 metri, pianeggiante o appena ondulato, tutto a *veldt* e poco abitato: regione di miniere d'oro, sparsa di rovine degli antichi edifici che furono costruiti per lavorare il prezioso metallo, ma anche, ad esempio Dhlo-Dhlo (l'anello del capo), come templi per l'adorazione del sole e come fortezze.

Nel pomeriggio del primo giorno di viaggio in vicinanza di Shangani River alcune colline sorgono nella sterminata immensità del piano portando un pò di varietà nella scena monotona. Attraversiamo il piccol fiume presso le posizioni di un vivace scontro che il 25 ottobre 1893 gli Inglesi ebbero coi Matabele nella loro marcia su Bulawayo. La resistenza dei Matabele benchè

forte non durò a lungo, tantochè il 4 novembre ne fu occupata la capitale. Poco tempo dopo, il 5 dicembre dello stesso anno, le rive dello Shangani divennero però memorabili anche pel triste episodio nel quale il maggiore Wilson con 36 uomini, mentre inseguivano il re Lobengula che era fuggito dalla capitale, furono circondati dai Matabele ed uccisi.

Il *veldt* piano ritorna continuo continuo, qua e là verdeggiante, spopolato, senza fattorie. La giornata fu assai calda, e, cosa insolita, afosa: l'azzurro del cielo sempre cupo e limpidissimo si velò di leggere nubi. Si prepara il periodo delle piogge, che suole incominciare con qualche acquazzone e con piccoli temporali, cui seguono le settimane, i mesi di piogge continue, torrenziali. La sera avemmo un piccolo temporale e durante la notte forte vento.

All'alba ci troviamo nel distretto di Hartley: la uniforme pianura è interrotta da belle colline rivestite di folto bosco, ormai tutto verde poichè la primavera avanza; dalle lunghe erbe del *veldt* levansi numerosi i grandi arbusti tropicali di forme nuove e pittoresche. Sono luoghi per caccia grossa e due episodi me ne danno conferma. Un compagno di viaggio mi racconta un'avventura triste svoltasi nelle vicinanze or sono pochi giorni. Un ufficiale inglese con piccola scorta di Cafri erasi recato alla caccia del buffalo. Scovata la fiera, l'ufficiale la ferì con un colpo di fucile ed avendola vista cadere le slanciò contro il cavallo per finirla. Era giunto a pochi passi, quando il buffalo d'improvviso si rialzò e coll'agilità fulminea a lui propria, d'un salto gli fu sopra e l'uccise, squarciandogli il ventre colle corna. In un giornale di Bulawayo dopo il rendiconto di un concerto leggo una notizia che non si troverebbe certo nei giornali nostri. Presso una fattoria di questo distretto fu ucciso un leopardo di grandi proporzioni, quali di raro si veggono. L'impresa richiedette diversi giorni di lavoro cauto ed energico, ma riuscì a liberare finalmente da un vicino che da tempo molestava assai.

Nel mattino tocchiamo Salisbury, capitale della Rhodesia meridionale e sede del Governo, posta a 1626 metri sul mare, nel centro del Mashonaland. Come già vedemmo, la occupazione di questo punto nel 1890 diede il predominio agli Inglesi nelle terre a nord della repubblica del Transvaal, agognate dai Boeri, e determinò la fine del regno dei Matabele. Salisbury trovasi in mezzo a numerosi e ricchi campi d'oro, in una zona che abbonda assai

di legnami e di terreno fertile: le opere di agricoltura vi progrediscono rapidamente, favorite dall'abbondanza dell'acqua. È circa a metà del mio percorso. L'altopiano continua a salire con vegetazione rigogliosa, ricca di frutti selvatici, di legni pregiati: nespoli, fichi, aranci, piante di Mahobo a foglia grande e spessa, simile a quella della magnolia e dal frutto eccellente, gradito anche all'elefante; l'albero del Masouma prezioso pel legno e che è proibito abbattere senza speciali concessioni, sotto pena di forti multe.

Tre ore oltre Salisbury si giunge a Marandella, a 1866 metri, il punto più elevato della ferrovia. Centro granario e di allevamento di bestiami è rinomato anche per la salubrità del clima e potrebbe diventare una residenza climatica. Alla stazione osservo il singolare costume di un numeroso gruppo di Masciona: sono fanciulli, uomini, donne, nudi o solo avvolti in manti di tessuti scuri, alcune donne vestite di bianco, col capo cinto di diadema e, cosa nuova, molti portano collane di grandi conchiglie. Sono appassionati per tale ornamento, forse in causa dell'idea meravigliosa che hanno del mare, a loro quasi sconosciuto. Compagni di viaggio mi riferiscono che in tempo non lontano commercianti europei penetrarono in queste terre provvisti solo di qualche cassa di conchiglie, in cambio delle quali ottennero dagli indigeni numerosi armenti di bestiame e prodotti del suolo, sì da poter realizzare vistose fortune. Non esito a prestar fede al bizzarro racconto, pensando alla infantilità dei Cafri e ricordando l'episodio accaduto al Livingstone.

Nel viaggio di esplorazione dell'alto Zambese un giorno egli sostò alla residenza di Scinte, capo della tribù dei Londa che dimorava nei possedimenti portoghesi presso i confini dell'attuale Rhodesia nord ovest. Scinte, dopo avere offerto al Livingstone un ricevimento reale con musiche, canti e danza, per dimostrargli veramente la sua sincera amicizia gli donò con molta solennità una collana cui era sospesa una conchiglia. Afferma il Livingstone che per quelle tribù lontane dall'oceano la conchiglia aveva un valore tanto grande quanto ne hanno le insegne del Major di Londra.

A Marandella incomincia la discesa dall'altopiano, in mezzo a colline rivestite di alberi fronzuti ed entriamo nel distretto di Inyanga. A nord ce ne appaiono in distanza le alte montagne

di forme grandiose che sorpassano i 3000 metri. È uno dei distretti più fertili ed interessanti. Gli abitanti sono di origine Barotse e vennero qua in principio del secolo XIX. Narra la tradizione che, allorquando giunsero allo Zambese, il Capo, novello Mosè, percosse le acque col suo manto, onde si divisero permettendo al popolo di passare a piedi asciutti. Molto tempo prima dell'arrivo dei Barotse, forse al principio del secolo XVIII, questa regione fu popolata da una razza civilizzata della quale rimangono numerose tracce. Sono rovine di forti; alcuni costruiti secondo i piani in uso nel medioevo, altri assomiglianti alle rovine



FIG. 1^a — *Tipi Masciona a Marandella.*

di un campo romano. Sono avanzi di opere di irrigazione e di luoghi sotterranei per tener chiuso il bestiame. Non rimane però memoria alcuna di questi primi abitatori.

Nel pomeriggio abbiamo un altro temporale, piccolo ma accompagnato da lampi molto brillanti, caratteristica delle zone tropicali. Di prima sera si tocca Umtali, a 1183 metri, ultima città della Rhodesia, sul confine dei possedimenti portoghesi. È il più importante centro dei lavori di manutenzione della linea Beira-Mashonaland ed è pure centro delle comunicazioni telegrafiche col Nyasaland, col lago Tanganica, con Beira.

Il treno continua a discendere rapidamente e Macequece, la prima città della colonia di Mozambico, benchè poche miglia oltre la frontiera è già 250 metri più bassa di Umtali. Macequece, situata sul versante dell'Oceano Indiano, ne sente la benefica in-

fluenza. La vegetazione favorita dalla fertilità del suolo, dall'abbondanza delle acque, dal clima caldo, è tropicale: i banani vi crescono allo stato selvaggio e la coltivazione va dai vegetali europei e dalla vite all'albero della gomma, al cotone ed allo zucchero. Le miniere d'oro e di rame hanno fama antica e il dipartimento minerario della Compagnia di Mozambico ha qui la sua sede principale.

Mi sveglia all'alba nella foresta foltissima e già verso le pianure. Il sole non s'è ancora levato e in lontananza al di là della foresta, fra leggeri veli di nebbia, appaiono le belle curve delle ultime alte montagne che scendono dall'altopiano. Formano un quadro vaporoso, leggiadro che contrasta con la severità della foresta impenetrabile. Addio montagne dalle forme sempre composte che più volte ho salito per giungere all'altopiano, addio altopiano immenso ove a lungo ho camminato! Sebbene lontani dalla costa ancora un centinaio di miglia siamo già nella zona insalubre, nei periodi delle piogge paludosa ed infestata dalla malaria. La costruzione della ferrovia fu per tutto questo tratto particolarmente difficile, sia pel gran numero di fiere, leoni, buffali, coccodrilli, ma soprattutto pel clima che fece spaventevole strage di lavoratori.

Come dissi più sopra, la ferrovia Bulawayo-Beira data solo dal 1899. Il primo tronco Beira-Chimoio, circa 120 miglia, fu aperto nel 1896 ed era a scartamento molto ridotto. Giungeva a sessanta miglia dal confine inglese. Nel 1897 fu cominciata la linea che doveva congiungere Salisbury da un lato con Bulawayo e dall'altro con Umtali, al confine della Rhodesia col Mozambico. Contemporaneamente si attendeva alla costruzione dell'ultimo tronco in territorio portoghese, da Chimoio alla frontiera e fu qui che si incontrarono le maggiori difficoltà per la natura montuosa del terreno. Tuttavia nel 1899 la linea era completata ed aperta al traffico, ed in tal modo la Rhodesia otteneva il suo sbocco più naturale e più prossimo al mare. Ma la sezione della linea portoghese era più ristretta di quella inglese, d'onde la necessità di scambio dei treni alla frontiera. Per ovviare agli inconvenienti del trasbordo, poco dopo la linea fu ridotta ad uno scartamento unico. In varie stazioni veggonsi tuttora grandi ammassi di rottami di piccole locomotive, carri ed altro; il materiale abbandonato dal tempo dell'ultima costruzione.

Ma nelle stazioni v'è altresì campo di osservare in qual modo i Portoghesi trattano i Cafri. Ne ricevetti tosto penosa impressione; la qual cosa non mi era mai accaduta nell'Africa inglese. Gli Inglesi, pur ritenendo i Cafri esseri inferiori, li dominano con severità, ma senza ricorrere a maltrattamenti. I Portoghesi invece li considerano manifestamente come proprietà, li trattano come bestie da soma e non esitano a percuoterli. Sono ancora discendenti dei mercanti di schiavi.

Le ultime alture che attraversiamo sono le Siluvu, rivestite da folta boscaglia. Nello scendere essa si dirada e ben tosto si presenta una pianura desolata con rare palme dalle foglie ingiallite dai fuochi che abbruciarono le erbe. Poi anche le erbe si fanno magre, corte e la regione diventa paludosa. La ferrovia cammina sopra un argine onde essere al riparo dalle acque che nei periodi delle piogge trasformano la piana in un'immensa palude. Qui non fattorie, ma rarissime, misere capanne di Cafri, erette su piuoli per evitare che rimangano allagate. Anche i Cafri, sebbene resistenti alla malaria molto più dei bianchi, fuggono questi luoghi inospitali.

A una trentina di miglia da Beira siamo al Pungwe, largo fiume navigabile, con acque limpide e perenni. Le sue rive erbose allietano in mezzo a tanto squallore. Lo attraversiamo sopra un ponte di ferro dalle grosse pile rotonde, che paiono colonne. A chi interessasse saperlo posso dire che esse sono di cemento rivestito di ferro. Appena passato il fiume la ferrovia corre alta dominando il terreno circostante, interamente ricoperto da foltissima vegetazione di piante paludose che formano come un vastissimo pergolato naturale. Attraverso al fitto fogliame scintillano specchi d'acque stagnanti, dimora preferita di numerosi coccodrilli. Dopo non lungo percorso eccoci entrare nella foresta.

Talora assolutamente impenetrabile, superbamente bella: i grandi alberi, dal fogliame ora piccolo e verde lucente, ora grigiastro, dagli alti tronchi verde giallastri, neri, sono riuniti da una fitta rete di grosse liane: frutti selvatici d'ogni specie crescono sotto la selva, quasi protetti da essa, ed il terreno è ricoperto da un intreccio di convolvoli giganteschi, di erbe alte vari metri e grosse come canne, di fasci di bambù che piegano le alte e sottili cime. Talora è un magnifico parco naturale: gruppi di alberi, di arbusti, sparsi vagamente e fra essi tratti erbosi dalle

più varie tinte verdi con chiazze di fiori, qua serpeggianti a guisa di lunghi viali che si perdono fra le macchie, là come vasti prati. Più presso a Beira si incontra qualche fattoria ricca di piantagioni delle eleganti palme produttrici la noce del cacao, di banani, di ananas, di canna da zucchero, di cotone, dell'albero del caucciù.

*
* *

Beira col suo porto ampio e sicuro è importante punto di sbocco orientale della Rhodesia e di una parte della colonia di Mozambico. Benchè territorio portoghese, la importazione dalla madre patria non vi rappresenta che il 12 per cento, mentre la inglese raggiunge l'80 per cento. È interessante e molto significativo il sapere che nel tonnellaggio delle navi che entrano nel porto stanno ultimi i vascelli arabi, i quali rappresentano le vestigia dell'antichissimo traffico che data dai tempi in cui i Sabei erano il grande popolo navigatore; vengono poi i Portoghesi col residuo del grande commercio che esercitarono qua nel medioevo; ma il primato è conteso fra la Germania e l'Inghilterra; col predominio di quest'ultima.

Il porto di Beira non fu aperto che nel 1890, dopo che quello di Sofala, situato poco lungi a sud e conosciuto dalla più remota antichità, dovette essere abbandonato causa i gravi danni sofferti dagli assalti del mare. L'abbandono non fu tuttavia completo. Fu scelto un nuovo piccolo scalo nelle vicinanze ed anche oggi si può estrarre dell'oro lavando le sabbie della baia. Reliquie della passata grandezza!

La baia di Beira dalle rive piane e sabbiose non ha linee pittoresche. La costruzione dell'ampio porto, accessibile ai grossi battelli, richiese opere notevoli essendo la costa esposta alla violenza delle onde e poderosi muri dovettero essere inalzati a difesa della città che altrimenti sarebbe stata portata via dalle acque. Una barra di sabbia formata dal Pungwe e dal Busi, i due fiumi alla cui foce Beira è situata, protegge l'ingresso del porto, ma ne rende anche difficile il passaggio, onde i grossi battelli non possono passare che ad alta marea e spesso accade, come io pure potei vedere, che i capitani, non avendo calcolato esattamente l'altezza della marea, siano costretti a rinunciare momentaneamente al passaggio per non restare incagliati nella barra.

Fra le città del sud Africa Beira offre più d'ogni altra aspetto orientale. Innanzi tutto è la città del silenzio nonostante il commercio alquanto vivo, e della vegetazione di carattere tropicale. Il fiume Pungwe dalle rive erbose, attraversato alla foce da un bel ponte, dà una nota pittoresca. Navigabile con piccoli battelli per circa cento miglia, dopo la costruzione della ferrovia è percorso solo da cacciatori di caccia grossa.

La spiccata singolarità di Beira dipende da vari motivi. Costruita sulla sabbia ha tutte le strade sabbiose, al punto che non sarebbe possibile camminare a piedi, onde si pensò ad un sistema di piccole ferrovie. Su queste corrono piccoli carretti, provvisti di soffietti di tela a difesa dagli intensi ardori del sole, messi in moto da due Cafri, i quali con abilità sorprendente camminano di gran corsa sulle rotaie, spingendoli innanzi a loro. Equivalgono ai ricksha visti nelle altre città. Siccome solo i bianchi e qualche Arabo si servono di tal mezzo di trasporto, e siccome i primi si contano attorno agli 800 e la cifra degli Asiatici non arriva ai 400, così non vi è gran folla per le strade.

Le case, per lo più baracche di legno e di ferro corrugato tranne pochissime in pietra, ad un solo piano, colle verande chiuse da un graticolato di legno, coi bassi porticati sotto i quali le piccole botteghe fanno mostra qua di merci europee, là di tessuti, vasellami d'argento istoriati, lavori in avorio dell'India e di Arabia, di forme e di colori vivaci e caratteristici, danno aspetto più di bazar che di città. Innanzi alle case senza porticati corrono marciapiedi di cemento, senza dei quali si affonderebbe nella sabbia fin oltre la caviglia. Le strade che s'incrociano irregolarmente, nel loro silenzio hanno qualcosa di misterioso ed offrono molteplici quadri pittoreschi coi bei filari di acacia rubra formanti vere gallerie, coi frequenti giardinetti di palme, di manghi, di pawpaw, alle cui ombre trovansi i pozzi per uso pubblico sempre frequentati da qualche gruppo di Cafri.

La popolazione è prevalentemente colorata: Arabi dalle lunghe camicie bianche, dalla pelle olivastra, dai nasi adunchi; Indiani dai berretti tondi ricamati, e se ne incontrano con una borsetta in mano, Figari ambulanti, che hanno il monopolio delle teste dei bianchi, non essendovi a Beira botteghe di barbieri; gli indigeni, circa 2500, sono della bella razza Cafra e mostrano tutta la loro plastica bellezza essendo ricoperti solo da un pezzo

di stoffa a colori ed a disegni molto vaghi e appariscenti, avvolto alla cintura. Di pelle lucente come porcellana, di forme slanciate, perfette, spesso erculee, paiono statue di bronzo fiorentino.

Ove oggi è Beira or sono vent'anni non v'erano che pochi *kraal* di indigeni. Quando il governo portoghese concesse la carta per la formazione della Compagnia di Mozambico si ebbe qua una notevole emigrazione di bianchi che salirono al numero di

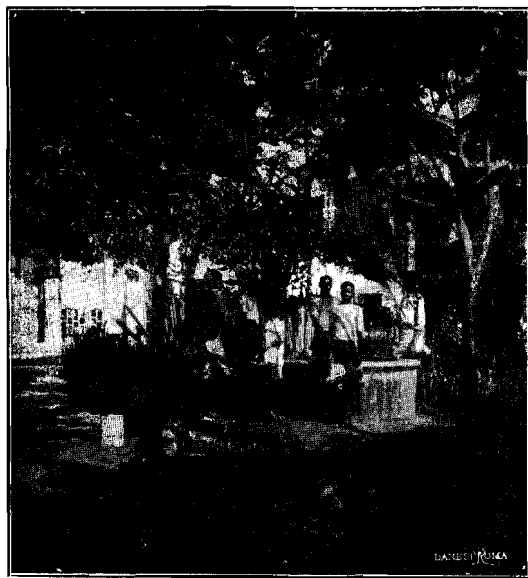


FIG. 2* — Un pozzo a Beira.

3000. È noto che i Portoghesi dal tempo della occupazione dei porti dell'est Africa ebbero sempre per scopo principale l'esportazione dell'oro dall'*hinterland* e che tale industria fiorì fino al 1837, cioè all'avvento dei Matabele. Ma intorno a Beira non vi erano ricchezze minerarie e bisognò inoltrarsi fino a Macequece, presso al confine del Mashonaland, cioè quasi 200 miglia per trovare filoni auriferi. La regione da attraversare era infestata dalla malaria e dalle fiere. Qua nel 1891 ebbero come vicino un concorrente poderoso: i pionieri inglesi, che avevano allora allora occupato il Mashonaland per creare la nuova colonia della Rhodesia; sorse anzi un conflitto e in vicinanza dell'antica Ma-

cequece, posta a non grande distanza dalla nuova, l'11 maggio 1901 si ebbe uno scontro fra poche centinaia di uomini, nel quale i Portoghesi rimasero soccombenti.

Non poche difficoltà dipendenti soprattutto dal clima e dalla mancanza di comunicazioni si incontrarono anche nel tentare imprese agricole. Non essendo perciò possibile realizzare rapidamente grossi guadagni la popolazione bianca diminuì. La costruzione della ferrovia migliorò assai lo stato delle cose: ritornò ad affluire la immigrazione bianca, vi si aggiunse l'Asiatica e la situazione commerciale di Beira si consolidò. Aggiungasi che l'importanza della ferrovia Beira-Mashonaland-Rhodesia aumenta ogni giorno coll'avanzarsi della transafricana: oggi ne fu aperto all'esercizio il tronco da Brokenhill alla frontiera del Congo, che raggiunge le importanti miniere di rame del distretto di Catanga; domani un altro passo sarà fatto verso il centro dell'Africa e col prolungarsi di questa grande via anche l'importanza di Beira è destinata ad aumentare.

Molto si è fatto e si va facendo con opere di drenaggio per togliere il ristagno delle acque allo scopo di combattere la malaria e dare terreni alla coltivazione: in realtà le condizioni di salubrità sono migliorate e di continuo sorgono fattorie. A questo riguardo fu interessante la visita ad una fattoria di proprietà del medico dell'ospedale, nella quale mi fu cortese guida lo stesso proprietario, il dottor Lacerda, un portoghese da diciotto anni residente a Beira.

Dista vari chilometri ed il modo di accedervi, la solita carrozzella spinta sulla ferrovia da due Cafri che camminavano di gran corsa senza mai arrestarsi, mi dimostrò nuovamente la vigoria di questa razza. Vidi estese coltivazioni, ancora giovani e quindi poco produttrici, della palma del cacao, la quale ha la singolarità di portare il piccol frutto al piede del tronco. Di grande importanza è l'allevamento del bestiame, maiali, pecore, capre e soprattutto bovini, dei quali ha molto pregio, perchè lattifera e per la eccellente carne, una razza importata dall'India. È caratteristica per la gibbosità fra le spalle, per le grandi orecchie cadenti, per la forma della testa che ha del pecorino, per le gambe sottili, per la grande docilità. La caccia vi abbonda, di antilopi, di piccole bestie feroci, ed un gruppo di Cafri addetti alla fattoria stava attorno a grandi fuochi cuocendosene un ricco bottino.

In questo lembo dell'Est Africa Portoghese merita d'essere notata la parte di funzione sociale che ha ciascun gruppo rappresentante i vari popoli qui residenti. Il grande commercio è in mano dei Tedeschi e degli Inglesi, e questi ultimi esercitano altresì un'influenza notevole sull'andamento della Compagnia di Mozambico, quasi un controllo. È il protettorato economico che l'Inghilterra tiene sul Portogallo e sulle sue colonie. Gli Arabi, gli Indiani denominati anche Baniani dai Portoghesi, i Greci sono



FIG. 3^a — *Una via di Beira.*

molto intraprendenti nel piccolo commercio. L'elemento Italiano, come nel resto del sud Africa, è troppo scarsamente rappresentato, sia nel campo commerciale che nell'agricolo. Esso invece fornisce molta mano d'opera nelle miniere, nelle costruzioni murarie e ferroviarie. La ferrovia da Beira alla Rhodesia fu in gran parte opera di Italiani, aiutati da squadre di Cafri nei lavori più grossolani. A Beira un esempio di commerciante italiano abile ed attivo è dato dal Martini che riuscì a formarsi una ingente fortuna esportando gomma, cera, pelli ed altri prodotti naturali e facendo l'albergatore. L'albergo Savoia di sua proprietà e costruito da lui or sono pochi anni può reggere al confronto dei migliori alberghi d'Africa (la quale nulla ha da invidiare all'Europa) ed offre tutte le comodità desiderabili.

I neri numericamente superiori sono i servi per la loro mancanza di attitudini. Anche qua come nelle colonie inglesi sono stimolati al lavoro da pene che puniscono il vagabondaggio e dalla tassa di *paillotte* che varia da mezza sterlina a due sterline annue per ogni capanna. Se il Cafro non possiede il denaro *ad hoc* è obbligato a lavorare fino ad aver prodotto la somma equivalente. In generale, poichè nei *kraal* vive della pastorizia, della caccia e della guerra, sente poco la passione al lavoro, onde quando guadagnò tanto che gli basti a pagar la tassa ed a comprarsi qualche moglie se ne ritorna al *kraal*. Considera le mogli come sua proprietà e rispetta maggiormente quelle che sposò per prima. Il Cafro che assume servizio presso un privato, nella casa o nei campi, è fornito di un foglio che rappresenta il contratto fra lui ed il suo padrone e che deve presentare all'autorità in prova che non è un vagabondo. Nello stesso tempo il foglio serve per identificare l'individuo e a tal uopo il Cafro, che è analfabeta, vi appone in una casella apposita l'impressione del polpastrello del pollice. A quanto mi fu riferito è un ottimo mezzo di riconoscimento poichè ogni pollice darebbe un'impressione sua propria.

II.

DA BEIRA A NAPOLI.

Imbarco sulla Gertrud Woermann. — Un lembo d'Africa antica. — Storia di Mozambico. — Cattivo metodo di colonizzare dei Portoghesi. — Mozambico la sonnolenta. — Il sultanato di Zanzibar. — Zanzibar, la perla degli oceani. — L'Africa Orientale Tedesca: Dar-es-Salaam, Tanga ed il suo villaggio indigeno. — L'Africa Orientale Inglese: Mombasa. — Vita di bordo. — Aden: paesaggio ed opere grandiose. — Tipi Somali — Nel Mar Rosso. — Suez. — Il Canale. — Port Said. — In vista dell'Italia.

Le comunicazioni dirette fra Beira e l'Europa oggi sono mantenute dalla « Deutsche Ost-Africa-Linie », i cui vapori partono ogni dieci giorni da Amburgo, fanno il giro attorno all'Africa e ritornano ad Amburgo. Vi impiegano quasi tre mesi ed al viaggio danno alternativamente la direzione dalla costa occidentale

all'orientale e viceversa. Non v'ha altra linea diretta dopo che, or sono pochi anni, il Lloyd austriaco cessò di far concorrenza a questa società germanica.

Il battello che discese lungo la costa occidentale passa da Beira diretto a Napoli ogni tre settimane. La *Gertrud Woermann* che io attendeva giunge in ritardo di due giorni causa il servizio di traffico. M'imbarco (11 ottobre) con entusiasmo pensando che la sua bandiera porta per me il nome Italia. La *Gertrud*, di 6500 tonnellate, promette di ospitarmi bene; non la trovo tuttavia linda come l'*Armada*, il battello inglese che da Southampton mi portò a Capetown. Ma quello non faceva servizio che di posta e di passeggeri, mentre questo trasporta anche grande quantità di merci, onde il viaggiatore non ha importanza molto maggiore della mercanzia.

Lo splendido mattino, il mare calmo, sono buon augurio pel viaggio, tanto più gradito poichè non sarà di breve durata: ventiquattro giorni. M'accorgo tosto d'aver messo il piede su terra tedesca dalla eccellente birra e dalla pedante regolarità del servizio di tavola, che non concede di scegliere nella nota, ma obbliga a vedersi passare sotto il naso l'intera fila delle vivande, fortunatamente breve.

Il mattino seguente siamo a Chinde Mouth, alla foce dello Zambese, oggi il porto principale pel commercio sul fiume. Ci appare di lontano la costa bassa, sabbiosa, con radi alberi, alla quale i grossi battelli non possono accostarsi causa i banchi di sabbia formati dal fiume. Ci fermiamo al largo e l'*Adjutant Amburg*, uno dei piccoli piroscafi della « Deutsche Ost-Africa-Linie » che fanno servizio lungo la costa, si avvicina a prendere dalla *Gertrud* alcuni passeggeri. Ripreso il cammino, si fa una manovra simulando un incendio a bordo. È condotta con ammirabile prontezza e disciplina.

Dopo due giorni di navigazione a sera arriviamo a Mozambico posta al 15° di latitudine sud, ma passiamo la notte al largo essendo difficile entrare nella baia. Al mattino appare dapprima un isolotto pianeggiante, sabbioso, con un faro, l'isola S. Giorgio, e subito dopo la piccola città di Mozambico su un'isola, separata dalla costa da uno stretto braccio di mare. La costa sabbiosa, piegata ad arco, verdeggiante, mostra la natura tropicale con le lunghe file di palme. All'ultimo orizzonte si levano due montagne,

una lunga e tagliata a tavola, l'altra in forma di piramide; prospettiva lontana, senza particolari, un profilo. Impressione di piacevole sorpresa desta Mozambico, come d'incontro di vecchia conoscenza.

Dopo tanta parte di Africa nuova e nuovissima, ultima Beira, d'improvviso balza alla vista un lembo d'Africa antica. Un colossale forte in muratura, in cima al quale sventolano i pennacchi di due grandi palme, il forte S. Sebastiano, poi altri forti; opere di difesa costruite dai Portoghesi in principio del 1500, allorchè soprafecero gli Arabi che fino dal secolo anteriore all'era cristiana conoscevano questi lidi e li dominavano da circa 800 anni; poi la città bianca, di tipo orientale. I Portoghesi passando per Suez giunsero nella baia di Mozambico l'anno 1489 con Pero da Covilham, e in seguito vi approdarono tutte le loro flotte che andavano in India; Vasco da Gama nel 1498, Gomez di Abreu, il grande Albuquerque morto nel 1515, Tristan da Cunha. Nel 1607 Mozambico fu assediata dall'ammiraglio olandese Van Caerden, ma invano. Nel 1608 gli Inglesi si mostrarono sulla costa per fare concorrenza commerciale. Per qualche tempo i Portoghesi riuscirono ad estendere i loro possedimenti sul littorale dalla baia di Delagoa fino ai porti del Benadir, ma alla fine del secolo XVII furono cacciati dagli Arabi e perdettero i porti settentrionali fino a Capo Delgado. Mozambico dà il nome al canale fra la costa africana e l'isola di Madagascar, canale largo dai 400 agli 850 chilometri, ed è la capitale dell'Est Africa Portoghese meglio conosciuta col nome di Mozambico.

Questa colonia, avanzo di passata grandezza, ha un'area di 293,400 miglia quadrate, una popolazione di circa 3 milioni d'indigeni ed una costa estesa dall'Amatongaland, la parte più settentrionale del Natal, all'Est Africa Tedesca, ossia dalla baia di Delagoa al Capo Delgado, presso a poco dal 10° al 27° di latitudine sud. Insieme all'Angola fino a pochi anni or sono costituì lo sterminato territorio che senza interruzione andava dall'Atlantico all'Oceano Indiano, sul quale vantavano dominio i Portoghesi. Nel 1811 per mezzo di esploratori e di trafficanti era loro riuscito di unire con via interna l'Angola al Mozambico. Ma l'avanzarsi degli Inglesi verso l'equatore e più precisamente la nuova colonia della Rhodesia fu un cuneo che separò i due territori. Inoltre l'Inghilterra, che tende ad ottenere uno sbocco nell'Oceano Indiano per la sua

colonia del Central Africa costeggiante il lago Niassa, col trattato del 1889 giunse ad un passo dalla meta riuscendo ad ottenere una striscia del territorio di Mozambico dal lago Niassa al basso Zambese.

Dal 1894 l'Africa orientale portoghese è divisa in tre distretti che da sud a nord sono: Lorenzo Marquez, Mozambico e Zambesia. Gli ultimi due, i più vasti, separati dal grande corso dello Zambese, furono dal Governo della madre patria ceduti a due compagnie *chartered*, ossia aventi il diritto esclusivo di colonizzazione, che assunsero il nome dei rispettivi distretti. È precisamente il metodo di colonizzazione opposto a quello tenuto dagli Inglesi.

Questi, per iniziativa di compagnie private, occupano territori e li colonizzano ottenendo dal Governo fin dai primordi il privilegio *ad hoc*: in volger di tempo le colonie, già divenute fiorentissime, entrano a formar parte della nazione come imperi, federazioni esempi: l'India, gli Stati del Sud Africa, l'Australia. Al contrario i Portoghesi vantarono la loro sovranità su terre che poi non riuscirono ad occupare effettivamente nè a colonizzare per troppa estensione e per mancanza di mezzi. Furono quindi obbligati a cedere a compagnie i possedimenti che per lo Stato erano passivi e fonte di difficoltà. Del resto va notato che di tanto in tanto i Portoghesi incontrarono ostilità negli indigeni del Mozambico, talora lunghe e difficili da vincere come quelle del 1896; e senza restrizione si può affermare che il paese non è interamente sotto controllo, e che non furono ancora create quelle comunicazioni senza le quali è dimostrato dall'esperienza che l'occupazione di una terra selvaggia è più nominale che effettiva.

Allo sbarco concesso dalle poche ore di fermata del battello una scena dantesca mi richiama alla mente il clamore delle anime sulla riviera di Acheronte e

Caron dimonio con occhi di bragia

che batte col remo quelle che indugiano a salire la sua barca. Qua invece un ufficiale di bordo ai piedi della scaletta sospesa, armato di uno scudiscio di ippopotamo, trattiene la furia dei Neri i quali, pressochè nudi, gridando come indemoniati e saltando agilissimi sulle loro imbarcazioni, si precipitano a gara per impadronirsi dei forestieri desiderosi di sbarcare. Qualche scudisciata

che colpisce e più anche il timore li fanno balzare indietro un momento; ciò nondimeno lo sbarco avviene fra cadute, urli e scene comiche. Ed il comico continua andando a riva, giacchè il grande oscillare delle piccole barche e le ondate procurano a più d'uno, me compreso, un buon bagno e da ultimo non si giunge a posar piede a terra se non inforcando le spalle di un nero, che in tal modo vi fa guadare l'ultimo tratto che vi separa dalla scala della gettata di approdo.

Scendendo a terra si incontrano gli edifici pubblici: la chiesa dal campanile aguzzo, la capitaneria del porto, la casa del municipio; costruzioni di tipo Ispano-Lusitano. Le vie strette, polverose, le case bianchissime con grandi cancellate di ferro e intramezzate da frequenti boschetti di alte palme di cocco danno carattere orientale ma dimostrano anche una vetustà triste, quasi di luoghi abbandonati, tanto più per lo scarso movimento. La decadenza appare evidente e l'impressione è penosa a confronto della vicina Africa inglese costruita in ferro corrugato ma che rispecchia tutta l'energia della vita dei colonizzatori. Questa nota è poi accentuata dal fatto che, dopo vari secoli di dominazione bianca, la vita dei Neri si conserva ancora con tutte le caratteristiche più primitive e selvagge entro la città stessa.

Il piccolo mercato, recinto murato posto al centro di essa, offre un quadro unico di vita indigena. È frequentato esclusivamente da neri. La meschina merce dimostra la misera vita indigena: sono pezzi di canna da zucchero, radici di manioca, pomodori ammucchiati qua e là per terra; marmitte di ferro fuso, recipienti pieni di pombe, la torbida e fetente birra fatta con frutti di banano, cesti cilindrici lunghi e terminanti a cono contenenti magri polli, manicaretti d'aspetto ripugnante per un europeo. La folla variopinta emana il penetrante odore caratteristico della razza nera. Al passare degli Europei guarda con espressione di meraviglia e molti ridono sgangheratamente. Le donne hanno il corpo, eccettuate le braccia e le spalle avvolto in un drappo a forti tinte, giallo, rosso, azzurro ed il capo coperto da un turbante. Molte sono di singolare bruttezza, col viso intonacato di ocre bianca che dà loro un aspetto che ricorda esattamente le maschere viste nei musei, che i Neri usano portare in guerra o nelle loro feste. Nel mercato non si veggono Europei all'infuori delle guardie di città Portoghesi.

Contiguo alla città bianca, nella parte sud dell'isola, sorge il villaggio indigeno. Lungo la sabbiosa riva del mare e alquanto all'interno, fra massi di rocce ancora intatti si affollano le grandi capanne di paglia rettangolari, cinte del caratteristico steccato, ove si aggira la popolazione Cafra. Bellissime palme di cocco s'inalzano fra le capanne ed i verdi brillanti pennacchi rendono pittoreschi i gruppi di abituri dalle tinte nerastre.

Sebbene il porto di Mozambico sia uno dei migliori della costa orientale dell'Africa, il commercio della città è in continua decadenza. La sua popolazione bianca, prevalentemente portoghese, è appena di 500 abitanti. Gli indigeni preferiscono portare a Mesaril, piccola città della Rhodesia settentrionale, presso la frontiera del Mozambico, le mercanzie che costituiscono la ricchezza del paese; oro, argento, ferro, malachite, avorio, semi oleosi, indaco. Numerosi sono i commercianti immigrati dall'India, diversi dei quali lavorano in oreficeria. I Portoghesi da lungo tempo dominatori non riuscirono ad essere i veri padroni.

Il ritorno alla *Gertrud*, causa il vento, richiede abilità e gran forza di remi. Occorre metter la vela alle piccole barche e fare un'ampia deviazione per prendere il vento favorevole.

*
* *

Da Mozambico siam diretti a Zanzibar, distante due grandi giornate di navigazione. Si passa in vista dell'isola Ibo, la cui piccola città è capoluogo del distretto delle isole di Capo Delgado. Fu ed è forse ancora un centro pei trafficanti di schiavi. Restiamo al largo e non ci appare che una striscia di terra bassa, sabbiosa, con rari alberi. Al Capo Delgado lasciamo il litorale portoghese per navigare fra le reliquie del sultanato di Zanzibar, lo Stato mussulmano posto oggi, com'è noto, sotto il protettorato di tre potenze, Germania, Inghilterra ed Italia, e la cui costa si estende circa dal 3° di latitudine nord al 10° di latitudine sud.

Il sultanato di Zanzibar è una corona di gemme preziosissime; isole e coste formano il giardino del litorale d'Africa bagnato dall'Oceano Indiano. Gli Arabi nelle loro migrazioni dal fondo del Mar Rosso incominciate nel secolo anteriore all'era nostra conobbero tutto questo litorale dal Capo Guardafui fino a sud di Sofala e vi si stabilirono per primi sviluppando un traffico floridis-

simo e dandosi alla ricerca dell'oro. I Portoghesi, al tempo delle loro grandi navigazioni con Vasco da Gama, trovarono su questi lidi città fiorenti già da otto secoli; Quiloa, Zanzibar, Mombasa, Brava, Lamu, Merca, Mogadiscio. Lottarono essi lungamente per sopraffare gli Arabi e mentre riuscirono ad impadronirsi in modo definitivo dei loro possedimenti a sud del Capo Delgado, solo per poco tempo, sino alla fine del secolo XVII, poterono occupare quelli a nord. Gli Arabi vi ripresero il sopravvento conservandolo fino ai giorni nostri e queste terre costituirono il sultanato di Zanzibar, il quale fino al 1856 restò sottomesso all'Iman di Mascate e da quell'anno se ne staccò per formare uno Stato distinto.

La famosa conferenza di Berlino del 1885, che stabilì il principio delle sfere d'influenza assegnate alle potenze europee in Africa e che aprì il periodo delle esplorazioni commerciali e politiche, segnò anche la fine del sultanato di Zanzibar perchè la Germania e l'Inghilterra ne incominciarono la conquista regolare. Nel 1894 il sultano Tuéni, d'accordo con l'Inghilterra, cedette in affitto all'Italia i porti del Benadir, Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik, che l'Inghilterra nel 1889 aveva ottenuto per sè e così l'Italia partecipò al bottino. Però la parte del leone toccò all'Inghilterra ed alla Germania, all'Italia rimasero le briciole della tavola. Oggi il sultano non ha che la sovranità nominale e va protestando, ma *est vox clamantis in deserto!*

Giova dare un'idea generale della parte che chiamerei il cuore del sultanato, posta circa fra il 5° ed il 7° di latitudine sud. Pressappoco parallela alla costa africana, con direzione da sud a nord, stendesi l'isola di Zanzibar, lunga un centinaio di chilometri, larga una ventina; a nord, poco lungi da essa e colla medesima orientazione, sta l'isola di Pemba, un po' più piccola, l'antica Menuthias dei navigatori Greci. Fra queste ed il continente, resta un braccio di mare, formante un ampio canale, detto di Zanzibar nella parte meridionale, di Pemba nella settentrionale. Terre tutte di formazione corallina, offrono aspetto affatto diverso dalla costa sabbiosa di Mozambico, di Chinde e di Beira, dai grandi banchi che rendono talora impossibile l'approccio. Le coste tagliate a picco, le acque profonde permettono di avvicinarsi ai grandi battelli, benchè i numerosi scogli rendano difficile la navigazione; inoltre la grande frastagliatura delle rive, le numerose baie sparse

di molte piccole isole, dànno una varietà di linee assai pittoresca, tanto più che la vegetazione è dappertutto straordinariamente abbondante: una verzura magnificamente tropicale riveste le terre e scende a tuffarsi nelle acque. Il cielo purissimo è del più cupo azzurro e come i giorni e i crepuscoli si distinguono per luci abbaglianti, per colori ardenti e per calori fortissimi, le notti non sono meno caratteristiche per la frescura e per le tinte calde massime quando

nei plenilunii sereni
Trivia ride tra le ninfe eterne
Che dipingono il ciel per tutti i seni.

Entriamo nel canale di Zanzibar in un pomeriggio splendido e poichè si costeggia l'isola ne possiamo ammirare la vegetazione ricca di palme, finchè si giunge alla città distesa in linea lunga sulla riva. In faccia ad essa si mette l'ancora. Tosto si avvicinano al piroscavo le piccolissime canoe scavate in un tronco d'albero, su ognuna delle quali sta un indigeno che tenta guadagnare qualche *penny* saltando in acqua. Passano imbarcazioni indigene da pesca: sono molto piccole e munite perciò di un arnese che impedisce loro di capovolgersi e che consta di un telaio di legno quadrilungo appoggiato coi due lati lunghi sulla barca, mentre i corti pescano nell'acqua. A distanza sorgono dalle acque della rada gli avanzi di un grosso piroscavo naufragato su questi scogli pochi anni or sono. Monito ai capitani troppo arditi!

L'edifizio della città che più attrae l'attezione è il nuovo palazzo del sultano colle grandi verande, a tre piani e coll'*harem* sormontato da un bianco porticato. Lo costruirono gl'Inglesi dopo aver distrutto il vecchio, ed ecco in qual modo. Nel 1890 essi aveano dichiarato il protettorato sull'isola di Zanzibar, che per numero di abitanti, circa 150,000, e per commerci rappresentava la parte più importante del sultanato. Nel 1896 venuto a morte il sultano, poichè quegli che avrebbe dovuto succedergli per diritto secondo le leggi mussulmane era insofferente del dominio inglese e volca opporsi ad esso, gl'Inglesi bombardarono il palazzo ove egli si era rifugiato con intenzione di fare resistenza e proclamarono a nuovo sultano un suo cugino che si sarebbe lasciato guidare a loro talento.

Zanzibar fu chiamata da Stanley la perla più bella degli oceani, la Bagdad, l'Ispahan, la Stambul dell'Africa orientale. Marco

Polo disse di avervi trovato « moult grandes marchandises ». Oggi è centro di commercio importantissimo, in relazione coll'India, coll'Europa, coll'America. L'attività maggiore vi è naturalmente esplicita dagli Inglesi, dopo i quali vengono i Tedeschi ed i Francesi. Non poca parte vi prendono gli Arabi ed i Baniani. È noto che purtroppo fino ai tempi recenti Zanzibar fu anche il principale centro del mercato degli schiavi.

Poichè la « Gertrud » resterà ferma tutta notte, andiamo a terra. La città di Zanzibar conserva interamente il carattere arabo. Gli edifici più o meno europei come il nuovo palazzo del sultano, la chiesa inglese, i consolati non bastano a trasformarne la fisionomia; di più molte case moderne si vollero costruite in stile arabo. Le ruine del vecchio palazzo merlato del sultano fanno pensare ai modelli di edifici turchi esistenti a Venezia. Le strette vie della vecchia città, il caratteristico angusto bazar, gli edifici con porta ad architrave in legno, l'una e l'altro magnificamente intagliati di arabeschi orientali, di fogliami e ornati con borchie di metallo a lunghe punte le conservano il carattere nazionale.

Passeggiando di sera lungo la marina popolata da barche e navigli e costeggiata da palazzi e giardini, vien fatto di ricordare la riva degli Schiavoni e l'orecchio si tende come se dovesse giungergli la nota parola: gondola, gondola! D'altra parte, inoltrandosi in città, si è in pieno oriente tropicale; sia che si percorrano le strade solitarie ove vi colpisce il penetrante profumo delle spezie e specialmente dei famosi chiodi di garofani, uno dei più importanti prodotti dell'isola; sia che si entri in alcuno dei numerosi negozi in cui vendonsi prodotti indigeni o lavori di industrie locali, dell'India e dell'Arabia, come penne di struzzo, avorio, pelli, oggetti di legni preziosi, di corna di rinoceronte, lavori di oreficeria e d'intarsio, tessuti di seta e di argento, perle d'oro; sia che si osservi la folla costituita da cam-



FIG. 4ª — Il sultano di Zanzibar.

pioni di tutte le razze, Arabi, Indiani, Negroidi, Europei, Gialli e formante il più strano amalgama di tipi, di colori e di costumi.

Vista di sera vi sorprende la innumerevole quantità di caffè e di bar, nei quali donne di tutte le parti del mondo, di Francia, d'Italia, di Germania, del Giappone e del luogo mescono bevande d'ogni specie ed offrono i loro favori con generosità pari al loro numero.

*
* *

Il mattino seguente all'alba da Zanzibar torniamo un passo indietro per toccare Dar-es-Salaam, posta sul continente all'imbocco meridionale del canale. Non sono che poche ore di viaggio.

All'entrata in Dar-es-Salaam ci si offre un incantevole quadro di tipo idillico che giustifica pienamente il nome dato al luogo, significando esso « Casa della pace ». La baia cosparsa di molte isole, dalle coste frastagliatissime, è splendida per sicurezza e provvista delle migliori comodità di sbarco. Molto ampia, si presenta come un gran cerchio con numerose insenature, e con un unico stretto punto di entrata. Nella vegetazione intensamente tropicale prevalgono le leggere e slanciate palme del cocco, i mango di forma rotonda regolare, dal fogliame verde cupo, di proporzioni spesso colossali, i baobab di color grigiastro, ancora spogli di fogliami, dai tronchi enormi che sotto queste latitudini raggiungono frequentemente il diametro di dieci metri. La vita di questa pianta non di raro dura quattro, cinque secoli.

La città non consta di un agglomerato uniforme, bensì di vari gruppi, ora di carattere arabo come l'ospedale, più spesso di tipo germanico col tetto rosso e le mura bianche, che si annidano fra il verde rigoglioso che riveste le insenature dell'azzurrissimo mare. La piccola orchestra di bordo della « Gertrud » porta il saluto della patria lontana intonando l'inno germanico.

Dar-es-Salaam, terra del sultano di Zanzibar, è dal 1885 sotto il protettorato tedesco. Nel 1890 diventò capitale della colonia dell'Africa Orientale Tedesca e la Germania ne fece il principale porto per affrancarsi dalla tutela di Zanzibar, caduta nelle mani degli Inglesi. Fino al 1887 non fu che un villaggio con poche capanne di Neri, di Arabi e di Indiani ed oggi è un centro com-

merciale che fa seria concorrenza ai vicini porti inglesi. Scendiamo a terra.

Lungo la riva, alta sul mare, corre la strada principale ove i moderni edifizi, il palazzo del Governo, la posta, la dogana si succedono fiancheggiati da giardini. Qua sorge ancora l'antico forte portoghese trasformato in caserma. Addentrandosi pochi passi si è nel quartiere arabo ed indiano, dalle casette a veranda, sotto la quale sono esposti i frutti indigeni, i dolci, o stanno gli Indiani a fumare nelle enormi pipe a fornello, a dormire, a lavorare in oreficeria coricati in terra e con certi ordigni affatto primitivi. Appresso viene il villaggio indigeno: capanne allineate



FIG. 5ª. — L'ospedale di Dar-es-Salaam.

regolarmente su larghi viali sabbiosi, ombreggiati da filari di enormi piante di cocco. La popolazione in gran parte è formata di Suaheli che derivarono dall'incrocio degli antichi Arabi coi primitivi indigeni, ed il loro colore va dal nero al giallastro. Usano avvolgersi in drappi a tinte vive ed istoriati. Da tanta varietà di razze e dei pittoreschi loro costumi risultano le più fantastiche scene.

La bianchezza abbacinante delle sabbie, la luce intensissima, il calore igneo del sole benchè l'atmosfera sia molto secca, sono assolutamente degni dell'Africa, cosicchè dopo lunga camminata ci si rifugia volentieri in una delle fresche birrerie di perfetto tipo tedesco, ove la eccellente birra di Monaco è versata in enormi coppe, degne di un Gambinus la cui sete abituale sia intensificata dai calori equatoriali.

Come Mozambico riflette la vita sonnolenta del Portogallo, così Dar-es-Salaam mostra tutta l'energia dei coloni tedeschi. È noto che la colonia dell'Africa Orientale Tedesca si addentra nel continente fino a toccare i grandi laghi Niassa, Tanganica e Vittoria Nianza. Dar-es-Salaam è punto di partenza di una ferrovia diretta all'interno, per ora in attività fino a Kilimatindi ma



FIG. 6^a. — *Dar-es-Salaam. Villaggio indigeno.*

che, in un giorno non lontano, passando per Tabora, una delle più importanti stazioni della colonia, deve giungere ad Ugigi sul lago Tanganica. Da essa dovrebbe staccarsi un ramo diretto al lago Nianza. Alla prima si attende con alacrità, mentre la costruzione del secondo sarà certo ritardata dal fatto che nella limitrofa colonia dell'Est Africa gl'Inglesi negli ultimi anni misero in comunicazione Mombasa sull'Oceano Indiano col lago Nianza mediante la ferrovia dell'Uganda. Le regioni da attraversare, in molti punti malsane per malaria e per la malattia del sonno, sono ricche di minerali, di prodotti del suolo e animali. Inoltre vi è il progetto di costruire una linea che da Kilua, porto a sud di Dar-es-Salaam, vada al lago di Niassa.

La « Gertrud » si trattiene tutto il giorno e la notte per caricare merci provenienti in parte dai magazzini della città, in parte dal grosso piroscafo « Kaiser » della Deutsche-Ost-Africa-Linie che le trasportò or ora da altri punti della colonia. Sono cereali, caucciù, semi oleosi, pelli di buoi, frutti secchi, avorio, coprah ossia polpa di cocco.

Dopo una notte insonne, poichè l'incessante fragoroso rumore delle operazioni di carico non permise di chiudere occhio, al mattino di buon'ora si lascia Dar-es-Salaam, si ripassa per Zanzibar, ove si fa breve fermata per prender la posta e caricare avorio e si continua la rotta su Tanga distante poche ore. La baia di Tanga si presenta come una profonda insenatura della costa, dalle rive alte e scoscese, interamente ricoperte da foltissima vegetazione che scende fino alle acque limpide e quanto mai azzurre. Al quadro ridente formano cornice grandiosa alte montagne che stendonsi in ampia catena: sono i contrafforti del Kilimangiaro. Saluto con emozione le forme colossali, tanto più che fino ad ora l'Africa costiera fu sempre piana.

Tanga fu terra Araba di grande importanza attorno al 1000, ma sopraffatta dalla vicina Mombasa nel secolo xv. I Portoghesi vi dominarono dal tempo delle loro grandi navigazioni su queste coste finchè nel 1728 furono cacciati dagli Arabi. Da allora stette sotto la sovranità dell'Iman di Mascate, poi del sultano di Zanzibar. Gli Inglesi aspirarono ad averne il protettorato, ma nel 1889 la Germania la occupò ed oggi è uno dei migliori porti dell'Africa Orientale Tedesca.

Allo sbarco la prima cosa che attrae è la stazione della ferrovia che si addentra con percorso non lungo fino a Korogwe e che forse un giorno salendo le prime falde del Kilimangiaro arriverà al lago Victoria Nianza. La popolazione europea di Tanga benchè costituisca un nucleo minimo di fronte all'elemento indigeno e d'immigrazione soprattutto dall'India, in pochi anni diede notevole sviluppo ai commerci e diverse importanti Case tedesche sono qui rappresentate. Nel piccolo quartiere europeo, ove notasi anche un vasto mercato, giunti in fondo ad un viale del pubblico giardino ombreggiato da baobab, da palme e da mango ci si trova davanti ad un busto di Bismarck. Un monumento anche qua! L'impressione che vi desta è di sorpresa, ma allorchè si pensa che il celebre cancelliere fu il vero creatore di questa co-

lonia tedesca, colonia di prima importanza che gareggia coi vicini possedimenti inglesi, l'impressione di sorpresa cessa, anzi si comprende che questo è fra i pochissimi monumenti che abbiano vera ragione d'essere.

La parte maggiore di popolazione indigena è data dai Suaheli. Il popolo Suaheli molto sparso sul littorale del sultanato di Zanzibar e nell'*hinterland* ha grande importanza per la civilizzazione di queste terre, secondo alcuni, pari a quella che ebbero



FIG. 7^a — Una via di Tanga col monumento a Bismarck.

gli Arabi nel nord dell'Africa; giacchè fu per mezzo suo che i popoli che qui immigrarono a scopo di traffico e di esplorazioni riuscirono a penetrare nell'interno, valendosi della sua conoscenza dei luoghi, delle vie da esso tracciate, della sua docilità e fedeltà per guidare le carovane.

Uscendo dalla città mi trovo subito in mezzo alla foresta. Lo splendore della vegetazione tropicale mi attrae e prendo il primo sentiero. Incontro qualche indigeno, passo dinanzi ad una capanna rettangolare, fatta di rami disposti a largo graticolato tenuto riunito con terra, coperta di paglia e mentre cammino ammirando questa natura ancor vergine, mi colpisce il rumore di un tamtam, che viene a turbare il silenzio misterioso. Lo seguo ed in pochi

minuti mi trovo in mezzo ad un grande villaggio indigeno, in tutta la sua caratteristica e pittoresca vita. Le capanne si nascondono in mezzo alle colossali palme di cocco, che ora si ergono diritte come colonne, ora si contorcono stranamente prima di levare il pennacchio carico dei grossi frutti ancora verdi. Stretti sentieri corrono in ogni direzione. Sotto le rustiche verande che proteggono il davanti delle capanne è raccolta la popolazione: donne che sedute a cavalcione sopra uno sgabello foggiato come l'incudine di un fabbro, estraggono la *coprah* dal cocco raschiando la noce spaccata in una punta dell'incudine; uomini che con fibre tessili fanno treccie che poi serviranno a formare tappeti; indigeni che percuotono una specie di tamburo. Altrove sono gruppi di donne, di uomini, di fanciulli in ozio che mi osservano con curiosità, alcuni stando sospet-



FIG. 8ª — Donne suaheli.

tos sulla porta della capanna, pronti a fuggire se vi accostate, altri che si lasciano avvicinare. Mi viene la cattiva idea di gettar loro qualche *pence* e subito mi si forma un codazzo del quale neppure colla macchinetta fotografica riesco a liberarmi. Non se ne vanno che dopo avermi seguito a lungo. Qua e là, entro recinti, stanno i cammelli da trasporto.

Le donne portano braccialetti fatti con grossi dadi di ambra e parecchie collane, talora d'oro e d'argento finamente lavorato; hanno gli orecchi sovraccarichi di grossi orecchini, infitti su tutto il padiglione ed il lobo dell'orecchio è deformato in modo veramente strano ed orribile. Dopo essere stato forato, a poco a poco

il foro è ingrandito sì da farvi entrare un piccolo anello che viene sostituito da altri sempre maggiori in modo che da ultimo se ne applica uno del diametro di cinque centimetri. Quando la donna non porta l'anello, anzichè lasciar penzolante il cerchio di pelle rimasto vuoto, lo arrovescia sul padiglione. Fra queste negroidi se ne incontra qualcuna di color giallastro, colore che sebbene non bello, permette che i lineamenti, il taglio degli occhi, il nero delle ciglia, l'espressione del viso abbiano maggior risalto:



FIG. 9ª — *Mombasa, Toilettta di Suaheli.*

giacchè a me parve sempre che il color nero tolga al viso molta espressione e che sia quasi una maschera.

A sera tarda, illuminata da un sereno plenilunio, ritorno a bordo, ma il battello resta fermo tutta la notte dovendo fare gran carico di merci: cereali, pelli, coprah, avorio, frutti secchi, spezie, caucciù; con quanto gradimento dei passeggeri non si può ridire!

*
* *

Lasciando Tanga si esce dal canale di Pemba ed in sei ore si arriva a Mombasa, la capitale dell'Est Africa inglese. In un

pomeriggio limpido e caldissimo mettiamo l'ancora nel porto di Kilindini. Mombasa situata su una piccola isola di forma circolare, fra due estuari, ha in ognuno di essi un eccellente porto, l'uno denominato Mombasa, l'altro Kilindini. Questo, il maggiore, è molto vasto e circondato da alte scogliere rivestite di folta vegetazione.

A pochi passi dallo sbarco una piccola ferrovia con carretti spinti da neri, sul tipo di quella di Beira, seguendo un lungo viale ombreggiato da superba vegetazione ove spiccano colossali mango, baobab e palme e popolato da belle ville con giardini, guida al centro della città. Qua trovansi le sedi delle società coloniali inglesi e tedesche e fra esse noto con compiacenza quella

della « Società Commerciale Italiana ». Sorgono anche grandi alberghi e la imponente chiesa delle missioni inglesi. Ma la maggiore attenzione si rivolge all'antico forte portoghese del principio del secolo XVI. È l'avanzo della dominazione incominciata con incendi e distruzioni dagli ammiragli portoghesi e continuata colla tirannide fino a che gli Arabi non invocarono l'aiuto dell'Iman di Mascate, che si prese poi definitivamente Mombasa nel 1740.

Così essa passò sotto il dominio dei sultani di Zanzibar. Ai tempi della espansione coloniale germanica, la Compagnia tedesca dell'Africa orientale ebbe idea di annetterla e nel 1886 scoppiò un dissidio fra la Compagnia ed il Sultano intorno alla occupazione di un punto della costa in vicinanza della città: il dissidio fu risolto da un arbitrato a favore dell'Inghilterra e così anche Mombasa passò sotto il suo protettorato.

Dal forte addentrandosi nella città, che si palesa centro di traffico di molta importanza, meritano una visita il quartiere indiano e l'arabo. Gli abitanti esercitano in gran parte il piccolo commercio e costituiscono il nucleo maggiore della complessiva popolazione di 30.000 persone. Percorrendo le anguste strade pittoresche per le bianche, rozze moschee, per le porte di legno istoriate con arabeschi, interessa soffermarsi al mercato delle frutta ed a quello degli ornamenti indiani, tipico per gli enormi monili da piedi, di argento cesellato. Il porto di Mombasa propriamente detto, benchè più piccolo di Kilindini, è maggiormente animato e sulle alture che lo dominano sono riuniti i magazzini delle merci e gli uffici doganali.

Mombasa, come tutti sanno, è punto di partenza della ferrovia dell'Uganda, circa 600 miglia che gli Inglesi costruirono con sorprendente rapidità, pur dovendo superare grandi difficoltà tecniche e combattere per giunta contro due nemici, le bestie feroci e la malaria. Da sei anni è aperta al traffico. La sua importanza non deriva solo dall'aver essa aperto al commercio un'immensa e ricca zona di terre, ma anche dal fatto che giunge al lago Vittoria Nianza. E questo lago, posto sull'altopiano a 1200 metri sul mare e attraversato dall'equatore, fu scoperto nel 1858 dallo Speke e riconosciuto da lui stesso nel 1862 come la principale origine del Nilo. Le famose origini del gran fiume, per tanto tempo sogno degli esploratori, alle quali il Livingstone pensava anche

nel delirio della morte, dopo averle per anni ricercate nelle sue esplorazioni, oggi sono accessibili colla ferrovia!

Mombasa è l'ultimo porto del sultanato di Zanzibar che noi visitiamo e dopo breve sosta si fa rotta direttamente per Aden, dalla quale ci separano cinque grandi giorni di viaggio. Il tempo ottimo, il monzone di sud-ovest propizio, danno garanzia che faremo anche questa tappa regolarmente. L'atmosfera è calda ma non afosa causa la brezza. Dopo un lungo giorno di navigazione passiamo l'equatore e ciò mi procura il primo piacere del ritorno; il ritorno nell'emisfero nord, in quello sul quale io abito.

La vita di bordo in pieno oceano si ripete ogni giorno uguale; coi modesti svaghi dell'orchestrina che suona regolarmente, al mattino sul ponte di seconda, la sera su quello di prima; dei canti serali attorno alla gran coppa a cui tutti i cantori attingono; dei pochi giuochi sportivi, poichè i Tedeschi li amano assai meno degli Inglesi,

Due piccoli episodi; uno lieto, l'altro triste. Da qualche giorno, sulle tende che proteggono dal sole il ponte inferiore, saltano due graziosi uccelli. D'onde vennero i piccoli ospiti dal debole volo, che non osano lasciare la nuova terra? Un giorno un grosso falco viene a posarsi sulla cima dell'albero di poppa e tiene fra gli artigli una piccola preda che spennacchia. Un marinaio per impadronirsene si arrampica sull'albero e gli è presso; il falco appena gli sfugge; evidentemente è sfinito dal lungo viaggio. Un altro marinaio tenta ancora e riesce ad afferrarlo cavandosela con qualche colpo d'artiglio al braccio. È un bel falco *peregrinus*, grigio argenteo e viene tosto sacrificato.

Il tempo si mantiene costantemente magnifico con qualche piccolo temporale che giova a mitigare i forti calori. Passiamo in vista di un lungo tratto di costa della Somalia, tutto montuoso, tagliato a tavola, con qualche cima aguzza, con grandi macchie giallastre, e dopo quattro giorni giriamo il capo Guardafui, alta prominenza, nuda, selvaggia, adusta. È tutto ciò che posso vedere della Somalia italiana. Entrati nel golfo di Aden ci si mostra per qualche tempo la sua costa meridionale, grandiosa per le alte montagne e vi troviamo una piacevole brezza. Nel meriggio di un glorious day siamo in vista di Aden.

In faccia a noi sorge la imponente montagna formante la penisola che limita a oriente la baia di Aden e, benchè a notevole

distanza, sui fianchi rocciosi, sulle cime, nei punti che più s'avanzano sul mare si notano le fortificazioni coi loro edifizi bassi, quadrangolari, grigi, i fari colle torri candide. Il mare è popolato di bianche vele e sparso di piccole isole che appaiono solo per le candide torri dei fari che sorgono su di esse. Avvicinandoci alla baia la scena si completa e diventa maestosa per linee colossali, ma quanto diversa dalle terre vedute or sono pochi giorni. Dai giardini di Armida siamo passati alle rupi delle Gorgoni.

Due grandi promontori stanno al limitare della baia, uno a evante alto più di 500 metri, tutto fortificato, l'altro a ponente un po' più basso: loro caratteristica è d'essere affatto di nuda roccia e coronati da aguzzi pinnacoli. Per selvaggità, pei precipizi che li rendono inaccessibili ricordano gli immani scogli veduti nei mari del nord, in prossimità dell'Islanda, ma mentre quelli per l'abbondanza di umidità sono rivestiti da verdi tappeti di licheni e di muschi e popolati da milioni di uccelli, questi per la siccità pressochè perenne non portano traccia di vegetazione, sono del tutto disabitati e pur offrendo molta varietà di colori sono estremamente adusti. Fra i due promontori stendesi in grande arco la baia, dalle rive pianeggianti, qua e là scogliose e disseminate di radi alberi. Ai piedi del promontorio orientale, verso il golfo di Aden, sorgono le baracche militari, basse, quadrangolari, coi tetti rossi; mentre una insellatura del promontorio lascia vedere nell'interno della baia un lembo della città dalle case bianche, dal tetto piano, secondo il tipo arabo.

Ci fermiamo alcune ore mettendo l'ancora al largo. Una particolarità di ciascuna delle nostre fermate è d'esser circondati all'arrivo da una folla di imbarcazioni di piccoli mercanti che vengono ad offrire ogni genere di merci. Nella parte più meridionale dell'Oceano Indiano sono Cafri, Indiani, Arabi che vendono conchiglie di iridescente madreperla ed altre di vivissimi colori, bastoni di corna di rinoceronte, di ebano, pelli di animali feroci, stoffe di seta, sigarette. In Aden prevalgono gli Arabi venditori di penne di struzzo, di porcellane dell'India ed i Somali che offrono corna di antilopi, collane di ambra, mascelle di pesce cane, frutta, graziosi cesti di fibre tessili.

I Somali, elemento nuovo di popolazione che si aggiunse agli Arabi ed agli Indiani, sono oggi in Aden molto numerosi. Il So-

malo che pel colore poco differisce dai popoli Cafri ne è invece assai diverso per tipo e carattere. Ha il naso sottile e diritto, le labbra relativamente alla razza poco carnose, e si distingue specialmente per la espressione piena di fiera, assai più vivace di quella del Cafro e pel moto senza posa. Molti usano tenere i capelli lunghi e tingerli con ocre che dà loro un colore fulvo. Non sono coperti che di un pezzo di stoffa, per lo più scuro, avvolto alla cintola. Da tale aspetto si intuisce come siano innanzi tutto guerrieri. Nè si stenta a ritenerli predoni dal loro modo di mercanteggiare, dal momento che osano chiedere per esempio tre sterline per un oggetto che poi cedono per cinque scellini. Tal fatto non si nota presso i Cafri, di natura migliore, calmi e per nulla sfrontati; hanno abitudine di vendere a prezzo fisso e li trovo molto onesti.

La baia di Aden ebbe fama *ab antiquo* di essere il migliore porto dell'Arabia per la sicurezza che gli dà la naturale conformazione. Fu stazione dei Fenici nei loro traffici alle Indie e dopo di loro degli Egizi e dei Romani. La sua importanza che era durata pur nel medioevo, scemò colla scoperta della via alle Indie dalla parte del Capo di Buona Speranza. L'Inghilterra ne ottenne la cessione dallo Sceicco nel 1839 e ne fece centro di una colonia che si estese rapidamente e tuttora si estende. Di qui non solo si domina la via alle Indie, e perciò gli Inglesi ne fecero una piazza forte di prim'ordine, ma è altresì facile la via all'interno nelle ricche provincie di Jemen e di Hadramaut.

La città di Aden è divisa in antica, abitata di preferenza dagli Arabi ed in moderna, costruita a scacchiera ma con case di tipo arabo. I bacini che provvedono d'acqua la città sono quanto vi è di più meritevole di visita. Sotto un clima infuocato essa è poverissima d'acqua, onde non è esagerazione il dire che non vi è acqua se non ne cade dal cielo e qua piove solo in gennaio e febbraio. In una stretta valle che domina la città, in epoca antichissima e non stabilita furono scavate nella roccia grandi cisterne disposte a scala, allo scopo di raccogliere le acque pluviali. Gli Inglesi poterono valersi di tali opere ancora ben conservate, completandole secondo i moderni sistemi di costruzione. Benchè la capacità delle cisterne sia di parecchi milioni di litri, per la scarsità delle piogge spesso la provvista non basta e si ricorre

a pozzi che danno però acqua salmastra. Con tutto questo talora occorre distillare l'acqua del mare.

A proposito delle antiche cisterne di Aden merita esser ricordato che agli antichissimi popoli che abitarono queste terre fu anche nota l'arte delle grandi costruzioni allo scopo di provvedersi di acqua per la irrigazione. Esempio famoso è la diga di Mareb, l'antica Saba dell'Arabia Felice, che sorgeva come è noto nel punto più favorito per dolcezza di clima e ricchezza di prodotti. In vicinanza della città era stata costruita un'opera gigantesca per raccogliere le acque di parecchi torrenti, consistente in un serbatoio naturale, formato da una incassatura fra due montagne e chiuso in avanti da una colossale muraglia. Le acque servivano ad irrigare le vicine campagne. Ignota è l'epoca della costruzione, mentre un avvenimento che lasciò profonda impressione nelle tradizioni arabe come causa di desolazione e di abbandono delle terre, fu la rottura della diga che si ritiene avvenuta nella prima metà del v secolo.

Dopo avere caricato in Aden buon numero di fuochisti arabi per dar riposo ai bianchi affaticati dalla lunga navigazione e toglierli, dai fuochi delle caldaie durante la traversata del Mar Rosso estenuante pei calori oppressivi, riprendiamo la rotta direttamente per Suez, da cui ci separano quattro giorni e mezzo.

Il Mar Rosso ci si presenta sparso di isole montuose, spoglie di vegetazione, ora grandi ed ora appena piccoli scogli, spesso pittoresche, con fari. Il frequente incontro di piroscafi con varie direzioni mostra la via assai battuta. Durante due giorni il calore è assolutamente fastidioso, intollerabile per l'afa e la mancanza assoluta di brezza. Non più l'atmosfera sempre pura, estremamente limpida dell'Africa australe, soprattutto dell'altopiano, bensì spesso velata da vapori, onde il cielo ha somiglianza con quello delle regioni mediterranee, benchè siamo ancora sotto il tropico. Tuttavia l'altro giorno il tramonto fu magnifico: un ammasso di nubi illuminate da una luce rosa, trasparenti, in forma d'immenso mazzo di fiori, contornate da un cielo opale lucentissimo. Poi a sera la luna dapprima opaca per leggeri veli nebbiosi sorgenti dal mare, salita alta sull'orizzonte si fece splendida rendendo il mare tutto scintillante.

Dopo quasi quattro giorni siamo in vista della montuosa penisola del Sinai: appressandoci la vediamo salire gradatamente,

quasi scala gigantesca, dalla estremità che si bagna nel mare alla vetta della montagna che s'inalza fin verso i 3000 metri. A sud ovest la costa della regione del Maash che ci separa dall'alto Egitto si presenta con una lunga catena di montagne dalle vette dentate, di proporzioni grandiose. All'imbocco del braccio di mare che guida a Suez sta una lunga isola, spoglia di ogni vegetazione, tutta rocce fulve e grigie, l'isola di Scheduan.

Giunti a Suez innanzi l'alba siamo subito svegliati per la visita sanitaria, ma solo dopo qualche ora di attesa il medico viene a bordo: un medico in gonnella. Suez giace in una spiaggia deserta, gialla, pianeggiante, con basse colline a ponente. Il porto con edifici di tipo europeo e col tetto piatto, col *quasi* piantato di magri sempreverdi è proprio all'imbocco del canale e si unisce mediante una stretta lingua di terra alla città di color grigiastro uniforme, interrotto solo dal verde di rari boschetti di palme, e dalla quale qualche minareto s'inalza sottile sulle case di tipo orientale. La pianura sabbiosa circostante completa il quadro triste. È una città araba. I mercanti arabi che salgono a bordo ad offrire le piccole merci; collane di perle, lucumi di Sira (specie di dolci dall'aroma delizioso), turchesi insculpte di scarabei, si muovono silenziosi e solenni nei loro abiti bianchi, azzurri, marroni, verdi che scendono fino ai piedi e col capo avvolto nel turbante.

Il canale ha punti pittoreschi. Presso Suez la vista spazia a levante sul deserto della penisola del Sinai, lievemente ondulato, giallo, spoglio di ogni vegetazione, limitato da lontani monti non molto alti, a vette pianeggianti, animato da qualche carovana di cammelli. I piccoli tratti verdi della riva occidentale ove corrono pacifiche le gazzelle, le stazioni liete di palme e di casuarine, sono come oasi in questo deserto. I vasti laghi Amari dalle acque limpide che si attraversano prima di giungere ad Ismailia destano piacevole impressione. Ad Ismailia è già notte: ne vediamo solo il bagliore della illuminazione elettrica, essendo la piccola città nascosta dall'alta sponda del canale. La *Gertrud* procede lenta lenta proiettando innanzi a sé la potente luce di un fanale elettrico per avvertire in tempo l'incontro di qualche piroscalo. Impieghiamo 17 ore per attraversare il canale, lungo 75 miglia, ed arriviamo a Port Said di primo mattino, con un cielo brumoso.

Mentre la *Gertrud* carica carbone e da una delle tante bar-

chette che le ronzano attorno mi giunge il saluto dell'Italia con le canzoni napoletane di alcuni girovaghi, scendo a fare una rapida corsa nella città. Port Said di tipo europeo nelle costruzioni, cosmopolita nella popolazione, eminentemente araba nella sudiceria, ha nella vita esteriore il carattere di un baraccone da fiera. La via principale, un *boulevard* bene ombreggiato, è una serie non interrotta di caffè, bar e *restaurants*, quasi tutti con la loro orchestrina: da essa partono le orribili vie secondarie, fangose, puzzolenti, con le loro sporche bottegucce arabe e coi piccoli carretti ove si preparano e si vendono vivande, specie dolciumi, di gusto del tutto indigeno e spesso ributtanti a vedersi.

Non trovo un edificio di qualche valore estetico: nè sulla via delle residenze consolari e delle società di navigazione, situata lungo il mare e tutta case le cui facciate non sono che verande a molti piani; nè nella parte nuovissima della città, prevalentemente ville di pessimo gusto architettonico; nè nei quartieri più vecchi, quasi tutti di legno e cadenti. Qualche fila di cammelli che incontro sul limitare della città, presso una moschea, ricorda la vicinanza del deserto. Singolari i portatori d'acqua con le spalle cariche di un otre, che è una intera pelle di capra decapitata; a prima vista si scambiano per macellai che trasportino le loro vittime. Nella folla cosmopolita, Europei, Indiani, Cinesi, Neri di ogni parte d'Africa, prevalgono gli Egiziani e gli Arabi di sangue molto misto. Fra questi ultimi attirano l'attenzione le donne avvolte da capo a piedi nel manto nero; le ragazze con la faccia scoperta, le maritate col lunghissimo velo che lascia scoperti solo gli occhi e la fronte e che è fissato ad un cilindro di metallo che dal margine dei capelli scende verticalmente alla radice del naso.

*
* *

A Port Said dissi addio all'Africa. Ma la mia escursione, incominciata nella parte più giovane del continente, là ove neppur quarant'anni or sono i grandi esploratori, Livingstone, Serpa Pinto, Cameron, Stanley, Speke, Burton erano intenti a risolvere problemi geografici, geologici, economici ed umanitari, primo fra questi l'abolizione della schiavitù, ed ove oggi, in mezzo ad una grande massa di popoli negroidi non più ostili al bianco, ma che si vanno anzi mischiando coi loro dominatori, è già sorta una

federazione di Stati Inglesi, terminava attraversando la soglia dell'Africa la più antica. E, mentre a Port Said ammirava la bella statua di Lesseps in attitudine d'invitare i popoli d'Europa a seguir la via da lui aperta, pensava che ben quattordici secoli innanzi l'era nostra Sesostri incominciò a tracciare questa via e sentiva vivamente il desiderio di visitare l'antico Egitto, ancora a me ignoto.

Tre giorni dopo aver lasciato Port Said la superba piramide dell'Etna scintillante di neve, con la cima incoronata dal nero anello del cratere mi annunciava l'Italia. Poco appresso costeggiava la Calabria verde di ulivi, sparsa di villaggi ed attraversava lo stretto di Messina grandioso e pittoresco, sebbene velato di tristezza dalle rovine del recente terremoto, ed intanto mi ritornavano alla memoria i versi del Monti:

Bella Italia amate sponde
Pur vi torno a riveder;
Trema in petto e si confonde
L'alma oppressa dal piacer.

All'alba del 4 novembre, sotto una pioggia torrenziale, la *Gertrud* gettava l'ancora nel porto di Napoli.

Il mio viaggio era durato tre mesi e le distanze percorse erano state le seguenti:

Southampton-Capetown	km. 11.071
Nel Continente africano	» 7.786
Beira-Napoli	» 9.565
Totale , . .	km. 28.422

Ossia, in cifra tonda, tre quarti della linea equatoriale.