

VITTORIA CORSINI

Note geografiche sulle condizioni economiche e politiche dell'Africa Orientale Portoghese.

1. — La colonia portoghese dell'Africa Orientale ha una scarsa bibliografia. Essa è quindi poco nota, e ne consegue che spesso i dati correnti, che la riguardano, sono incompleti o errati.

Così, viene ancora oggi spesso ripetuta la vecchia cifra, grossolanamente errata, di kmq. 1.108.000, per la superficie della colonia. Lo stesso Annuario della Società delle Nazioni la riportò fino all'edizione 1930-31, nella quale la cifra suddetta fu sostituita con un arrotondamento di quella ufficiale data dal Ministero delle Colonie del Portogallo, e riportata dall'Annuario Statistico del Mozambico. Secondo questo Annuario la colonia dell'Africa Orientale Portoghese è estesa e ripartita come segue:

Provincia del Mozambico	kmq. 636.725
Territorio della Compagnia del Mozambico ...	» 134.408

Superficie totale... kmq. 771.133

Abbiamo proceduto ad una misurazione di controllo, sui fogli interessanti l'A. O. P. della Carta d'Africa alla scala di 1:2.000.000 del War Office, recentemente pubblicati. La suddetta Carta è quella a più grande scala oggi disponibile per una misurazione d'insieme, della superficie dell'A. O. P., giacchè la Carta Internazionale al milionesimo della stessa regione è ancora incompleta. Ne sono stati finora pubblicati tre fogli (SE 37, SF 36, SG 36) a cura della « Commissão de Cartografia de Ministerio das Colonias » di Lisbona, e due fogli (SC 36, SC 37) a cura del War Office.

Il calcolo della superficie, eseguito a mezzo della reticola data la piccolezza della scala, ha dati, come media di sei misurazioni, i risultati seguenti:

Territorio della Provincia del Mozam-		
bico fino al 1929	kmq.	416.000
Territorio della cessata Compagnia del		
Nyassa.....	»	196.000
Superficie attuale della Provincia del Mozambico ..	kmq.	612.000
Territorio della Compagnia del Mozambico	»	160.000
Superficie dell'A. O. P. ... kmq. 772.000		

Questi risultati concordano nella cifra totale con i dati dell'Annuario del Mozambico: se ne scostano notevolmente nel riparto. Nè si spiega l'origine delle cifre errate, giacchè il territorio dato in concessione alla Compagnia del Mozambico con la « Charter » del 1891, se fu più volte modificato negli anni successivi, fu però chiaramente e definitivamente delimitato dal Decreto del 17 maggio 1897, che rimase lo statuto organico della Compagnia.

2. — Come è noto, i Portoghesi sono nell'Africa orientale dalla fine del xv secolo. Acquisiti alla sovranità del Portogallo, quei territori formarono dapprima un tutto amministrativo con l'India; una colonia a sè, nel 1572.

Ma questa sovranità si limitò per lungo tempo al possesso della costa, mantenuto a prezzo di aspre lotte con gl'indigeni e contro gli Olandesi; nell'interno, i Portoghesi non si curarono di penetrare.

La conoscenza dell'interno fa capo ai viaggi del mite e grande Livingstone, fra il 1840 e il 1871. Ed è l'Inghilterra che, su le risultanze di quei viaggi, abbozza i primi progetti di quella che poi doveva essere l'Africa Centrale Inglese. Questa venne a concretarsi come idea verso il 1880, al tempo cioè di quella febbre che si accese fra le Potenze per impadronirsi del continente nero allo scopo di ottenere materie prime e nuovi sbocchi alla crescente produzione industriale; febbre che diede luogo ad una tumultuaria espansione coloniale, regolata poi dalla Conferenza di Berlino nel 1884.

La teoria dell'«hinterland» ammessa da questa Conferenza, fu considerata dal Portogallo come la base su cui appoggiare i propri diritti su l'interno del continente. Sono note le trattative diplomatiche subito

intraprese da questo stato per un riconoscimento di questi diritti; e cioè la Convenzione con la Francia del maggio 1886 e quella con la Germania del dicembre dello stesso anno. Le due riconoscevano al Portogallo, dietro adeguati compensi, l'influenza sui territori intermedi fra Angola e Mozambico, salvo i diritti acquisiti da altre Potenze.

In una nota ufficiale annessa al Protocollo del trattato con la Francia, il Gabinetto di Lisbona descriveva anche i limiti di questa immensa riserva; ma la Francia, malgrado le insistenze portoghesi, non volle aggiungere al testo del trattato il contenuto della nota nè la cartina annessa. Così fece la Germania, e la riserva riguardante il diritti acquisiti da altre Potenze faceva chiara allusione alla situazione dell'Inghilterra, che occupava a Blantyre una situazione di preminenza sullo Scirè e sulla riva occidentale del Nyassa, dove da lunghi anni i missionari di Bandawe, di Livingstonia e di Karonga associavano i loro sforzi a quelli dell'African Lakes Company.

Fra le grandi « Chartered » inglesi era sorta, nel 1889, la British South Africa Company. Opera di un sindacato di capitalisti diretto da Cecil Rhodes, essa fu costituita con l'obbiettivo di spingere i suoi agenti a nord del Limpopo, per raggiungere i paesi dello Zambesi, allo scopo di porre un argine alle aspirazioni sia portoghesi che tedesche sull'interno dell'Africa.

Nel settembre 1890 una spedizione della « Chartered », condotta da esperti del paese e protetta da una forte scorta armata giungeva ad Hampden Hill nel cuore del Mashonaland, avendo aperta in tre mesi lungo il suo percorso di ben 650 km., una strada carrozzabile protetta da fortificazioni. Il Portogallo protestò contro la violazione di quella che riteneva la sua sfera d'influenza; le trattative subito intraprese condussero alla stipulazione, avvenuta nell'anno seguente, di un trattato che assegnava all'Inghilterra i territori dei Mashona e dei Matabele, delimitando così i confini anglo portoghesi nell'Africa orientale. Nello stesso anno il Portogallo dava un nuovo assetto amministrativo alla sua colonia del Mozambico, assegnandone poco meno della metà, complessivamente, a due Compagnie nominalmente portoghesi, formate con capitali in prevalenza inglesi e in parte francesi, e costituite sul modello delle « Chartered » inglesi.

È nota l'importante parte che le grandi Compagnie munite di poteri sovrani ebbero nella storia della colonizzazione. Cadute in discredito dopo la fine della Compagnia delle Indie, esse rifiorirono e diedero meravigliosi frutti nell'Africa orientale ed australe, dove ebbero una

parte importantissima nella formazione dei possedimenti britannici. Associazioni di capitalisti e commercianti, investite di poteri politici, esse preparavano alla colonizzazione i paesi nuovi, effettuavano e regolavano i primi contatti fra bianchi e indigeni, gettavano le basi di un'amministrazione regolare, determinavano le prime correnti commerciali, facendo insieme opera di commercio e di colonizzazione. È del 1886 la Royal Niger, del 1888 la Imperial British East Africa, del 1889 la British South Africa; sono del 1891 e 1894 le due Compagnie portoghesi del Mozambico e del Nyassa, di cui la prima è tuttora in esercizio, mentre la seconda ha cessata la sua attività, per revoca della concessione da parte del Governo portoghese, avvenuta nell'ottobre 1929. Il territorio da essa amministrato è quindi passato, in questo stesso anno, a far parte del territorio direttamente amministrato dal governo portoghese.

3. — La colonia dell'A. O. P. è quindi attualmente divisa in due parti. L'una, direttamente amministrata dallo Stato e nota col nome di Provincia del Mozambico, ha una superficie di 612.000 kmq. circa, ed è divisa in 7 distretti: Lorenzo Marques, Inhambane, Tete, Quelimane, Mozambico, Capo Delgado e Nyassa. L'altra, affidata all'amministrazione della Compagnia del Mozambico, ha una superficie di circa 160.000 kmq., ed occupa la parte centrale della colonia, avendo per confini: a N. lo Zambesi fino alla confluenza col Ruenya; a O. il confine dell'A. O. P. con la Rhodesia del Sud fino al Limpopo e il Limpopo stesso fino al suo incontro col meridiano 32°; a S. una linea che va da questa intersezione fino all'incrocio del meridiano 33° col parallelo 22°, e il parallelo 22° stesso fino alla costa.

L'A. O. P. si estende fra 10° e 27° latitudine S, lungo la costa orientale dell'Africa. La struttura geologica del territorio è simile a quella del Transvaal e delle Rhodesie, con vasti affioramenti degli stessi sistemi, che sono finora solamente segnalati qua e là, essendo questa regione ancora poco nota dal punto di vista geologico.

La parte settentrionale della colonia, a N. del parallelo 17°, prevalentemente montuosa, è costituita da rocce cristalline dell'era arcaica, graniti e gneiss, e da rocce vulcaniche recenti. I terreni agrari relativi sono silico-argillosi, sciolti, leggeri, poco profondi, permeabili e di media fertilità. Le più vaste aree sono situate, in altitudine, fra i 200 e i 600 metri. Nel distretto di Tete esistono pure vasti affioramenti del sistema del Karroo che danno luogo a terreni agrari in generale poveri.

A S. del parallelo 17° il territorio è quasi interamente occupato da una vasta pianura formata da alluvioni quaternarie colmanti la parte più meridionale della grande fossa africana che, dalla Palestina per il Mar Rosso e attraverso i laghi Rodolfo e Nyassa, giunge, ramificandosi nell'A. O. P., fin verso Capo Corrientes. I terreni agrari di questa zona sono sabbiosi e argillosi, profondi e ricchi di humus; essi sono generalmente compresi fra 0 e 200 metri, e facilmente irrigabili.

I fiumi della colonia sono numerosi e ricchi di acque, sebbene in prevalenza a carattere torrentizio, e fertilizzano le pianure con le loro alluvioni.

Sulle loro rive sono localizzate finora tutte le attività agricole, sia degli indigeni che degli europei.

Il clima dell'A. O. P. è tropicale semiarido con siccità invernale, e con temperature medie annue di 25° 5 (esc. annua 5°) nella parte settentrionale, e 22° 5 (esc. annua 8°) nella parte meridionale della colonia. Sebbene il territorio sia aperto all'aliseo di S-E, questo non è sensibile che a sud: tutta la parte settentrionale della colonia partecipa del regime monsonico dell'Indiano, con due stagioni, una piovosa (dicembre-aprile: quantità media annua mm. 1000) ed una secca. Nella parte meridionale della colonia, le piogge sono più scarse (media annua mm. 780) e a regime irregolarissimo. Nella parte centrale i due regimi si sovrappongono e la media annua sale a mm. 1400.

L'A. O. P. conta 3.995.831 abitanti (valutazione 1930), di cui 3.960.000 indigeni e 17.842 Europei. Questa popolazione è ripartita, fra le due unità, come segue: 3.625.694 indigeni e 28.402 non indigeni di cui 14.226 europei, nella Provincia (dens. 6); 334.306 indigeni e 7168 non indigeni di cui 3616 europei, nel territorio della Compagnia (dens. 2).

La densità della popolazione della Provincia, notevole rispetto a quella delle colonie vicine (Rhodesie 2, Angola 2, Congo Belga 4, Kenia e Tanganika 5), mentre permette l'esportazione periodica di mano d'opera verso il Transvaal, ne fornisce pure una relativamente abbondante all'agricoltura. Ed ecco che le favorevoli condizioni di terreno, di clima e di mano d'opera, fanno di questa colonia un territorio adatto ad una grande varietà di colture: cotone, canna, mais, tabacco, cocco, semi oleosi, the, caffè, riso, sisal, frutta tropicali, agrumi, ecc. Fra queste, ora l'una ora l'altra assume estensione ed

importanza quando, per un complesso di condizioni, si dimostri più redditizia.

Non mancano, nella colonia dell'A. O. P., risorse minerarie. Ma a causa del limitato sviluppo delle conoscenze geologiche, esse sono generalmente segnalate qua e là, in modo sporadico.

I vasti affioramenti del Karroo, nel distretto di Tete, contengono strati di carbone di potenza considerevole, a piccola profondità. Per la sua maggiore vicinanza alla costa, è stata studiata la regione intorno a Tete, dove sono state accertate riserve stimate ad oltre 100 milioni di tonnellate di un litantrace di media qualità, contenente da 4 a 25% di ceneri e da 20 a 22% di materie volatili. Una sola miniera vi è in attività, a Moatize presso Tete, per una piccola produzione che provvede al consumo locale, essendo l'estrazione ostacolata dalle difficoltà del trasporto alla costa. Si attende, per lo sfruttamento di questo carbone e della magnetite che lo accompagna in grande quantità, la costruzione del ponte di Sena sullo Zambesi, e un collegamento ferroviario fra Tete e la ferrovia Beira-Blantyre, che ne facilitino il trasporto alla costa.

Sono pure segnalati, nei terreni arcaici del distretto di Tete, oro, grafite, rame e galena argentifera. E così pure oro, grafite, mica, stagno e carbone sono segnalati nel distretto settentrionale del Nyassa, presso il lago. Anche queste ricchezze resteranno per molto tempo ancora allo stato potenziale, in attesa della costruzione di vie di comunicazione. Esistono poi, nel territorio della colonia, giacimenti auriferi che si estendono per 20-30 miglia a oriente del confine con la Rhodesia, nel territorio di Manica. Ma la produzione vi è in forte diminuzione: kg. 365 nel 1922, 284 nel 1926, 132 nel 1928, 12 nel 1930, 11 nel 1931. Sono invece promettenti i risultati delle ricerche che hanno segnalata la presenza di petrolio presso Inhaminga; si prevede che esso potrà essere trovato in quantità considerevole, ad una profondità di 900 metri, ma le perforazioni sono attualmente sospese.

4. — Le condizioni economiche della Provincia del Mozambico risentono fortemente l'influenza della generale depressione dei commerci, che si manifesta con un crescente deficit della bilancia commerciale, come risulta dalla seguente tabella (in contos di scudi oro):

	Importazione per consumo locale	Esportazioni di merci nazionali e nazionalizzate	Déficit
1927	11.885	11.530	355
1928	13.308	11.877	1.431
1929	14.002	11.336	2.666
1930	15.956	10.048	5.908
1931	14.415	7.485	6.930

L'aumento delle importazioni, malgrado le difficoltà economiche, è indice delle migliorate condizioni di vita della popolazione, che è costituita da meno dell'1 % di Europei, e del 98 % d'indigeni. Le cifre dell'esportazione, al contrario, sono in forte diminuzione, e ciò non sta a significare diminuzione di quantità, ma caduta dei prezzi che le merci esportate dalla colonia hanno ottenuti sui mercati mondiali. Comunque, il deficit della bilancia commerciale va assumendo proporzioni notevoli; ed è da tener presente che le cifre sopra riportate, di fonte portoghese, comprendono anche l'esportazione di merci nazionalizzate. I rapporti consolari inglesi, considerando la sola esportazione di merci prodotte localmente, fanno ascendere il deficit, per gli ultimi tre anni considerati, rispettivamente a 5787, 8947 e 8855 contos.

La bilancia economica è notevolmente migliore, grazie alle cospicue esportazioni invisibili. Esse consistono nei profitti del commercio di transito di cui non è possibile una valutazione; nei risparmi che gli indigeni occupati nelle miniere del Transvaal portano nella colonia al loro rimpatrio e nei profitti del turismo.

Ma, negli ultimi anni, anche le esportazioni invisibili hanno subito forti contrazioni. Il transito è in diminuzione; l'esportazione di mano d'opera è in diminuzione in virtù del Trattato del Mozambico (1928), che ha ridotto gradatamente in cinque anni il numero massimo degli indigeni che possono essere reclutati per le miniere del Rand, da 105.000 a 80.000, oltre a ridurre da due anni a diciotto mesi il massimo termine di assenza dal territorio portoghese. Per comprendere le conseguenze finanziarie di questo provvedimento bisogna tener presente che questa forma di esportazione del paese è molto redditizia per il governo della Provincia, che riscuote una tassa di 13 scellini per ogni anno di servizio prestato da ogni indigeno, e un dazio d'importazione per le merci portate dall'indigeno, dal territorio dell'Unione, al suo rim-

patrio. Inoltre, la metà dei salari guadagnati deve essere consegnata all'indigeno solo al momento del suo rimpatrio.

Negli ultimi anni precedenti il 1930, l'insieme di condizioni cui abbiamo accennato aveva dato luogo ad un deflusso continuo di oro dalla colonia verso l'estero, finchè agli inizi del 1931 le entrate in oro del governo della colonia non furono più sufficienti a coprire il disavanzo. Si prospettava così una grave crisi, che fu prontamente fronteggiata dal governo della madrepatria con l'invio di una parte delle sue riserve auree alla Banca d'emissione della colonia, il Banco Nacional Ultramarino, in cambio di scudi carta.

Ma il provvedimento non era che un palliativo; occorreva un rimedio radicale, che venne portato dal Decreto monetario del 4 giugno 1932.

Fino a tale data, lo scudo locale, non avendo alcun legame con quello della madrepatria, circolava solo nell'interno della colonia, e non aveva quotazione internazionale. A partire dal 4 giugno 1932, il sistema monetario portoghese ha corso legale nella Provincia del Mozambico, accanto alla sterlina, che vi ha corso legale fino al 1934. Lo scudo del Banco Nacional Ultramarino viene quindi ad essere anch'esso stabilizzato, come quello portoghese, al cambio di 110 scudi per 1 Lst.

Inoltre, per impedire le rimesse di oro all'estero che non siano strettamente necessarie alle attività economiche della colonia, questo decreto distingue le merci d'importazione in due categorie, delle quali una per quelle riconosciute di prima necessità, l'altra per le rimanenti. Le rimesse in oro all'estero per acquisto di merci appartenenti alla prima categoria sono autorizzate, dando la precedenza alle provenienze dal Portogallo; le rimesse per merci della seconda categoria saranno autorizzate, sempre dando la precedenza alle merci portoghesi, solo quando vi sia un margine, dopo aver soddisfatti tutti gli impegni della prima categoria.

Le merci più largamente importate, in ordine d'importanza, sono (1931): cotonate, petrolio, macchine, riso, farine, olio d'oliva, legnami, cemento, tutte appartenenti alla prima categoria.

Lorenzo Marques è il principale porto d'importazione della Provincia. Esso riceve il 75% circa delle importazioni per il consumo locale, mentre esporta solo il 25% del totale delle esportazioni.

Le merci importate provenivano in passato, nella maggior parte, dall'Inghilterra (63% nel 1923). Negli ultimi anni, le provenienze

dall'Inghilterra furono in forte diminuzione (43% nel 1927, 30% nel 1930, 24% nel 1931) per cause diverse, fra cui la crescente concorrenza tedesca. Il recente decreto produrrà una forte contrazione delle importazioni dai paesi esteri in generale, e dall'Inghilterra in particolare; mentre dovrebbe avere favorevoli ripercussioni su le esportazioni del Portogallo verso la colonia, in passato molto limitate, e raggiungere in pari tempo lo scopo di arginare l'uscita dell'oro dai confini dello stato portoghese.

Le importazioni dall'Italia rappresentavano una piccola parte, sebbene crescente, delle importazioni totali (1,68% nel 1931); questo mercato sembrava offrire qualche buona promessa per il collocamento delle nostre cotonate, dei nostri olii e formaggi e dei nostri prodotti in scatola, ma il recente decreto è destinato a troncane molte speranze.

Quanto alle esportazioni, è stato già osservato che la diminuzione delle cifre rappresentanti il valore dipende unicamente dalla caduta dei prezzi; le quantità prodotte, al contrario, sono in aumento per quasi tutte le più importanti voci.

I principali prodotti esportati, in ordine d'importanza secondo i valori del 1931, sono: arachide, zucchero, copra, sisal, cotone, frutta. Arachide e copra sono in gran parte il prodotto di attività indigene, poichè, al solito, gli indigeni rivolgono di preferenza le loro attività verso i prodotti che provvedono direttamente alla loro alimentazione. Le coltivazioni di arachidi e palme da cocco, che trovano condizioni favorevolissime in tutto il territorio della colonia, si vanno estendendo, incoraggiate dal Governo.

Lo zucchero viene coltivato principalmente nei distretti di Lorenzo Marques, Inhambane e Quelimane. Nel 1929 se ne esportarono circa 50.000 tonnellate complessivamente (zucchero giallo e bianco), per un valore di 1666 contos: nel 1930 si verificò una tale caduta nel prezzo dello zucchero, che le 41.000 tonnellate esportate diedero un ricavo di soli 841 contos, per cui l'area coltivata tende a diminuire, sebbene nel 1931 l'esportazione abbia raggiunto 48.000 tonnellate, per un valore di 1016 contos.

Anche nella colonia del Mozambico la crisi del cotone ha avute le sue ripercussioni. Le coltivazioni di cotone avevano ricevuto nel dopoguerra un grande incremento, dovuto alle alte quotazioni; ma la caduta dei prezzi, negli ultimi anni, ha notevolmente ridotta l'area coltivata e la quantità prodotta. Le piantagioni più estese sono nel distretto di Lorenzo Marques, e sono proprietà di Europei: nei di-

stretti settentrionali sono diffuse piantagioni di minore estensione, appartenenti ad Europei e a indigeni.

Nel 1931 si sono esportate 1002 tonnellate di cotone, per un valore di 234 contos. Quantità poco superiori avevano ottenuto nei due anni precedenti un ricavo di contos 327 e 429, rispettivamente.

La coltura dell'agave sisalana è molto diffusa nella colonia, specialmente nei distretti settentrionali. La fibra presenta ottimi caratteri merceologici e tuttavia i prezzi ottenuti nel 1931 sono molto al di sotto della metà di quelli ottenuti nel 1929. Un altro prodotto dapprima largamente coltivato da Europei e indigeni, e attualmente in forte diminuzione, è il mais; la caduta del prezzo durante il 1931 fu tale da annullarne quasi l'esportazione che, da 25.000 tonnellate per 405 contos nel 1930, è scesa nel 1931 a 2400 tonnellate per 31 contos.

Quanto alle frutta fresche, le possibilità della colonia sono illimitate. Piantagioni di aranci, pompelmi, limoni, banane, si vanno estendendo, in condizioni eccellenti, in molti distretti, ma principalmente in quello di Lorenzo Marques, dove il prodotto da esportare trova le necessarie condizioni nella facilità e rapidità dei trasporti, e nel recente modernissimo impianto frigorifero appositamente costruito a Lorenzo Marques. Colture e produzione troveranno però la loro limitazione nella crescente concorrenza delle piantagioni del Natal e del Transvaal.

Principali porti di esportazione sono Quelimane (40%) e Mozambico (30%). Principali clienti: Francia (25%), Inghilterra e possedimenti inglesi esclusa l'Unione (18%), Unione Sud Africana (14%), Germania (10%), Portogallo (9%). Quest'ultimo assorbe oltre la metà dello zucchero prodotto nella Provincia.

Il transito internazionale, attraverso il territorio della provincia, supera notevolmente quello del commercio speciale, e si svolge quasi totalmente attraverso il porto di Lorenzo Marques. Seguono le cifre relative agli ultimi anni, in contos di scudi oro:

1927.....	37.483
1928.....	36.564
1929.....	37.891
1930.....	31.333
1931.....	31.372

Tale transito interessa in modo particolare il Transvaal, e in minor misura il protettorato dello Swaziland e una parte della Rhodesia

del Sud fino a Bulavaio. In quest'ultima parte, il porto di Lorenzo Marques è in concorrenza con quello di Beira, e non può lottare vantaggiosamente contro questa concorrenza, per la brevità del percorso della propria ferrovia in territorio portoghese (km. 90), che non permette manovre tariffarie. Per quanto riguarda il Transvaal invece, la ferrovia di Lorenzo Marques costituisce la via più breve sia per lo sbocco al mare dei prodotti minerari ed agricoli, sia per l'importazione di merci per il consumo e l'attrezzamento industriale. Ciò nonostante, la viva concorrenza esercitata in passato dai porti sudafricani di Durban e di Port Elizabeth ha condotto alla stipulazione, avvenuta nel 1909 fra Portogallo e Transvaal, di un trattato commerciale che regolava gli scambi fra i due paesi. In una prima parte di questo trattato venivano stabilite le condizioni per l'esportazione di mano d'opera dall'Africa Orientale Portoghese per le miniere del Transvaal. Nella seconda parte, veniva assicurato al porto di Lorenzo Marques, e quindi alla ferrovia omonima, il 50-55% del tonnellaggio delle importazioni dal mare nella « competitive area » (limitata da linee congiungenti i centri commerciali di Pretoria, Springs, Vereenigings, Klerksdorp, Welverdiend e Krugersdorp). E veniva stabilito inoltre, in generale, che le zone del Transvaal che costituiscono il retroterra di Lorenzo Marques, faranno in avvenire pieno uso di questo porto, in base ai vantaggi della loro situazione geografica.

Questo trattato fu denunciato nel 1922 dal governo dell'Unione Sudafricana, e dopo lunghe negoziazioni fu rinnovato nel 1928 con importanti modifiche nella sua prima parte; nelle altre parti non venne modificato. Esso resterà in vigore per un periodo di dieci anni e, in seguito, fino a un anno dopo la denuncia di una delle parti.

I principali gruppi di merci in transito all'entrata, e cioè a destinazione Transvaal, sono, in ordine d'importanza: ferro, acciaio, materiale ferroviario e macchine, legnami, prodotti chimici, alimentari e bevande, petrolio. All'uscita, il prodotto di gran lunga più importante è il carbone. Vengono poi, a grande distanza, minerali di cromo, rame, asbesto e mica.

Fino al 1926, transitavano attraverso Lorenzo Marques, in media, 700.000 tonnellate di carbone all'anno. Dal 1926 al 1931, le quantità in transito sono, rispettivamente: tonnellate 672.000, 486.000, 493.000, 464.000, 374.000, 249.000. La forte diminuzione degli ultimi anni è dovuta in gran parte al fatto che una importante parte del carbone

esportato era diretta in India, ma a causa dei recenti sviluppi dell'industria estrattiva indiana, questo mercato è oggi quasi perduto per il Transvaal. Un'altra notevole parte di questo carbone è destinata ai rifornimenti di navi (bunker), sì da fare di Lorenzo Marques il primo porto di carbonamento dell'Africa meridionale.

La ferrovia di Lorenzo Marques, che serve questo transito, appartiene al governo portoghese il quale ne ha affidata l'amministrazione, insieme con quella del porto di Lorenzo Marques, ad un ente autonomo (Direcção dos Servicos dos Portos e Caminhos de Ferro de la colonia de Mocambique). Questa ferrovia fu costruita dalla « Delagoa Bay and East Africa Ry », società inglese con capitale iniziale di 500.000 Lst., fondata nel 1882. Il governo portoghese si riservò il diritto di riscatto dopo trentacinque anni, basato sulla media degli utili netti degli ultimi anni.

Fu costruito ed aperto al traffico nel 1887 il primo tronco di 80 chilometri, da Lorenzo Marques al Rio Komati. Poi, sorse un fatto nuovo che indusse il Portogallo ad un pronto ed energico intervento. Nel 1889, Cecil Rhodes riscattava la « Delagoa Bay Ry », fatto questo che, costituendo un pericolo comune per il Portogallo e per il Transvaal, provocò un'intesa immediata fra i due Stati. Ed ecco che nello stesso anno il governo portoghese, prendendo a pretesto il fatto che gli ultimi 9 chilometri non erano stati costruiti entro il termine prestabilito, s'impadroniva della linea, provocando una controversia che fu risolta dinanzi ad una corte arbitrale a Berna. Il Portogallo dovette pagare un'ammenda di 15 milioni di franchi, ma rimase padrone della ferrovia e della baia minacciate.

La linea fu condotta fino al confine (88 km.) nell'anno seguente; nello stesso anno venne iniziata la costruzione del tronco transvaaliano, che giunse a Pretoria nel 1894.

Il movimento ed il traffico del porto di Lorenzo Marques hanno seguito negli ultimi anni l'andamento del transito:

	Navi	Tonn. lcrdo	merce caricata tonn.	merce scaricata tonn.
1927	771	3.696.426	480.261	288.237
1928	807	3.913.648	492.093	334.818
1929	860	3.930.614	436.945	371.561
1930	844	3.968.990	361.653	327.249
1931	763	3.989.053	247.702	352.295

Negli ultimi anni si sono compiuti importanti lavori nel porto di Lorenzo Marques, in vista degli ulteriori sviluppi del transito. Si prevede infatti che, superato l'attuale periodo di depressione, esso tornerà ad aumentare, accresciuto dal prodotto delle nuove grandi piantagioni di frutta del Transvaal e della Rhodesia del Sud.

L'attrezzamento del porto si è recentemente arricchito di elevatori e d'impianti elettrici d'illuminazione per il lavoro notturno. È poi in corso una estensione verso ovest, lunga 210 metri, del molo già esistente, che sarà percorso da due linee ferroviarie raccordate alla linea principale. Su questo molo è stato recentemente costruito un grande magazzino frigorifero, simile a quello già esistente a Durban, per il commercio della frutta; esso è stato progettato in modo che sia possibile raddoppiare la sua capacità non appena l'incremento, che si prevede in tale commercio, lo richieda. La « Shell » ha inoltre ottenuta la concessione di uno spazio di terreno, a Matola presso Lorenzo Marques, dove va costruendo grandi depositi di petrolio con tutti i servizi annessi, due linee ferrate raccordate alla principale, case per gli impiegati, ecc.

I servizi relativi alla caricazione e alla scaricazione della merce erano in passato prestati da società private, in concorrenza fra loro. Dall'inizio del 1929, come si è detto, il governo portoghese ha affidato ad un ente autonomo l'amministrazione del porto e della ferrovia, caricazione e scaricazione delle merci compresa. Le entrate complessive del porto di Lorenzo Marques ammontarono a Lst. 186.482, 155.010 e 147.812 negli anni 1929, 1930 e 1931 rispettivamente.

Il bilancio finanziario della Provincia cominciò ad essere attivo, e contemporaneamente a segnare una rapida progressione delle entrate e delle spese, nell'esercizio 1895-96. Il disavanzo ricomparve nel 1918-19 e si protrasse fino al 1925-26, esercizio nel quale, grazie ad una energica politica di risanamento, l'avanzo fu nuovamente raggiunto.

Dal 1926 tutti i bilanci furono attivi e, secondo i rapporti inglesi, i relativi « surplus » si erano sommati, al 30 giugno 1931, ad oltre 1.000.000 di Lst., malgrado l'aumento continuo delle spese per lavori portuali, organizzazione del Servizio Idrografico, costruzione di scuole, ospedali, ecc.

Il governo della Provincia va esplicando una notevole attività intesa a promuovere lo sviluppo delle vie di comunicazione, che sole possono mettere in valore i paesi nuovi. Sono infatti prossimi

all'attuazione importanti progetti di linee ferroviarie, da lungo tempo approvati.

Dalla ferrovia di Lorenzo Marques si diparte verso NE. una linea longitudinale, parallela alla costa, di cui sono compiuti i tronchi Moamba-Chinavane (km. 91), Vila Joao Belo-Chicomo (km. 88) e Inharrime-Inhambane (km. 84). E in progetto la costruzione dei due tronchi intermedi Chinavane-Vila Joao Belo e Chicomo-Inharrime, e si va sostituendo lo scartamento normale a quello ridotto sul tronco Moamba-Chinavane.

Nel distretto di Quelimane esiste il tronco Quelimane-Mocuba (km. 145) che presenta il grave inconveniente del trasbordo sui fiumi. Sono stati costruiti e si vanno costruendo ponti metallici, e contemporaneamente si sta anche qui sostituendo lo scartamento normale a quello ridotto.

È stata poi inoltrata nel 1930 a Lisbona, da parte del governo locale, la richiesta di un prestito di due milioni di sterline, per due principali gruppi di progetti, la cui attuazione è considerata della massima urgenza e cioè: grandi lavori d'irrigazione e di difesa nella zona delle foci del Limpopo; prosecuzione della ferrovia che da Lumbo, di fronte all'isola di Mozambico, è stata costruita fino a Nampula (km. 201), ed è in costruzione fino a Ribaue (altri 289 km.). Essa dovrà raggiungere il Lago Shirwa a Chiremba, e quindi innestarsi nel Nyassaland sulla progettata estensione della Beira-Blantyre fino al Lago Nyassa, per proseguire poi, in un secondo tempo, nella parte settentrionale del distretto di Tete. Questa nuova importante linea di penetrazione è destinata a mettere in valore territori vastissimi e dalle grandi possibilità agricole.

La colonizzazione è attivamente incoraggiata da parte del governo portoghese, e presenta grandi possibilità. E pure notevole lo sviluppo industriale, orientato verso la lavorazione dei prodotti dell'agricoltura locale e la soddisfazione dei bisogni pubblici: sorgono così, sostenuti dagli aiuti governativi, zuccherifici, oleifici, fabbriche di cemento, sapone, birra.

Anche la costruzione di strade per l'auto, « highways » di prima e di seconda classe per il commercio ed il turismo, è stata molto attiva negli ultimi anni, per la crescente importanza dell'automobile come strumento di penetrazione. Sono attualmente aperte alla circolazione strade di prima classe per km. 3.625, distribuite fra i distretti della Provincia ad esclusione di quelli di Cabo Delgado e Nyassa. Questi

due distretti, già amministrati dalla cessata Compagnia del Nyassa, sono in uno stadio di sviluppo molto arretrato in fatto di strade. Essi contano complessivamente 912 chilometri di strade di seconda classe e 1620 di strade di terza classe, utilizzabili solo nella stagione asciutta e con ponticelli costruiti dagli indigeni. Fra queste, la strada più lunga ed importante è quella che va da Porto Amelia a Fort Johnston sul Nyassa. Essa fu sempre utilizzata solamente per mezzo di carri; solo dal 1929 è stato autorizzato il passaggio di speciali autocarri leggeri, i quali possono compiere felicemente l'intero percorso, ciò che ha importanza per il fatto che, durante la stagione secca, questa strada abbrevia notevolmente il viaggio dai territori del Nyassa ai paesi della costa.

Le reti stradali di seconda e terza classe hanno, sul territorio della Provincia, uno sviluppo di km. 5.427 e 9.335, rispettivamente.

5. — La Compagnia del Mozambico, fondata nel 1888, fu investita di poteri sovrani nel 1891. L'area della concessione primitiva, modificata una prima volta nel 1893, fu portata nel 1897 a 160.000 kmq. Con lo stesso decreto del 1897, che rimase lo statuto organico della Compagnia, il termine della concessione fu portato da 25 a 50 anni, durante i quali la società è libera da tassazione.

Il capitale iniziale ammontava a Lst. 1.000.000, pari a scudi oro 4.500.000, suddiviso in azioni del valore nominale di sc. 4.5 ciascuna. Il governo portoghese si era riservato il 10% di tutte le emissioni di azioni, e il 2,5% dei profitti netti annui della Compagnia.

La bilancia commerciale del territorio da questa amministrato fu costantemente in deficit, dalla fondazione, ad eccezione degli anni 1921-23 nei quali si è verificato un avanzo, corrispondente ad un massimo nella produzione d'oro. Ma il disavanzo, ricomparso nel 1924, è andato rapidamente aumentando, e negli ultimi anni riflette la generale depressione negli scambi:

	Imp. per consumo locale	Esp. di merci naz. e nazionalizzate	Deficit
	—	— (contos di scudi oro)	—
1927	5.708	2.697	3.011
1928	6.336	3.277	3.059
1929	6.809	2.639	4.170
1930	7.093	2.052	5.041
1931	5.790	1.511	4.279

Anche qui le importazioni per consumo locale aumentano, sebbene lentamente, ad eccezione dell'anno 1931 in cui si verifica una sensibile contrazione dovuta alla diminuita capacità d'acquisto della popolazione. Viene al primo posto il materiale ferroviario; seguono cotonate, prodotti alimentari e bevande alcooliche, materiale da costruzione per attrezzamento di porti e costruzioni di ponti (cemento, ferro, acciaio), carbone, petrolio, automobili, ecc. Hanno subita la maggior contrazione, nel 1931, le importazioni di materiale ferroviario e cotonate. Beira è il più grande centro di consumo e l'unico porto di importazione e di esportazione della Compagnia. È quindi anche luogo di accentrimento delle merci da esportare, e centro di distribuzione delle merci importate.

Il valore delle esportazioni è in forte diminuzione dal 1928, e la diminuzione è dovuta, oltre che a caduta di prezzi, anche a diminuzione delle quantità esportate. Zucchero, cotone e frutta fresche sono le voci dell'esportazione di gran lunga più importanti; zucchero e melassi rappresentano da soli circa due terzi del valore delle merci prodotte localmente. Entrambe le due maggiori imprese zuccheriere del territorio la « Sena Sugar Estates » operante nel N. e la « Comp. Colonial de Buzi » presso Beira, hanno ridotta negli ultimi anni l'area coltivata. Negli anni che vanno dal 1928 al 1931, sono state esportate, rispettivamente, tonnellate di zucchero 33.697, 36.278, 28.040 e 26.159. Nel 1932 nessuna delle fattorie della « Sena Sugar Est. » ha proceduto alla lavorazione del raccolto; ciò che ha prodotto l'accumulazione di nuovi stocks di canna, oltre quelli di zucchero già esistenti, senza che alcun segno di miglioramento in questa industria si profili all'orizzonte.

Considerazioni analoghe valgono per il cotone, la cui esportazione è scesa da tonn. 774 nel 1928 a tonn. 481 nel 1931; si prevede però un miglioramento con l'entrata in vigore di un decreto, attualmente allo studio a Lisbona, che accorderà sussidi agli esportatori di cotone.

Altre esportazioni di minore importanza valgono su frutta fresche, sisal e tabacco. L'esportazione di frutta (agrumi, banane, ananassi diretti verso le Rhodesie e il Congo) è in lento ma continuo aumento, ma le previsioni non sono liete a causa della crescente concorrenza del Natal e del Transvaal. Dell'agave sisalana, la caduta del prezzo verificatasi nel 1931 ha quasi annullata la produzione, ciò che è avvenuto pure del mais.

La bilancia economica nel territorio è notevolmente migliore della bilancia commerciale a causa dei forti profitti del commercio di transito.

Questo movimento, che si svolge totalmente attraverso il porto di Beira, ha nel territorio della Compagnia una importanza maggiore di quanta ne abbia nella Provincia. Infatti, mentre in quest'ultima esso può superare del 50% il volume del commercio speciale, lo supera normalmente del 500% nel Territorio della Provincia.

Le cifre seguenti danno i valori dell'ultimo quinquennio, in contos di scudi oro:

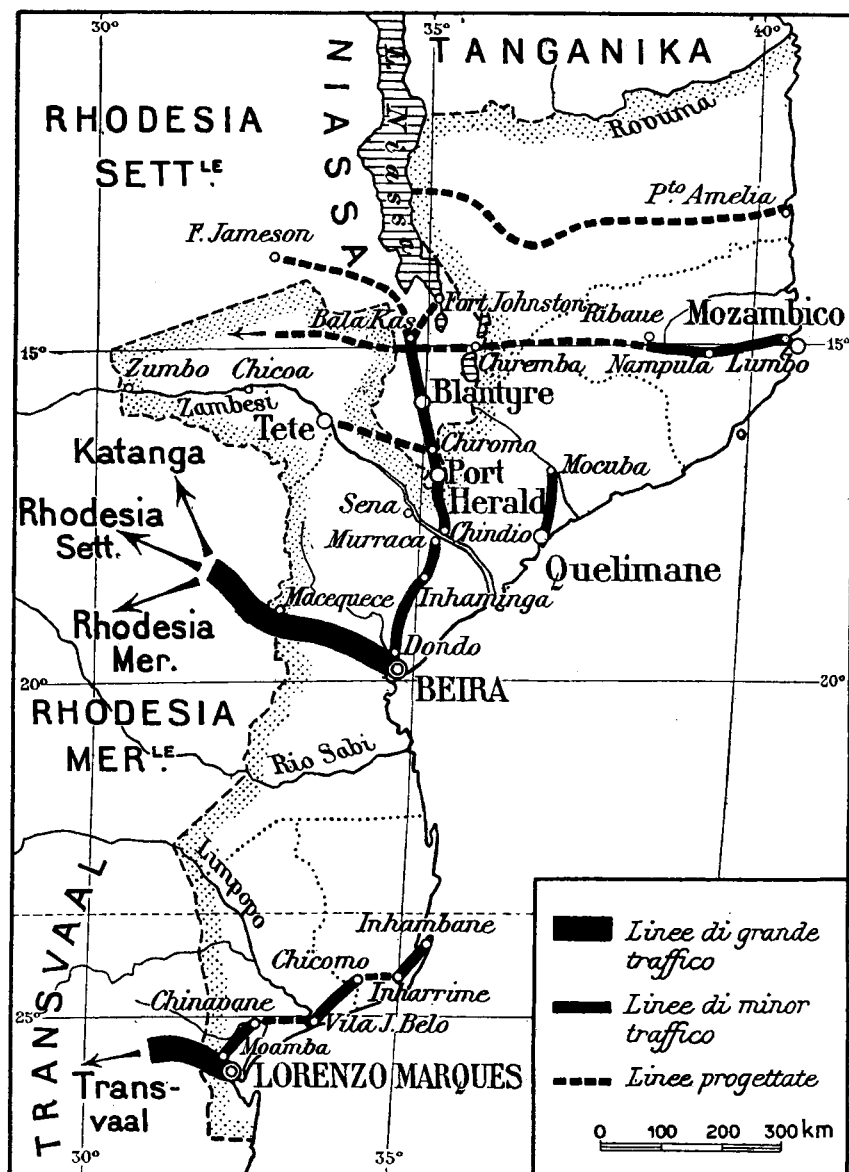
1927.....	54.795
1928.....	56.024
1929.....	57.269
1930.....	67.671
1931.....	38.764

Attualmente i nove decimi circa di questo transito interessano le Rhodesie ed il Katanga, e sono trasportati dalla ferrovia che da Beira va nella Rhodesia del Sud, di proprietà della « Beira Railway Co. », filiazione della British South Africa. Questa Società possiede, in territorio portoghese, 328 km. di ferrovia (Beira-Umtali) comprensivi 35 km. (Ponte di Pungwe-Beira) costruiti dalla « Beira Junction Ry » nel 1895, e acquistati dalla prima nel 1930. Il percorso Ponte di Pungwe-Umtali è stato costruito dalla « Beira Ry » negli anni che vanno dal 1887 al 1896, ed aperto al traffico nel 1900. Nello stesso anno l'intera linea è stata affittata dalle due Società concessionarie alla « Mashonaland and Rhodesia Ry », che l'ha gestita fino al 1927 come parte integrante del proprio sistema, e dal 1927 come linea indipendente. La gestione di questa linea è attiva.

A titolo di parziale pagamento della concessione, la « Beira Ry » ha assegnate alla Compagnia del Mozambico 259.000 delle proprie azioni, ed altre 175.000 ne ha depositate in pegno presso quest'ultima nel 1931, contro rilascio di altrettanti certificati di titoli al portatore. La Compagnia del Mozambico si è inoltre riservato il diritto di riscattare la linea Beira-Umtali nel 1946, oppure ogni dieci anni successivi.

La parte rimanente del transito interessa il protettorato inglese del Nyasaland, e viene trasportata dalla ferrovia Beira-Blantyre, appartenente anch'essa a società inglesi. Essa consta di tre tronchi, riuniti sotto la stessa gestione, ma appartenenti a tre distinte società. Un primo tronco, da Dondo a Murraca sullo Zambesi (km. 236) fu aperto all'esercizio dalla « Transzambesia Ry » nel 1922; un secondo tronco da Chindio sullo Zambesi a Port Herald e Blantyre (km. 181), dalla

« Shirè Highlands Ry » nel 1905. In totale, compresi i 20 km. Beira-Dondo sui qualil a Transzambesia esercita un diritto di passaggio, un percorso di 535 chilometri.



Linee di comunicazione e località principali dell'Africa Orientale Portoghese.

La traversata Murraca-Chindio sullo Zambesi si compie in battello, ma il traffico vi è esposto a frequenti e lunghe interruzioni dovute alle piene del fiume e ai banchi di sabbia durante le magre. A questo grave inconveniente il governo del Protettorato sta portando rimedio con la costruzione di un ponte sullo Zambesi a Sena, di cui è prevista l'apertura nel 1934. Alla stessa data dovrà pure essere completato il collegamento ferroviario di Blantyre col lago Nyassa (km. 168), progettato e già in esecuzione sulla sezione Blantyre-Balakas (km. 96).

L'aumento o la diminuzione avvenire del transito attraverso Beira è questione d'importanza capitale per il territorio della Compagnia che ha in esso i suoi maggiori cespiti di entrata. È quindi interessante indagare le cause delle variazioni annuali delle cifre, e i fattori favorevoli e sfavorevoli di cui occorre tener conto per poter fare previsioni sul futuro andamento del transito stesso, e per conseguenza sull'avvenire di Beira e della Compagnia.

Esaminiamo dapprima la parte più importante del movimento, trasportata dalla Beira-Umtali. Occorre anzitutto tener presente che questo movimento è stato finora molto più attivo all'entrata che all'uscita dal continente, a causa del crescente attrezzamento industriale delle due Rhodesie. In molte delle più importanti attività minerarie, ad esempio in quelle per il rame della Rhodesia del Nord, non si è ancora raggiunto lo stadio produttivo.

L'aumento che si verifica negli anni precedenti il 1930, è quindi da attribuirsi in buona parte all'incremento nella produzione di rame del Katanga e nell'estrazione di minerali di cromo e vanadio nella Rhodesia del Sud, ma nella maggior parte alle imponenti importazioni di macchinari da impianto di miniere, materiale da trasporto ecc., effettuate con ritmo accelerato negli ultimi anni dalle Rhodesie, e segnatamente dalla Rhodesia del Nord, per le nuove attività minerarie riguardanti il rame.

La caduta del 1931, tenuto presente che le cifre riportate rappresentano i valori, significa anzitutto caduta di prezzi delle materie prime in uscita, e contrazione all'entrata negli acquisti di merci per il consumo e per l'attrezzamento, fenomeni questi che sono manifestazioni di un più grande fenomeno, comune a tutti i paesi del mondo. Inoltre, trattandosi all'uscita quasi essenzialmente di prodotti minerari, la diminuzione del 1931 va pure in parte attribuita a diminuzione nei paesi di origine. Infatti, mentre nella Rhodesia del Nord la produzione del rame è leggermente aumentata (7.700 tonn. nel

1930, 8.900 nel 1931), essa è sensibilmente diminuita nel Katanga (139.000 tonn. nel 1930, 120.000 nel 1931); e il minerale di cromo estratto nella Rhodesia del Sud è sceso da 205.000 tonnellate nel 1930 a 81.000 nel 1931. Ed anche questo è fenomeno contingente e generale.

Ma fra le cause della contrazione del 1931 ve n'è pure una specifica, locale, la quale ha cominciato ad operare appunto in quell'anno: la concorrenza della recente ferrovia del Benguela, nei riguardi del Katanga.

Prima del 1931, la parte maggiore del rame prodotto nel Katanga veniva esportata attraverso Beira. La parte rimanente veniva trasportata alla costa dalla ferrovia del Tanganika e, dal 1928 in poi, dalla ferrovia Basso Congo-Katanga (Bukama-Port Franqui), integrata fino a Leopoldville dal Kassai navigabile, e da Leopoldville a Matadi dalla « Leokadi ». Nel luglio 1931 è stata aperta al traffico la ferrovia del Benguela, che costituisce un pericolo grave e imminente per la ferrovia ed il porto di Beira. Questa linea presenta, com'è noto il doppio vantaggio di un più breve percorso ferroviario (Elizabethville-Beira km. 2.688; Elizabethville-Lobito km. 2.085), e di una minore distanza dei mercati europei (Beira-Londra per l'onerosa via di Suez, m. 7.557; Lobito-Londra m. 5.040).

Non si conoscono ancora i primi risultati dell'esercizio dell'intera linea. Il recente rapporto consolare inglese sull'Africa Orientale Portoghese (1933) riferisce al riguardo che l'effetto di questa concorrenza non è ancora stato avvertito a Beira, a causa di vecchi contratti ancora in vigore fra le fonderie del Katanga e la « Mashonaland and Rhodesia Ry » per il trasporto del rame.

In realtà, le previsioni sono incerte sull'esito futuro di questa concorrenza singolare, fra due imprese entrambe con capitali inglesi, entrambe dipendenti nella loro esistenza dall'esito della lotta. La ferrovia di Lobito ha su quella di Beira i due vantaggi sopra accennati; la ferrovia di Beira ha in suo favore un fattore di tale importanza, che potrebbe nell'avvenire produrre effetti impensati.

È noto che ogni grande attività industriale, nell'Africa centrale e meridionale, dipende per combustibile dai carboni del Transvaal e da quelli di Wankie nella Rhodesia del Sud. L'impiego del petrolio come combustibile riesce molto oneroso specialmente nelle regioni interne, e non sembra probabile in Africa, date le caratteristiche dell'idrografia e dell'orografia, un grande sviluppo nella produzione di carbone bianco.

Nel caso particolare del Katanga, tutto il minerale di rame estratto viene fuso sul posto, con impianti grandiosi che consumano grandi quantità di carbone, il quale proviene quasi totalmente da Wankie dove ne esistono riserve per qualche miliardo di tonnellate.

Nella Rhodesia del Nord, immense riserve di rame attendono il momento della loro messa in valore. Si può dire che, congiuntamente a quelle del Katanga, esse dominino l'avvenire di tutta l'Africa centrale, tanta è la loro importanza. Già cinque grandi imprese vanno portando a compimento i loro impianti, costruiti sulla base di una produzione di 50.000 tonnellate di metallo all'anno ciascuna. Esse sono tutte od ovest della ferrovia Rhodesia-Katanga alla quale potranno facilmente essere raccordate, e dovranno pure esse dipendere, per la grande quantità di combustibile che i loro forni richiederanno, dal campo carbonifero di Wankie. Si parla dell'introduzione, in queste nuove imprese e nelle antiche, del procedimento elettrolitico, col quale si otterrebbe rame puro, ma anche in questo caso si dovrà dipendere dai campi carboniferi di Wankie per l'alimentazione delle centrali termoelettriche.

Per queste ragioni la « Mashonaland and Rhodesia Ry » potrà forse combattere efficacemente la concorrenza con opportune manovre di tariffe sul trasporto di queste ingenti quantità di carbone.

Ma la maggiore incognita, nell'avvenire della Compagnia del Mozambico, è rappresentata da un altro elemento, di tale importanza da minacciare nello stesso tempo, nella loro esistenza, sia la ferrovia di Beira che quella di Lobito. La minaccia, ancora lontana nel tempo, ma temibilissima, è costituita dai futuri sviluppi della politica delle due Rhodesie. È noto come vada sempre più allontanandosi la possibilità di un ingresso della Rhodesia del Sud nell'Unione Sudafricana, e come invece vada rendendosi sempre più probabile una unione delle due Rhodesie, sebbene i loro ordinamenti politici attuali e le loro caratteristiche geografiche differiscano notevolmente.

Assume quindi grande importanza il fatto che il governo della Rhodesia del Sud si sia decisamente orientato, negli ultimi anni, verso la creazione di uno sbocco diretto sull'Atlantico, a Walvis Bay. Dal 1928 ad oggi, già parecchie commissioni hanno eseguito ricognizioni sul terreno lungo i diversi percorsi possibili, accompagnandole con progetti e preventivi di spesa. Il tracciato prescelto come il più favorevole è quello che, utilizzando la ferrovia Walvis Bay-Windhoek-Gobabis (km. 635), proseguirebbe, passando a Sud del Lago Ngami, fino a

raggiungere la ferrovia della Rhodesia a Matetsi presso Wankie. Il percorso da costruire, secondo questo progetto, sarebbe di km. 883; l'intero percorso Walvis-Wankie risulterebbe lungo km. 1518, mentre ne conta oltre 3000 quello Wankie-Lobito.

Secondo i rapporti delle commissioni incaricate, questa nuova linea sarebbe di facile costruzione, con moderate pendenze, e risulterebbe poco costosa (spesa preventivata Lst. 2.382.000), per cui potrebbe fare concorrenza a tutte quelle esistenti, oltre che per il rame della Rhodesia del Nord, anche per quello del Katanga. La Rhodesia del Sud inoltre se ne avvantaggerebbe pure per la sua promettente industria delle carni, che, se le previsioni sono fondate, farà di questo paese l'Argentina dell'Africa. Il traffico della sola Rhodesia del Sud su questa linea è previsto, negli ambienti economici locali, in oltre 700.000 tons annue. L'ottimo porto di Walvis Bay, con fondali di 10 metri e nel quale importanti miglioramenti sono in corso, si presterebbe mirabilmente al nuovo compito. Notevole è poi il progetto per elettrificare questa ferrovia, servendosi di energia prodotta dalle famose Cascate Vittoria.

Per completare il quadro della lotta in tutti i suoi particolari, va pure ricordato che, nel 1930, la stessa Commissione, già incaricata dello studio della linea Rhodesia-Walvis Bay, fu pure incaricata dal governo della Rhodesia del Sud di riferire su la possibilità e l'utilità della costruzione di una nuova ferrovia che da Sinoia (già congiunta con un breve tronco ferroviario a Salisbury) raggiungerebbe Kafue sulla Cairo-Bukama, 25 km. a S. di Broken Hill, con un percorso di 404 chilometri circa. Questa linea abbrevierebbe notevolmente il percorso Beira-Ndola (sede delle più importanti miniere di rame della Rhodesia del Nord), il quale conta attualmente km. 2230, e ne risulterebbe ridotto a km. 1506. Ma il parere della Commissione suddetta fu sfavorevole alla immediata costruzione della linea, che risulterebbe più costosa e meno facile di quella di Walvis Bay; la quale ha inoltre al suo attivo l'insuperabile vantaggio di raggiungere l'oceano, correndo sempre su territorio inglese.

Abbiamo finora esposto le considerazioni di cui occorre tener conto per fare previsioni sul futuro andamento del transito sulla linea Beira-Umtali. Per quanto riguarda il transito da e per il Nyasaland, è da tener presente che la Transzambesia serve solamente un terzo circa dell'area del Protettorato. I rimanenti due terzi sono rimasti economicamente poco sviluppati per la mancanza di un collegamento ferroviario Blantyre-Lago Nyassa. Una volta colmata questa lacuna e

sistemati convenientemente i trasporti sul lago, quasi tutte le aree produttive del Protettorato potranno essere valorizzate dal fatto di avere uno sbocco diretto al mare. Si tratta di prodotti agricoli (tabacco, the, cotone, gomme, caffè, ecc.) che potranno in avvenire portare un notevole contributo al transito per Beira.

Esiste ancora un fattore in favore di Beira, ed è la prossima esecuzione di un progetto che riguarda il collegamento ferroviario del centro carbonifero di Tete con la Transzambesia. Questo tronco dovrà permettere l'esportazione del carbone di Tete, di cui si sono finora accertate riserve per oltre 100 milioni di tonnellate. Resta a vedere se la qualità di questo carbone ne permetterà una vasta esportazione giacchè l'alta percentuale in ceneri (da 4 a 25%) ne fa un carbone di qualità mediocre.

Anche a Beira il movimento del porto segue, negli ultimi anni, l'andamento del transito:

	Navi	Tonnell. lordo	Merci caricate tonn.	Scaricate tonn.
1927	594	2.053.862	383.736	298.865
1928	644	2.407.211	436.278	284.942
1929	668	2.899.430	558.881	306.550
1930	644	3.172.542	446.169	335.959
1931	612	3.070.503	306.604	274.406

La compagnia del Mozambico ha proceduto negli ultimi anni ad un attivo sviluppo dell'attrezzamento del porto di Beira, per procedere di pari passo con l'aumento del commercio di transito. All'apertura all'esercizio, avvenuta nel 1928, di un nuovo molo lungo m. 114, è seguita nel 1929 quella della prima sezione di un altro importante molo in acque profonde, detto di Pungwe, che avrà una lunghezza di m. 156 e metterà le navi oceaniche in grado di caricare e scaricare lungo la banchina, dove la profondità minima ad acque basse è di m. 8,10. Questo molo è attrezzato con tre linee ferrate raccordate alla ferrovia principale. La capacità annua di carico e scarico del porto di Beira, attualmente di 1.250.000 tonnellate, salirà ad oltre 2.000.000 di tonnellate quando siano giunti a compimento i lavori attualmente in corso di esecuzione, o allo studio, per l'attrezzamento del nuovo porto commerciale, il cui costo è previsto in 50.000.000 di frs. oro.

La creazione di questo emporio costituisce l'opera più imponente della Compagnia del Mozambico; e l'andamento futuro del transito ne costituisce un problema vitale. Dalla soluzione di questo problema dipendono la prosperità del territorio e dei suoi abitanti, e la vita stessa della Compagnia, la quale può far fronte alle forti spese di amministrazione appunto in grazia dei profitti del transito. Sono eloquenti in proposito le cifre delle entrate dell'amministrazione del porto di Beira che hanno raggiunto Lst. 265.042 nel 1930 e 203.558 nel 1931.

In fatto di colonizzazione, l'attività della Compagnia è stata notevole. In un primo tempo, l'utilizzazione del suolo dal punto di vista minerario sembrò dover rappresentare la principale risorsa del territorio. In seguito, essendosi dimostrate fallaci molte previsioni, l'attività della Compagnia divenne quasi essenzialmente di colonizzazione agricola; a promuovere ed accelerare la quale, la Compagnia va compiendo notevoli sforzi, stabilendo campi sperimentali ovunque si presenti la possibilità di colture, e facendo il possibile per attirarvi coloni. Essa ha introdotto nel suo territorio il cotone ed il caucciù, e vi ha dato grande sviluppo alle colture della canna, del mais, dell'agave sisalana, del caffè. Vi ha pure create alcune industrie quali quelle per la fabbricazione dello zucchero e dell'alcool, e per la lavorazione del legno, delle fibre vegetali, del tabacco. Queste attività agricole e industriali si avvantaggiano grandemente delle facilitazioni ferroviarie e portuali che il transito procura loro, e del notevole sviluppo che la costruzione di strade ha preso negli ultimi anni. Importantissima, fra le strade in costruzione, quella che da Beira condurrà nella Rhodesia del Sud.

Sono attualmente aperte al traffico, nel territorio della Compagnia, strade di 1^a classe per km. 1197, di 2^a e di 3^a classe per km. 1468, e 1668, rispettivamente.

È difficile esprimere un giudizio su la situazione economica di questa Compagnia. Il suo bilancio finanziario è attivo, e lo fu sempre dalla fondazione. La situazione del capitale azionario della Compagnia sul mercato dei titoli, tuttavia, non corrisponde a queste favorevoli condizioni di gestione.

A dieci anni dalla fondazione, le quotazioni delle azioni alla « Coullisse » erano salite a 50 frs. circa, cioè al doppio del nominale. Fu quello il periodo delle grandi speranze, che si dimostrarono poi in gran parte infondate, sulla produzione mineraria del territorio. Dopo il 1900, le condizioni della Compagnia dovettero rapidamente declinare, giacchè le azioni erano scese, nel 1907, a soli 17-18 frs.

Il capitale si dimostrava insufficiente agli sviluppi imposti dalla « Charter »; fu aumentato della metà nel 1909 e portato a scudi oro 6.750.000 con emissione di nuove azioni. Un altro forte aumento di capitale si ebbe nel 1923, anno in cui esso venne portato a sc. 11.250.000 cioè raddoppiato. Intanto, la Compagnia non dava più dividendi: l'ultimo, del 5%, è del 1917.

Nel 1929 la Compagnia dovette trovarsi in condizioni precarie: in quell'anno il capitale azionario fu ridotto alla metà, con una perdita di 5.625.000 sc. oro, e contemporanea riduzione del nominale di ogni azione alla metà (sc. 2,25). Nello stesso 1929, il capitale ridotto fu riaumentato a sc. 8.749.998, mediante emissione di 1.388.888 nuove azioni del nominale di sc. 2,25.

Attualmente, le quotazioni di queste azioni si mantengono molto basse: a Parigi, da 28 a 29 frs., ciò che rappresenta, tenuto conto della svalutazione del franco, una riduzione del valore a meno della metà del nominale.

Quale sia per essere l'avvenire della Compagnia del Mozambico non è facile prevedere. L'attuale depressione è forte ma la potenzialità del territorio è grande e le prospettive sono incoraggianti, sebbene la loro realizzazione richieda ancora un lungo periodo di tempo.

La concessione sovrana dovrebbe scadere nel 1941. Riferiscono i rapporti inglesi che la decisione del governo di Lisbona, di ristabilire l'amministrazione coloniale diretta nei territori della cessata Compagnia del Nyassa, ha avuto per effetto di sollevare nell'opinione pubblica locale una campagna in favore di una simile azione nei riguardi dei distretti di Manica e Sofala. Non sembra probabile che ciò possa avvenire in un futuro prossimo, tanto più che i due casi non presentano alcuna analogia.

6. — La concessione accordata nel 1894 alla Compagnia del Nyassa, con statuto analogo a quello della Compagnia del Mozambico, riguardava un territorio di circa 196.000 kmq.. La Compagnia del Nyassa, come quella del Mozambico, si era costituita con un capitale iniziale, anglo-francese, di Lst. 1.000.000 (4.500.000 sc. oro). Le prospettive erano allettanti: un ricco sottosuolo minerario da sfruttare (era segnalata la presenza dell'oro nella regione del Rarico, del carbone a Pemba e Itule, del ferro in grande quantità a Podo); un terreno agrario fertile e adatto a tutte le colture tropicali; un porto da costruire in ottima posizione.

Ma la Compagnia incontrò forti difficoltà, anzitutto nelle lotte contro gli indigeni, poi nella scarsità di Europei. Inoltre, la sua amministrazione era affidata a gruppi finanziari i cui interessi erano divergenti, ciò che ebbe per effetto uno sviluppo economico del territorio così scarso da essere considerato come inattività.

La Compagnia aveva poi assunto il gravoso compito della costruzione della ferrovia che da Porto Amelia avrebbe dovuto raggiungere il Lago Nyassa, la quale doveva costituire il fattore principale di tale sviluppo. La concessione relativa, come quella della ferrovia di Beira, era stata accordata dal governo portoghese senz'alcun sussidio né garanzia d'interessi. Alla Compagnia del Mozambico fu facile trovare il capitale, inglese naturalmente, cui trasferire la concessione poichè questa concordava con gli interessi imperiali britannici. Nel caso della linea Beira-Blantyre, il governo stesso del Nyasaland garantisce, con forti somme annue, il servizio dei prestiti anche per il percorso in territorio portoghese.

Ma la ferrovia che la Compagnia del Nyassa avrebbe dovuto costruire, secondo un vecchio progetto, da Porto Amelia a Fort Johnston sul Lago Nyassa, non poteva avere importanza per il transito, per la lunghezza del suo percorso (km. 800 circa), notevolmente superiore a quella del futuro percorso Beira-Lago Nyassa (km. 690). Essa era ed è destinata unicamente a mettere in valore un retroterra che, d'altronde, si presenta ricco di promesse.

I gruppi finanziari che stavano a capo della Compagnia erano incapaci a provvedere il capitale nuovo necessario per lo sviluppo imposto dalla « Charter », senza la sicurezza della sua rinnovazione. Il 25 dicembre 1928 il Governo portoghese decideva di non rinnovare la concessione; sostituitosi alla Compagnia nelle obbligazioni da essa assunte, prese possesso del territorio il 27 ottobre 1929. La Compagnia ha chiuso nel 1930 il suo esercizio con un deficit di oltre 10.000 Lst.; durante questo stesso anno, il valore delle azioni era sceso a circa due scellini (nominale 20 scellini).

7. — Il breve esame compiuto delle condizioni economiche dell'A. O. P. conferma cose ben note; e cioè che tutte le più importanti attività economiche di questa colonia sono profondamente penetrate dal capitale inglese, e che la prosperità stessa del possedimento è strettamente legata agli interessi dell'entroterra inglese.

Ma il commento che si può fare oggi a questa constatazione è profondamente differente da quello che si sarebbe fatto, un solo decennio addietro. In un passato abbastanza recente, era invalso nella stampa l'uso di ripetere giudizi negativi su l'attività coloniale del Portogallo, e di considerare questo stato come una potenza coloniale ormai prossima alla liquidazione, negata alla capacità ed al diritto di possedere un impero coloniale cospicuo. Considerazioni analoghe riaffiorano, qua e là, nelle discussioni che fervono attualmente nella stampa coloniale di tutta Europa intorno alla viva e scottante questione di un revisionismo africano, che molti autori non vorrebbero limitato ai soli mandati; e sembrano partecipare di una mentalità basata su pregiudizi ormai sorpassati.

È vero infatti che in un lontano passato, ai tempi gloriosissimi delle scoperte erano successi nei possedimenti africani del Portogallo i tempi ingloriosi della tratta e, più tardi, di un malgoverno fatto di innumerevoli abusi, spazzati solo dal cambiamento di regime conseguito alla rivoluzione del 1910. E frattanto, le cupidigie d'altre nazioni ingigantivano intorno ai ricchi e promettenti possedimenti, tenute in freno, sebbene condivise, dalla vigile Inghilterra.

Sopravvenne la guerra, e al suo finire fiorì una ricchissima bibliografia sulle cause della guerra stessa; bibliografia che mostrò al mondo quanta insospettata parte le cupidigie africane avessero avuta in quelle cause. Ed ecco che, come se governo e popolo portoghesi avessero avuta finalmente coscienza del pericolo corso, nel dopoguerra si verifica nel Portogallo il mirabile risveglio di una vera e propria coscienza coloniale. La fondazione, avvenuta nell'anno 1924, dell'«*Agencia General das Colonias*», segna l'inizio di un periodo d'intensa e intelligente attività coloniale volta allo studio, alla propaganda ed all'azione.

Non faremo qui una rassegna degli importanti, numerosi e mirabilmente organizzati enti statali che affiancano l'«*Agencia*» e da essa dipendono per l'esplicazione delle loro attribuzioni di studio e propaganda; quanto all'azione, riportiamo poche cifre riguardanti le spese del Portogallo per le colonie, nel periodo più recente:

Scudi port. oro

1928-29	18.651.000
1930-31	26.534.000
1932-33	26.570.000

Sebbene non cospicue, queste cifre mostrano ugualmente lo sforzo finanziario considerevole compiuto negli ultimi anni dal Portogallo, tanto più se si tenga presente che nello stesso periodo l'energica politica finanziaria di questo Stato ha raggiunti altri notevoli scopi, quali il mantenimento del bilancio attivo, la stabilizzazione della moneta, ecc.

Ma, si dice, per la colonizzazione com'essa è oggi intesa occorrono braccia e capitali. Il Portogallo, non solo non ha coloni per le sue colonie ma gliene occorrerebbero anche per il territorio nazionale. Quanto ai capitali, si è finora lamentato nelle colonie l'assenteismo dei capitalisti portoghesi; e, in ogni caso, se pure quegli ambienti finanziari si lasciassero oggi finalmente penetrare e convincere dalla propaganda, i capitali nazionali sarebbero ugualmente e assolutamente insufficienti.

Di queste due fondamentali deficienze la prima riguarda piuttosto l'Angola, colonia di possibile popolamento, la seconda piuttosto l'A. O. P., colonia che non si presta al popolamento se non in limitatissima misura. Ma esse non costituiscono affatto una ragione per negare al Portogallo il suo buon diritto a possedere ciò che troppe gloriose tradizioni gli attribuiscono.

Gli avvenimenti dell'ultimo trentennio hanno dimostrato come le egemonie siano destinate a tramontare, nella storia dei popoli. La fine della grande guerra ha segnato l'inizio di un'era nuova che per amore o per forza o per la provvidenziale presenza di uomini di stato dalla volontà ferrea, dovrà necessariamente sboccare in un fenomeno generale di collaborazione. E il Portogallo dovrà integrare le sue deficienze di stato colonizzatore, con l'accettare la collaborazione di paesi che siano in grado di fornire le braccia per il popolamento oppure i capitali per l'attrezzamento, o l'una e l'altra cosa; in ogni caso, dovrà trattarsi di paesi che, come già l'Inghilterra, gli garantiscano l'assoluto rispetto della propria sovranità sui territori in questione. Collaborazione dunque, e non sopraffazione. Se le influenze straniere non impedissero al Portogallo la chiara comprensione di tutto ciò, molte diffidenze verso l'Italia, nei riguardi dell'Angola, sarebbero da lungo tempo superate.

Per quanto riguarda in particolare l'A. O. P., la collaborazione economica con l'Inghilterra è in atto, e non sembra più rappresentare oggi il pericolo ch'essa rappresentava nel passato. Col trattato del 1899 l'Inghilterra ha garantita al Portogallo l'integrità dei suoi possedimenti territoriali della metropoli e delle colonie; e d'altra parte, i problemi cui dà luogo l'immenso impero inglese sono andati facendosi così giganti, da assicurare a questa colonia una relativa tranquillità almeno nel senso di un durevole mantenimento dello stato attuale.

Mentre i rapporti con l'estero attraversano un periodo di tranquillità, viene maturando nella colonia qualche cosa di nuovo e d'importante: una collaborazione economica, finora mancata, con la madrepatria. Ci riferiamo alla regione amministrata dallo stato. Il Portogallo vi comprava solo una piccola parte delle merci esportate (9% nel 1931, 15% nel 1930), rappresentata quasi esclusivamente dallo zucchero. E dal Portogallo veniva una piccola parte delle merci importate (14% nel 1931 e nel 1930).

Nello scorso anno, il governo portoghese ha presa una energica iniziativa destinata a porre rimedio a questo stato di cose. Il Ministro portoghese delle Colonie ha compiuta, nei mesi di luglio e agosto, una visita al territorio della Provincia, che coincide con l'apertura di una importante fiera a Lorenzo Marques, e con la riunione, nella stessa città, di un Congresso Commerciale indetto e presieduto dal Ministro stesso e composto di delegati del Portogallo e della colonia. In questo Congresso sono state trattate importanti questioni, principale fra tutte quella di una revisione delle tariffe doganali che apra i mercati della madrepatria ai prodotti della colonia, e reciprocamente.

I prodotti offerti dalle due parti figurarono nella fiera, che sollevò grande interesse, e segnò l'inizio di un movimento in favore dell'acquisto di merci portoghesi, grandemente favorito dalle disposizioni del Decreto Monetario del giugno 1932 di cui abbiamo già fatto parola.

Negli ambienti commerciali della colonia si spera molto da questo promettente insieme d'iniziative, il quale costituisce una manifestazione della nuova coscienza e della nuova attività coloniale portoghese, degna di stare a fianco delle più interessanti manifestazioni che si vanno esplicando da parte delle più progredite potenze coloniali.

BIBLIOGRAFIA.

- COLONIA DE MOÇAMBIQUE, *Anuario Estatístico 1931*. Lourenço Marques, 1932.
EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE (Parigi, 1931), Colonie de Moçambique: *Sol et climat, Agriculture, Industrie, Chemins de fer et Ports de commerce*, etc.
DEPARTMENT OF OVERSEAS TRADE, H. M.'s Stationery Office, Londra: 1) Economic conditions in Portuguese East Africa. 1929. 1932. 2) Economic conditions in Northern Rhodesia and Nyasaland. 1931. 3) Economic conditions in Southern Rhodesia. 1932.
The South and East African Year Book, Londra.
The Stock Exchange Year Book, Londra.
WIENER L., *Les chemins de fer des colonies portugaises en Afrique*. Revue Economique Internationale. Bruxelles, sett. 1929.
-