

NADIA FUSCO - CLAUDIO CERRETI

PUNTUALIZZAZIONI SULLA SECONDA SPEDIZIONE BOTTEGO (*)

Lucchino Dal Verme e l'itinerario della spedizione. – La complessa trama della vicenda di Vittorio Bottego e i concreti risultati cui essa è approdata sono stati oggetto di numerosi studi, accomunati, salvo rare eccezioni, dalla prevalenza dell'interesse riguardo la figura e la storia specifica di Bottego, talché alcuni aspetti, e non sempre quelli di minor rilievo, sono spesso stati trascurati se non addirittura omessi (1). E' alla luce di tali considerazioni e nel tentativo di colmare le lacune emerse, che ha preso corpo l'idea di questo contributo, concepito, anche sulla scia della realizzazione del *Regesto delle carte relative a Bottego conservate nell'Archivio della SGI* (2), la cui analisi, benché non abbia fornito elementi tali da stravolgere le conoscenze finora possedute sulle questioni che qui ci interessano, ha egualmente offerto ulteriori spunti critici, grazie anche ad alcuni documenti inediti così rinvenuti, che si aggiungono a quelli già noti e pubblicati in altre occasioni. In particolare, qui si prenderanno in considerazione alcuni aspetti della vicenda: l'elaborazione del progetto di viaggio; l'impianto della stazione commerciale di Lugh; l'obiettivo primario della spedizione; il ruolo della SGI.

I primi concreti segnali riguardo lo svolgimento della seconda spedizione Bottego sono rintracciabili nella prefazione del *Giuba esplorato* (libro-narrazione della prima spedizione Bottego) (3), scritta da Giacomo Doria, l'allora presidente della SGI.

(*) Benché questo articolo sia frutto del lavoro congiunto dei due autori, i primi due paragrafi sono da attribuire interamente a Nadia Fusco, gli ultimi due a Claudio Cerreti.

(1) Una precisa e completa analisi della storiografia relativa a Bottego è contenuta in BONATI M., *Vittorio Bottego. Un ambizioso eroe in Africa*, Parma, Silva Editore, 1997 e in LABANCA N. (a cura di), *Vittorio Bottego. Il Giuba esplorato*, Parma, Ugo Guanda Editore, 1997, pp. IX-XVI. Entrambe queste opere sono state pubblicate in occasione della ricorrenza del centenario della morte di Bottego (17 marzo 1897).

(2) Esso raccoglie più di un migliaio di documenti che si riferiscono al periodo compreso fra il 1890 e il 1899 e può essere consultato da coloro che ne faranno richiesta alla Società Geografica Italiana (SGI). La sua realizzazione è sembrata essere, innanzitutto, una valida risposta all'esigenza, fino ad ora rimasta insoddisfatta, di concreta verifica e valutazione delle fonti documentarie relative a Bottego esistenti nell'archivio della SGI (nei suoi due settori: storico e amministrativo), che è ordinato secondo criteri di archiviazione poco efficaci ai fini della ricerca storica. Nel tentativo di superare questo inconveniente, ho preferito strutturare il regesto seguendo il semplice criterio cronologico.

(3) Partito a fine luglio del 1892, Bottego fece ritorno in patria l'8 novembre dell'anno successivo. Vedi BOTTEGO V., *Il Giuba esplorato*, Roma, Loescher, 1895.

Il suo, però, non è un messaggio esplicito ed è inoltre espressione di perplessità e dubbi che, al momento in cui la prefazione venne redatta (1 maggio 1895), erano ormai del tutto superati e che trovano una giustificazione solo alla luce delle ragioni di una estrema cautela che sfocia nella reticenza (4): nonostante non si fosse ancora arrivati a definire la data esatta della partenza della spedizione, i suoi aspetti essenziali (finalità, itinerario e comandante) erano già quasi del tutto delineati. Si era, di fatto, nella fase conclusiva di un lungo e complesso processo, iniziato già nei primi mesi del 1894.

Il desiderio di «continuare libero come l'aria a vivere, vagabondando colle mie idee e colla speranza di un grande avvenire lontano» (5) era talmente al centro degli interessi di Bottego che risulta difficile stabilire quando, esattamente, cominciò in lui a farsi strada l'idea di ritornare in Africa. Probabilmente Bottego attendeva che gli si presentasse la giusta opportunità, che sembrò profilarsi nel momento in cui comprese che il suo nome, già legato alla scoperta delle sorgenti del Giuba, avrebbe potuto essere ricollegato, e con accresciuto prestigio, a uno degli ultimi dilemmi della geografia africana: il corso e la defluenza dell'Omo (6). Egli avrebbe potuto continuare l'opera rimasta incompiuta di Eugenio Ruspoli (figlio dell'allora sindaco di Roma ed esponente di una famiglia principesca di notevole peso politico), che per ultimo aveva tentato di svelarlo, ma che aveva perso la vita in un incidente di caccia (7).

La notizia della morte del principe romano si diffuse in Italia l'8 aprile del 1894, e già il 9 maggio successivo Bottego, avendo saputo che il Ministero degli Esteri (MAE) intendeva organizzare una spedizione per il recupero della salma di Ruspoli, suggerì alla SGI di candidarlo alla direzione del progetto e di raccomandarlo come capo della missione, la quale, oltre ad assolvere uno «scopo pietoso», avrebbe anche potuto «togliere il velo che circonda il corso dell'Omo, le popolazioni che lo attorniano ed il territorio ad occidente del lago Rodolfo e del Caffa» (8).

(4) Doria, dopo aver esaltato le doti di Bottego e il valore della esplorazione compiuta, denunciava la lacunosa conoscenza dell'Africa orientale, sottolineando l'esistenza di «parecchi altri problemi geografici di capitale importanza» che «attendono ancora la loro soluzione»; dichiarava altresì che su di lui incombeva il dovere «di far voti perché una nuova Spedizione [potesse] rimettersi in via» e si diceva fiducioso riguardo la possibilità che la sua speranza divenisse «in breve [...] una realtà», augurandosi che ancora una volta «il fortunato esploratore [fosse] un Italiano», *ibid.*, pp. XVII-XVIII.

(5) Vedi la lettera di Bottego ai genitori del 15 gennaio 1894, in BONATI M., *op. cit.*, pp. 234-235.

(6) *Ibid.*, p. 248.

(7) Il 4 dicembre 1893, a Gublagente, nella valle del Sagàn, Ruspoli fu ucciso da un elefante. Per una più accurata descrizione delle circostanze della sua morte vedi ROSSI A. (a cura di), *La seconda spedizione Ruspoli in Africa. Memorie di un superstite (Emilio Dal Seno)*, in «Nuova Antologia», Roma, 1899, pp. 245-264, 422-439, 629-648.

(8) Vedi il memorandum di Bottego a Doria, datato 9 maggio 1894, in Archivio Storico della Società Geografica Italiana (ASSGI), b. 29 (XII A) fasc. 3, c. 6. Lo stesso giorno Doria indirizzò al ministro degli Esteri una lettera, che credo inedita, nella quale proponeva di assegnare a Bottego il comando della spedizione organizzata per riportare in patria i resti di Eugenio Ruspoli; la minuta di questa lettera è in ASSGI, b. 29 (XII A) fasc. 3, cc. 4-5. L'intenzione di Bottego appare anche più esplicita nella lettera scritta il 20 giugno 1894 a Luchino Dal Verme (consigliere e futuro vicepresidente della SGI, ma soprattutto consulente di Crispi per

Questo stesso progetto Bottego espose, appena quattro giorni dopo, in una conferenza pubblica: dunque solo dopo averne trattato con Doria e, con ogni probabilità, esserne stato autorizzato.

Si trattava, del resto, di un progetto troppo importante, le cui implicazioni, come si vedrà, trascendevano chiaramente i puri interessi scientifici e, obiettivamente, la SGI, in ragione dei legami che la tenevano unita al mondo politico, non avrebbe potuto avviarlo senza l'accordo del governo (9). Esempio palese di questa commistione di interessi è la figura di Dal Verme, il quale ha svolto un ruolo di primissimo piano nella determinazione delle finalità della seconda spedizione Bottego.

E' a questo periodo che risalgono alcune precise raccomandazioni di Dal Verme al presidente della SGI (10), concernenti gli elementi da tenere in considerazione «al momento della definizione degli scopi della spedizione in progetto» e ricollegabili al disposto dell'art. II del protocollo d'intesa anglo-italiano del 24 marzo 1891, sulla delimitazione delle aree di influenza in Africa Orientale. Qui si dava facoltà ai due contraenti, previo accordo e in conseguenza di «ulteriori esplorazioni», che dessero conto delle «condizioni idrografiche ed orografiche del paese», di modificare il limite delle due zone di influenza (11) (v. fig.). Per sfruttare appieno la possibilità di ampliare il confine italiano, la spedizione avrebbe dovuto, a giudizio di Dal Verme, «rintracciare qualche elemento topografico, o corso d'acqua o catena montuosa, che corresse più o meno nel senso del [6°] parallelo, a Sud dello stesso», poiché tali elementi avrebbero potuto costituire un «rampino» cui attaccarsi per ottenere l'applicazione dell'articolo del protocollo in questione. Nella parte finale della lettera, Dal Verme sottolinea inoltre che per ampliare il territorio sottoposto all'influenza italiana ci si può anche avvalere dell'altro «criterio che nella moderna giurisprudenza coloniale serve a fissare le sfere d'influenza, cioè la *priorità dell'esplorazione*»; a tal fine, tutto il territorio posto a sud del 6° parallelo dovrebbe essere «unicamente e interamente esplorato da viaggiatori italiani» e, di conseguenza, suggerisce a Doria di spingere l'esplorazione italiana fino al Lago Rodolfo e all'Omo.

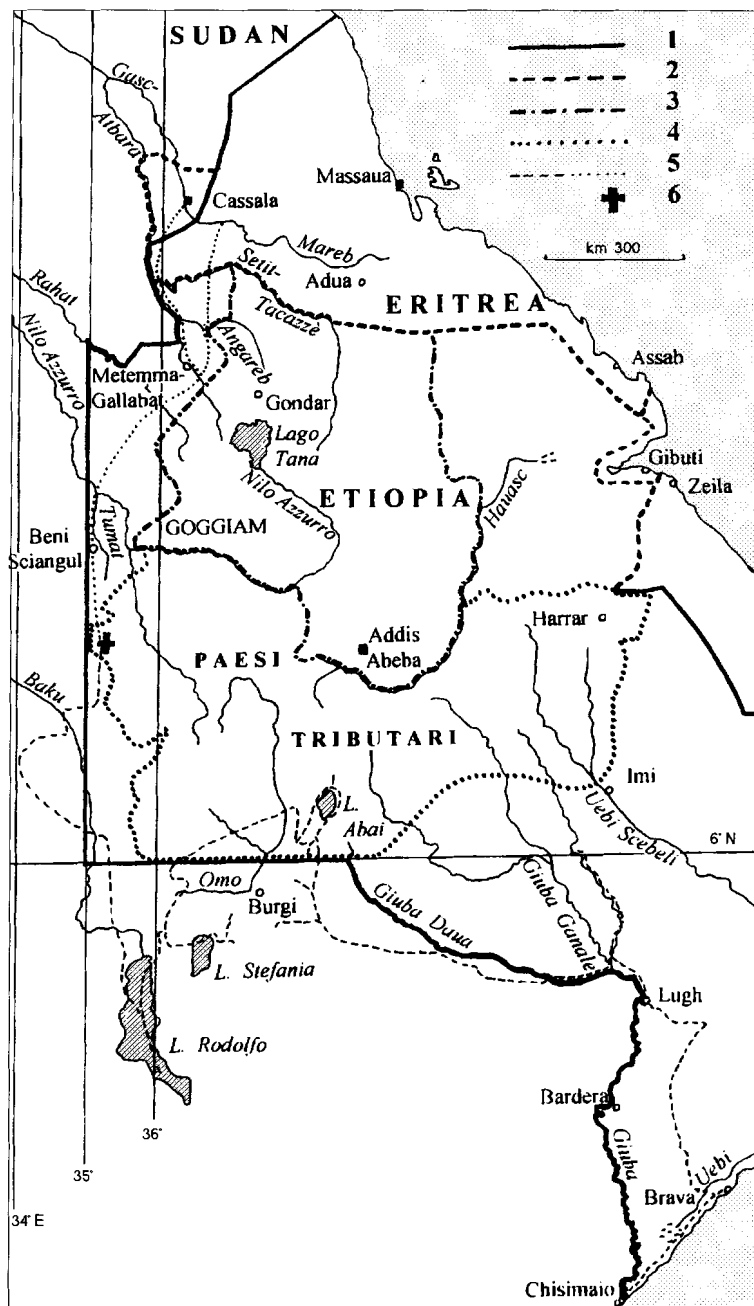
Traspare chiaramente da queste parole il maggior rilievo che già hanno assunto gli interessi politici rispetto a quelli geografico-scientifici, che, là dove emergono, paiono soltanto essere funzionali ai primi. A queste priorità Dal Verme rimase coerente nel corso del tempo, benché il suo progetto iniziale si fosse arricchito e perfezionato, raggiungendo la piena maturazione dopo circa un anno: egli lo espose a Doria in una lettera del 20 marzo 1895, scritta da Milano, dalla quale lo stesso presidente della SGI ammetterà, alcuni anni più tardi, di aver ricavato le istruzioni date

le questioni internazionali, e specialmente africane): «Lo scopo pietoso [...] potrebbe essere il movente per organizzare una nuova spedizione». La lettera fu edita da TRUFFI R., *Precursori dell'Impero africano*, Roma, Edizioni Roma, 1936, pp. 58-59.

(9) Lo stesso Bottego, nella citata lettera a Dal Verme del 20 giugno 1894 (vedi nota 8), si dice convinto che la «spedizione potrebbe trovare tanto maggior favore inquantoché S. E. Adamoli, V. Presidente della Società Geografica, è Sotto-Segretario di Stato agli Esteri». Ulteriori precisazioni circa la natura e la consistenza dei legami esistenti tra la SGI e gli ambienti politici sono fornite da CARAZZI M., *La Società Geografica Italiana e l'esplorazione coloniale in Africa (1867-1900)*, Firenze, La Nuova Italia Editrice, 1973.

(10) Esse sono contenute in una lettera, che risulterebbe inedita, scritta da Roma il 30 maggio 1894, rintracciata in Archivio Amministrativo della SGI (AASGI), b. 33, 1894, I Semestre, fasc. 3, cc. 142-145. V. *Appendice*.

(11) Il testo dell'accordo è pubblicato anche in «Boll. Soc. Geogr. Ital.» («BSGI»), Roma, 1891, pp. 671-672.



LA SITUAZIONE POLITICO-TERRITORIALE DELLA REGIONE ETIOPICA (1895-1896) E L'ITINERARIO DELLA SECONDA SPEDIZIONE BOTTEGO.

1) Limiti delle sfere d'influenza, come stabiliti dai protocolli anglo-italiani; 2) limiti approssimativi delle aree effettivamente controllate da paesi europei; 3) limiti attribuiti dalla cartografia italiana coeva all'impero etiopico; 4) limiti attribuiti dalla cartografia italiana coeva alle regioni tributarie dell'impero etiopico; 5) itinerario della seconda spedizione Bottego (parte

al Bottego per la sua seconda spedizione (12).

Vi si trova descritto, con dovizia di particolari, l'itinerario che la spedizione avrebbe dovuto seguire (e di cui poi Bottego fu effettivamente incaricato) sia nella eventualità che si fosse scoperta la confluenza dell'Omo nel Lago Rodolfo (nella citata lettera del 30 maggio 1894, Dal Verme sembrava ammettere la soluzione del Lago Rodolfo), sia nella ipotesi, che ora trova Dal Verme maggiormente d'accordo, che questo fiume avesse seguito un altro percorso e si fosse identificato «col Bako che correr dovrebbe in direzione quasi da Sud a Nord. Probabilmente si rivolta poi ad Ovest per diventare il Sobat». In entrambi i casi, sempre a giudizio di Dal Verme, si sarebbe dovuto tentare «un progetto grandioso. Volgere a Nord, entrare nella regione del Beni-Sciungul [sic], poi per la valle del Tumat (affluente di sinistra del Nilo azzurro) giungere al Nilo azzurro, passarlo e *manovrando* fra il Galabat e il Goggiam e Gondar, raggiungere le regioni fra l'Altipiano abissino e l'Atbara e sboccare nel Mareb-Gasc!». Dal Verme si dice consapevole che si tratta di un viaggio difficile ma non impossibile e che, nel caso dovesse riuscire, sarebbe «di primissimo ordine, sotto il punto di vista non solo geografico ma eziandio politico, economico, commerciale». Si suggerisce anche una sosta della spedizione nella regione dei Beni Sciungul, «dominata da un capo indipendente, né mahdista né abissino», Uad el-Guri, per «fare causa comune con lui», studiando allo stesso tempo il paese e ottenendo «soprattutto informazioni sulle miniere d'oro, di cui gli Egiziani tentarono l'*exploitation*, senza successo. Che vi sieno è fuor di dubbio»; il loro solo nome, secondo Dal Verme, avrebbe esercitato sicuramente un grosso fascino in Italia. Alla fine del suo viaggio, la spedizione si sarebbe trovata ad aver «*circumvallato* tutto il nostro futuro impero africano, dal basso Giuba al Gasc, affermando solennemente coi fatti la nostra sfera d'influenza, prendendone possesso su tutta la periferia».

Molti punti si presterebbero a qualche commento – anche a prescindere dalla chiave di lettura politica, su cui si tornerà oltre – ma è almeno il caso di sottolineare che il progetto Dal Verme è molto più preciso e «mirato» di quello che Bottego prospettava negli stessi giorni (lettera a Doria del 15 marzo 1895 – e minuta autografa senza data di contenuto analogo – in ASSGI, b. 31, fasc. 2 b, cc. 96-98 e 99-106), in cui il viaggiatore è ancora possibilista fra tre itinerari di ritorno alternativi.

(12) In una lettera indirizzata a Dal Verme, datata 5 maggio 1897, Doria afferma: «Le istruzioni che abbiamo date a Bottego furono specialmente ricavate da una bellissima lettera che Ella mi scrisse da Milano». Vedi TRUFFI R., op. cit., p. 61. Sulla base dei riscontri fatti si può affermare, con un considerevole margine di sicurezza, che la lettera cui Doria si riferisce è proprio quella del 20 marzo 1895, che a quanto mi è dato di sapere era, finora, inedita; essa è conservata in ASSGI, b. 33 (XII e), fasc. 1, cc. 16-19. V. *Appendice*.

eseguita e parte prevista dal progetto Dal Verme); 6) luogo dell'intercettamento della spedizione e della morte di Bottego.

Lo schizzo è costruito in base a carte italiane *subito precedenti o contemporanee* alla spedizione Bottego, che non potevano tenere conto delle scoperte poi effettuate dalla spedizione; di conseguenza, la posizione qui attribuita ai laghi Abai – poi Regina Margherita – Stefania e Rodolfo, al fiume Omo, al presunto fiume Baku e così via è errata, ma corrisponde alla posizione che all'epoca della partenza della spedizione si riteneva più probabile. La traccia dell'itinerario – per la parte realizzata – corrisponde invece al percorso realmente seguito, per come fu dichiarato dai superstiti della spedizione. Si può notare che nella cartografia dell'epoca il corso dell'Omo – disceso per un buon tratto da Bottego – appariva assai diverso e più meridionale, mentre i laghi Stefania e Rodolfo – in realtà costeggiati dalla spedizione – venivano collocati sensibilmente più a ovest.

La fondazione della stazione di Lugh e i suoi obiettivi politici ed economici. – Al di là delle indicazioni relative all'itinerario della spedizione, l'influenza di Dal Verme è riscontrabile anche in relazione all'altro aspetto del progetto esplorativo: la fondazione della stazione commerciale di Lugh, una questione che più di altre ha avuto scarsa considerazione fra coloro che si sono occupati della seconda spedizione Bottego, pur costituendone parte integrante e di primo piano.

Fin dall'inizio, nell'esporre le sue idee riguardo l'esplorazione, Bottego aveva sottolineato l'opportunità di «piantare una stazione a Lugh» (13) e, nel corso del tempo, aveva precisato con crescente dovizia di particolari le modalità di attuazione del progetto, che si era modificato fino a prevedere la realizzazione di ben cinque stazioni: una a Lugh, nel bacino medio dell'Omo, in quello superiore del Giuba, nei Gurra e nell'Ogaden (14).

Evidentemente, Bottego sottovalutava lo sforzo economico che la loro realizzazione avrebbe richiesto e le conseguenze che si sarebbero avute, per questo motivo, a livello governativo. Ad averne la piena consapevolezza era, invece, Dal Verme che si accordò con Bottego per ridurre a due le stazioni commerciali da realizzare: una a Lugh e un'altra nella media valle dell'Omo. In realtà, come lo stesso Dal Verme confessò a Doria, egli intendeva impegnarsi soltanto per una stazione – quella di Lugh – ma «dovendo ménager Bottego» gli era sembrato preferibile «accennargli come accolta l'idea delle due stazioni». Al di là della semplice questione numerica, egli era riuscito a scartare l'eccessivo che spaventava il Governo anche per le spese e a ridurre le stazioni «effettivamente a una apparentemente a due», senza per questo recar pregiudizio al conseguimento di un obiettivo ben più importante: quello della identificazione degli scopi scientifici della SGI con quelli politico-commerciali dell'Italia (15).

Dal Verme confermò le sue critiche a proposito della proliferazione delle stazioni commerciali ipotizzata da Bottego anche in una lettera di risposta inviata al ministro Blanc, il quale gli aveva richiesto un parere sui diversi aspetti della esplorazione in progetto (16): pur dichiarando il suo pieno appoggio alla spedizione, Dal Verme consigliò di convogliare ogni sforzo nella realizzazione della stazione di Lugh, l'unica che a suo giudizio non era alla portata delle scorrerie scioane e che, invece, poteva avere una funzione di contenimento nei confronti degli inglesi (17).

La centralità del ruolo che andava profilandosi per la stazione di Lugh fu confermata dallo stesso Bottego: adeguandosi ai contenuti del compromesso raggiunto con Dal Verme, egli si preoccupò di aggiornare il progetto inviato a Blanc il 26

(13) Egli aveva esposto questo suo progetto già nella lettera a Dal Verme del 20 giugno 1894 (vedi nota 8), tornando poi sull'argomento più volte, a cominciare da un passo del *Giuba esplorato*; vedi BOTTEGO V., op. cit., p. 448.

(14) Cfr. lettera di Bottego al ministro degli Esteri, datata 26 marzo 1895, in ASSGI, b. 31 (XII C) fasc. 2 a, cc. 12-13.

(15) Lettera che suppongo essere inedita di Dal Verme a Doria, datata 1 aprile «1898» (leggi «1895»), in ASSGI, b. 32 (XII D), fasc. 1, c. 17.

(16) Ricordiamo che il ministro aveva ricevuto la lettera di Bottego del 26 marzo, nella quale si illustrava il progetto di insediamento di cinque stazioni commerciali. Vedi nota 14.

(17) La lettera di Dal Verme è datata 2 aprile 1895 ed è conservata presso l'Archivio Storico del Ministero dell'Africa Italiana (ASMAI), pos. 67/1, fasc. 6, cit. da MAGRI P.G., *Scopi geografici e retroscena politici della seconda spedizione Bottego*, in «BSGI», 1968, pp. 605-624 (v. p. 614).

marzo 1895 e, nel corso del mese successivo, gli indirizzò altre due lettere, nelle quali, fra l'altro, si precisavano le modalità attuative dell'impianto della stazione di Lugh (18). La sua realizzazione, a giudizio di Bottego, avrebbe dovuto essere necessariamente preceduta dalla stipulazione di trattati di amicizia con le tribù locali, «per avere su di loro il diritto di protettorato», e con lo stesso sovrano di Lugh, dal quale si dovrà anche ottenere la «cessione delle dogane della città» (19).

Bottego è sicuro dell'atteggiamento favorevole del sultano di Lugh e dei capi tribù della zona riguardo l'impianto di una stazione commerciale sui loro territori, in quanto li riteneva consapevoli del fatto che soltanto il «prestigio» del vessillo italiano li avrebbe protetti dalle razzie degli scioani e di tutti gli altri nemici delle tribù lughiane e, forte di tale certezza, arriva anche a suggerire il nome di «Ferrante» (leggi «Ferrandi»), quale persona più adatta a dirigere la stazione commerciale, la quale dovrebbe figurare, «finché la spedizione non sarà di ritorno in Italia, come una sua base di operazione e solo ufficiosamente dipendere» dal MAE; il capitano parmense consiglia anche di fondare la stazione «come per invito dei capi di Lugh» e si impegna ad ottenere da essi «una lettera che la richieda, promettendo ogni protezione» (20). Bottego e Dal Verme non erano però i soli a sollecitare l'interesse del governo nei confronti di Lugh: pressioni in tal senso provenivano da diverse direzioni.

Deciso sostenitore della necessità di stabilirvi una stazione commerciale fu Antonio Cecchi, il quale la ribadì costantemente nei rapporti che inviava al MAE, in qua-

(18) In appendice alla lettera datata 12 aprile 1895 sono riportati il «Bilancio preventivo della spesa annuale per l'impianto d'una stazione a Lugh (primo anno)», che prevede una spesa totale di 60.000 lire, e l'elenco dei «Materiali per l'impianto della stazione di Lugh». Vedi ASSGI, b. 31 (XII C), fasc. 2 a, cc. 18-22. Il puntuale riferimento alla stazione di Lugh non è però indicativo dell'abbandono definitivo, da parte di Bottego, del suo più complesso e articolato progetto iniziale, al quale non mancano i riferimenti: nella lettera in questione egli sottolinea l'opportunità di stipulare trattati di amicizia con le popolazioni che la spedizione incontrerà lungo il suo cammino verso il bacino dell'Omo, per ottenere la concessione dell'impianto di nuove stazioni (nel paese dei Comoso). Evidentemente Bottego sperava ancora.

(19) Ibid. La sicurezza di Bottego riguardo il clima favorevole che si sarebbe incontrato a Lugh non era priva di fondamento. Del resto, lo stesso sultano di Lugh aveva già espresso a Ruspoli «il vivo desiderio» di ottenere la protezione del governo italiano, stipulando con il principe romano anche un trattato rimasto però privo di effetti. Copia di tale documento è conservata in ASMAI, pos. 70/1, fasc. 6; esso è inoltre pubblicato in TREVIS R., *Sulle orme della seconda spedizione Bottego "Da Brava a Lugh"*, in «Rivista delle Colonie Italiane», Roma, 1931, pp. 426-427, ove si riferisce anche la data del trattato (9 giugno 1893), non riportata nel documento dell'ASMAI, il cui solo riferimento temporale presente («Maggio Mille ottocento novanta due-novanta tre») è chiaramente poco indicativo. Una ulteriore richiesta da parte del sultano di Lugh era pervenuta al governo italiano l'anno successivo, tramite Vincenzo Filonardi (gerente, dal giugno del 1893, della Compagnia Italiana per la Somalia): il sultano chiedeva l'invio di soldati, armi e munizioni per difendersi dalla minaccia, poi concretatasi, di un'incurisione amharica. Infine, il 1 giugno del 1895, il sultano inviò, sempre a Filonardi, una lettera nella quale si rammaricava del mancato arrivo degli ascari richiesti come rinforzo l'anno precedente, che avrebbero dovuto garantire una maggior difesa contro le razzie amhara, di cui si avvertiva sempre di più il pericolo. Nel tentativo di scongiurarle il sultano pregava Filonardi di inviargli «una bandiera italiana e un documento che [certificasse] che Ganane [era] italiana». Vedi ASSGI, b. 33 (XII E), fasc. 1, c. 111.

(20) Vedi la copia della lettera di Bottego al ministro degli Esteri, datata 23 aprile 1895, in ASSGI, b. 31 (XII C), fasc. 2 a, cc. 23-24.

lità di console a Zanzibar (21).

Già nel gennaio 1895, egli fu in grado di stilare una relazione nella quale si rendevano note le mire degli inglesi su Lugh: essi, secondo Cecchi, stavano vagliando la reale consistenza dei traffici commerciali che vi convogliavano, al fine di valutare la convenienza di impiantarvi una stazione commerciale, che avrebbe senza dubbio reso «assai facile agli inglesi di far scendere tutte le carovane a Kissimaio [Chisimaio], malgrado gli 80 chilometri di strada in più di quella fra Luk e Brava» (22). La possibilità di impedire la realizzazione del progetto inglese, che avrebbe compromesso lo sviluppo dell'attività commerciale italiana nel Benadir, era subordinata, secondo Cecchi, alla realizzazione quanto più tempestiva possibile di una stazione commerciale italiana a Lugh, affidata alla gestione di una persona come Ferrandi, già nota e accettata a quelle popolazioni per le sue buone maniere (23). Lo stesso Ferrandi, proprio nei giorni in cui Cecchi stendeva il suo rapporto, gli inviava una lettera (scritta da Brava il 25 febbraio 1895) nella quale, fra l'altro, sottolineava l'esigenza di stabilire a Lugh una stazione commerciale italiana, autocandidandosi, in maniera abbastanza esplicita, alla sua direzione (24).

(21) Cecchi assunse questa carica all'indomani delle dimissioni di Filonardi, che le aveva inviate a Brin, l'allora ministro degli Esteri, il 3 dicembre 1893, in seguito al tacito dissenso manifestato dal governo a proposito della rappresaglia attuata nei confronti della città di Merca, che venne bombardata dal mare con 135 granate dopo essere stata teatro dell'omicidio del tenente di vascello Maurizio Talamone. Vedi DEL BOCA A., *Gli italiani in Africa orientale. Dall'Unità alla marcia su Roma*, Milano, Mondadori, 1992, pp. 568-569.

(22) Il rapporto fu scritto da Zanzibar il 22 gennaio 1895 ed è stato pubblicato in edizione «confidenziale» dal MAE nella raccolta dei *Documenti Diplomatici*, LXXXIV, *Zanzibar e Sudan 1895*, s.d., n. 400, pp. 61-62; da ora in poi il volume sarà indicato come *DDI 1895* (e il volume successivo della stessa serie come *DDI 1896*), e questo specifico documento come Rapporto Cecchi (22 gennaio 1895). Il paragone di Cecchi non è, in realtà, molto pertinente, perché la carovaniera Lugh-Brava era assai meno importante di quelle che univano Lugh a Merca e Mogadiscio. Era verso quest'ultima destinazione che si dirigeva il maggior numero di carovane, passando per Baidoa, Hakava, Dafit e Gelidi, lungo un percorso che le carovane compivano in 12 giorni. Vedi BOTTEGO V., op. cit., pp. 450-451. La preminenza della via Lugh-Mogadiscio è confermata anche da G. Trevis nel suo studio storico-sociale *La Somalia Italiana*, ove, a differenza di quanto riportato nel *Giuba esplorato*, si indica in 15 giorni il tempo occorrente alle carovane per terminare il viaggio. Dell'opera di Trevis si è rintracciato il manoscritto presso l'ASMAI, pos. 66/2, fasc. 20 e, a quanto mi consta, l'invito alla sua pubblicazione, lanciato da DEL MONTE E. G., *Un pioniere africano "Giacomo Trevis"*, in «Rivista delle Colonie Italiane», Roma, 1930, pp. 464-478 e 551-567, non è stato finora accolto.

(23) Cecchi suggerisce anche che Ferrandi avrebbe dovuto «stabilirvisi per qualche tempo, e di là irradiare la propria sfera d'azione, in modo pacifico, s'intende, sui territori circostanti, assicurandone il predominio all'Italia». Vedi Rapporto Cecchi (22 gennaio 1895).

(24) Ferrandi si rammarica che a Lugh si sia probabilmente pagato il tributo agli amhara, evento che egli ricollega alla mancata risposta, da parte dell'Italia, alla richiesta di protezione inviata dal sultano a Filonardi. Consapevole degli scarsissimi mezzi della Compagnia Italiana per la Somalia e della importanza di Lugh, posta «sulle vie dell'Ogaden e della Somalia meridionale», Ferrandi rileva la necessità di insediarsi «qualche italiano», facendo attenzione ad escludere l'elemento militare, «per il semplice motivo che i militari vogliono la guerra, anche ove non ci è ragione». Al di là di ogni valutazione riguardo questo giudizio, appare evidente che Ferrandi stesse avanzando la sua candidatura alla direzione della stazione, ed essendo capitano di lungo corso della marina mercantile e privo della canonica formazione militare, avesse tutto l'interesse a sottovalutarla. Vedi *DDI 1895*, n. 415, pp. 101-102.

Una ulteriore espressione della necessità di occupare Lugh pervenne al MAE da Ferrero, ambasciatore a Londra, il quale si dichiarò pienamente d'accordo con le conclusioni contenute nel citato rapporto di Cecchi (vedi *supra*) (25).

Gli inglesi, in effetti, si stavano muovendo in diverse direzioni. Come ebbe a rilevare Cecchi in un suo successivo rapporto, essi avevano allo studio l'impianto di un servizio di navigazione a vapore lungo il Giuba, allo scopo di attrarre verso Chisimaio il commercio proveniente dai Borana-Galla, verso i quali stavano anche allestendo una grande spedizione, diretta da Jenner, uno dei vice-consoli a Chisimaio; molto intensa era la loro attività anche sul piano più strettamente diplomatico: l'Imperial British East Africa Company aveva concluso una serie di trattati con vari capi indigeni dell'interno, tra i quali figuravano alcuni i cui territori, posti lungo le sponde del Giuba, si trovavano all'interno della zona di influenza italiana e che in precedenza avevano rivolto all'Italia reiterate richieste di protezione senza ottenere, però, alcun risultato (26). Nel tentativo di controbilanciare la mancanza di reazione da parte dell'Italia all'attivismo e alla propaganda inglese Cecchi rinnovò le sue sollecitazioni riguardo la creazione di una stazione commerciale a Lugh diretta da Ferrandi (27), e si preoccupò anche di sottolineare la scarsa rilevanza dei costi dell'intera operazione, soprattutto se posti in relazione con il «cumulo di vantaggi» che ne sarebbero derivati: la presenza italiana a Lugh «assicurerebbe in nostre mani il commercio e la via dai Borana Galla alla costa, ci darebbe il mezzo di penetrare nelle regioni interne e ci aprirebbe i ricchi mercati Sidama [Sidamo] e Waratta».

(25) Ferrero così si esprimeva: «se non attireremo verso i nostri porti del Benadir il commercio del Giuba, esso ci sarà tolto per sempre dagli inglesi». Vedi lettera di Ferrero al ministro degli Affari esteri scritta da Londra il 23 marzo 1895, in ASMAI, pos. 70/1, fasc. 8.

(26) Già il 30 luglio 1892, Nazib Bunda, capo del territorio di Goscia, aveva inviato in missione a Zanzibar uno dei suoi fratelli latore di una sua lettera «con la quale lo autorizzava a recarsi dal console italiano (allora rivestiva questa carica il cav. Cottoni) e stipulare con lui un trattato di amicizia e protezione per sé e per tutti i suoi sudditi, facendosi in pari tempo rimettere alcune bandiere italiane per essere alzate nei centri principali del suo distretto». Le vaghe promesse fatte da Cottoni, che, in parte, soddisfacevano le richieste di Nazib Bunda, non furono però mantenute, tanto che dopo due anni, nel marzo del 1894, giunse al consolato di Zanzibar, retto da Filonardi, un figlio del capo degli Aul-Jau, latore di una lettera, nella quale, a nome di suo padre e di Nazib Bunda, si ricordavano agli italiani gli impegni assunti da Cottoni. Anche in questa occasione, però, nulla di concreto venne fatto. Vedi lettera di Cecchi al ministro degli Esteri, datata 9 maggio 1895, pubblicata in *DDI 1895*, n. 446, pp. 225-237 - d'ora in poi: Rapporto Cecchi (9 maggio 1895); parte di tale rapporto è stato rintracciato anche in ASSGI, b. 33 (XII E) fasc. 1, cc. 52-54.

(27) Prima di stabilirvisi, Ferrandi avrebbe dovuto recarsi nei centri più importanti che sorgono sulla riva italiana del Giuba per spiegare agli abitanti «come l'Italia per reciproco accordo con l'Inghilterra abbia estesa la sua benefica e pacifica influenza su tutto il Benadir fino alle rive del Giuba; stipulare [...] un trattato di amicizia e protezione, dal quale risulti in modo incontestabile l'azione e la sovranità dell'Italia sul suo territorio; stringere relazioni amichevoli con i capi più influenti del Giuba, affine di rendere popolare presso gli indigeni il nome italiano; stabilire nei centri più popolosi agenti indigeni» che avrebbero dovuto contribuire a rendere stabile l'azione da lui iniziata. Proseguendo nelle sue raccomandazioni, Cecchi insisteva sulla opportunità di avviare anche a Lugh «relazioni amichevoli con la gente del paese, stipulare coi capi un trattato del genere di quelli conclusi dagli inglesi nel loro territorio, tale cioè da rendere effettivo il nostro protettorato su tutto il paese circostante a Lugh; o quanto meno, a procurarci dei titoli, perché esso venga considerato tale dai nostri poderosi vicini». Ibid.

Il disegno di Cecchi era chiaro: nella piena consapevolezza della politica di disimpegno militare che l'Italia intendeva condurre nelle regioni somale, dettata anche dalle difficoltà di ordine finanziario derivanti dalle campagne militari nel Tigre, egli si affidava a strumenti di penetrazione di carattere diplomatico-commerciale. In questa ottica, la creazione a Lugh di una stazione commerciale italiana e il conseguente controllo delle vie carovaniere che da essa si dipartivano erano, evidentemente, un importante obiettivo, la cui valenza era accresciuta dalla considerazione degli ulteriori risultati che ne sarebbero potuti derivare. Era evidente, innanzitutto, che la presenza italiana a Lugh, accompagnata dalla conclusione di trattati di amicizia e di protezione con i capi delle tribù dell'interno, che Cecchi, come si è visto, aveva sollecitato in più occasioni, avrebbe potuto essere funzionale allo spostamento verso l'interno del baricentro del dominio politico dell'Italia in quelle regioni. Del resto, la reale influenza italiana era «limitata soltanto a diciannove fra città e villaggi della costa» (28). Altrettanto evidente è la considerazione del benefico impulso che il possesso di Lugh da parte dell'Italia avrebbe arrecato alla compagnia commerciale destinata a sostituirsi a quella diretta da Filonardi, la cui manchevole gestione era stata sottolineata, fin dai primi momenti del suo arrivo a Zanzibar, proprio da Cecchi (29), il quale aveva anche ricevuto l'incarico di predisporre il progetto della nuova società. Ne è una riprova l'interesse mostrato nei confronti di Lugh da Giorgio Mylius, uno degli industriali impegnati nella costituenda compagnia commerciale del Benadir e nipote di Cecchi, il quale in un suo promemoria inviato al MAE sottolinea la necessità di fondarvi una stazione commerciale, essendo Lugh «il punto principale di tutto il territorio, non solo per importanza commerciale, ma anche dal punto di vista politico e morale per l'influenza che quella città, considerata santa, esercita sulle popolazioni» (30).

Riempita di tutti questi significati, la creazione della stazione di Lugh non poteva non concorrere, e occupando anche una posizione privilegiata, alla realizzazione di un progetto molto ambizioso, teso a una generale riorganizzazione del territorio somalo, cui Cecchi, che ne era il promotore, aveva iniziato a lavorare nel periodo immediatamente successivo alla sua nomina a console a Zanzibar, tracciandone le principali direttive nei rapporti che egli puntualmente inviava al MAE (31).

Le numerose motivazioni che le diverse parti in causa avanzarono per spingere il governo verso l'occupazione di Lugh ebbero un ruolo di primo piano nella decisione finale, ma certamente non esclusivo, come, del resto, può dedursi dalla circostanza che molti fra i rapporti inviati al MAE sono posteriori al 3 maggio 1895, giorno in cui il ministro Blanc, per conto del governo, stipulò con la SGI la convenzione nella quale si fissarono gli scopi della seconda spedizione Bottego, compresa la

(28) Vedi DEL BOCA A., op. cit., p. 571.

(29) Ibid., p. 170 (nota 4); Rapporto Cecchi (9 maggio 1895).

(30) Vedi DDI 1895, n. 458, p. 285.

(31) In questa ottica assumono particolare rilievo anche i pressanti inviti rivolti al governo per indurlo ad impegnarsi nella acquisizione del porto di Chisimaio, il cui possesso è sempre stato per Cecchi «una necessità assoluta, [essendo] l'unico porto somalo atto ad offrire ricovero in qualunque stagione dell'anno». Vedi DEL BOCA A., op. cit., p. 571; Rapporto Cecchi (9 maggio 1895). Le proposte che Cecchi, su sollecitazione del governo, aveva elaborato riguardo l'amministrazione del Benadir sono descritte nella lettera (datata 2 febbraio 1895) inviata al Ministero della Marina dal comandante della regia nave «Piemonte», che aveva collaborato, su invito di Cecchi, alla stesura del progetto. Vedi DDI 1895, n. 399, pp. 59 e ss.

fondazione della stazione commerciale di Lugh (32). Essa doveva preludere alla conclusione, da parte del comandante della spedizione, di «accordi politici e commerciali con i capi locali» che oltre a rafforzare le relazioni commerciali con Lugh, avrebbero dovuto garantire maggiori rapporti anche con le città costiere del Benadir, nonché dare pratica attuazione al protettorato con l'Italia.

Al raggiungimento dei medesimi scopi, sempre secondo la convenzione, doveva essere mirata anche l'azione del direttore della stazione, i cui compiti furono meglio specificati in un rapporto inviato a Ferrandi da Cecchi, con evidente ritardo, il 18 agosto 1896 (33). Ferrandi, in sostanza, avrebbe dovuto «preparare e [...] annodare le prime fila che devono condurre alla trasformazione dei protettorati [*sic*] in dominio diretto, quando questo sia riconosciuto conveniente, e raccogliere a questo scopo, tutte quelle maggiori informazioni che possono fornire elemento di giudizio o norme di condotta al potere esecutivo» (34). Ma non erano soltanto questi i risultati concreti cui il governo mirava e per raggiungere i quali aveva approvato la fondazione della stazione di Lugh. La maggior preoccupazione era rappresentata, invece, dalla necessità di avere un avamposto a difesa dell'*Hinterland* somalo, per arginare l'espansione scioana verso sud – in particolare verso la costa – che si profilava sempre più minacciosa, soprattutto dopo la irrimediabile frattura intervenuta nei rapporti italo-abissini in conseguenza della offensiva italiana in Eritrea (35).

A conferma di questi timori, già nei primi giorni di settembre del 1895, mentre la spedizione Bottego era ancora in Eritrea, intenta nei suoi preparativi, Lugh venne assalita e occupata dagli amhara, i quali imposero ai pochi abitanti che non l'avevano abbandonata un pesante tributo, come avevano già fatto l'anno precedente (36).

(32) L'altro era «la ricognizione geografica dei territori di confine verso il Sud-Ovest e verso l'Ovest della sfera di influenza dell'Italia». Più avanti si chiariranno meglio il senso e la portata di queste istruzioni. L'originale della convenzione stipulata il 3 maggio 1895 tra il governo e la SGI, recante la firma del ministro degli Esteri Blanc, è conservata in ASSGI, b. 32 (XII D) fasc. 1, cc. 2-5; essa è pubblicata in DE LEONE E., *Le prime ricerche di una colonia e la esplorazione geografica politica ed economica*, Roma, IPZS, 1955, (coll. «L'Italia in Africa», II), pp. 339-341.

(33) Già il 23 marzo 1896 Ferrandi esprimeva a Filonardi il suo disappunto riguardo i ritardi del governo: «Aspetto istruzioni da Roma per poter allargare efficacemente l'influenza italiana; ma temo che laggiù dormano tranquilli, ed avrò ancora da aspettare un bel pezzo, prima che possa sapere qualcosa. In ogni modo io lavoro a mettere ordine in paese, e poi avvenga ciò che deve avvenire». Vedi TREVIS R., *Il capitano Ugo Ferrandi a Lugh. (Lettere inedite a Vincenzo Filonardi ed a Giacomo Trevis)*, in «Rivista delle Colonie italiane», Roma, 1932, p. 284.

(34) A Ferrandi si richiedeva, inoltre, di fornire al governo informazioni riguardo le tendenze del mercato di Lugh, di cui avrebbe dovuto valutare le produzioni esportabili e quelle importabili, il movimento delle carovane, le oscillazioni dei prezzi e lo stato delle comunicazioni. Gli si affidava anche lo «speciale mandato» di raccogliere notizie «sugli usi e le consuetudini commerciali e giuridiche della popolazione indigena, che devono servire di materia prima agli scopi cui si propone la nuova Società Milanese». Vedi copia del rapporto di Cecchi conservata in ASMAI, pos. 70/1, fasc. 8.

(35) Nel gennaio 1895, Baratieri aveva avuto il sopravvento a Coatit e Senafè e, dopo circa due mesi, gli italiani erano avanzati ancora fino a Adua e Axum.

(36) Si trattava di un valore, in merci, pari quasi a mille talleri, secondo quanto riferito da Filonardi al ministro degli Esteri in una lettera del 25 ottobre 1895, scritta da Mogasdiscio. Vedi ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, c. 36. Al di là del valore puramente economico deve essere qui sottolineato che l'esazione del tributo rappresentava di per sé un esercizio di sovranità: gli scioani, cioè, consideravano Lugh come propria in quanto era stata occupata e perché la sua popolazione pagava le tasse. Anche Bottego aveva inviato a Doria, da Brava, un resocon-

Nell'ottica degli scioani, del resto, Lugh era parte integrante dell'impero abissino, i cui confini, per quanto riguarda la zona in questione, si situavano a circa 120 km più a S, secondo la delimitazione tracciata dallo stesso Menelik e comunicata alle potenze europee, nell'aprile 1891 (37); il sultano di Lugh, inoltre, aveva rilasciato agli amhara una dichiarazione di sudditanza, impegnandosi con un trattato per molti versi simile a quello che avrebbe firmato poi con Bottego il 21 novembre 1895 (38).

Del tutto scontato e prevedibile era, di conseguenza, l'arrivo a Lugh, sul finire del 1896, degli scioani, che non si lasciarono intimorire dal «prestigio» del vessillo italiano, troppo sopravvalutato da Bottego (39) – e probabilmente non solo da lui – convinto, altresì erroneamente, del carattere disomogeneo e episodico delle azioni di conquista amhariche verso la Somalia, definite in senso dispregiativo «scorriere»; al contrario, esse erano parte integrante di un piano strategico di conquista che si prefiggeva «probabilmente anche lo scopo di impedire eventuali puntate italiane verso l'Harrar» (40). Anche questo errore di valutazione non fu soltanto di Bottego: lo stesso governo italiano non riuscì o non volle mai riconoscere il vero significato e la reale portata della condotta scioana. Tuttavia, nonostante gli errori commessi e la superficialità con la quale si era affidata la difesa di Lugh a un piccolo contingente di ascari – in tutto una quarantina – che lo stesso Ferrandi non aveva esitato a definire «lo scarto della spedizione» (41) e che poté sostenere l'assedio amhara del dicembre 1896 solo grazie ai soccorsi portati dal tenente Mamini (42), il bilancio

to della invasione amharica di Lugh, tratto dalle informazioni avute dagli indigeni, accompagnandolo con una serie di altre notizie, per lo più riguardanti la spedizione, tra le quali l'annuncio della sua decisione di partire per Lugh e «piantarvi la stazione traendo profitto dalla passata invasione per far migliori condizioni col sultano». Vedi ASSGI, b. 33 (XII E), fasc. 1, cc. 125-129.

(37) DEL BOCA A., op. cit., pp. 410-411.

(38) Questo secondo documento è conservato in ASSGI, b. 33 (XII E), fasc. 2, cc. 21-22.

(39) Vedi le lettere di Bottego al ministro degli Esteri del 26 marzo 1895 (nota 14) e del 23 aprile 1895 (nota 20).

(40) DEL BOCA A., op. cit., p. 742.

(41) In tali termini si esprime Ferrandi in una lettera inviata a Mamini, il cui contenuto fu poi da questi inserito in un rapporto trasmesso al MAE il 23 marzo 1896. Vedi ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, c. 83.

(42) La descrizione della vicenda è in FERRANDI U., *Lugh. Emporio commerciale sul Giuba. Seconda spedizione Bottego*, Roma, Società Geografica Italiana, 1903. La decisione di Cecchi di inviare dei soccorsi a Ferrandi tramite Mamini fu, in verità, sollecitata da un intervento del ministro degli Esteri Visconti Venosta che, già ai primi di agosto, aveva paventato la eventualità di una «razzia» amhara a Lugh, che sarebbe stata organizzata, secondo le informazioni pervenute dall'Etiopia, nell'ambito di una azione su vasta scala, per ovviare alla penuria di viveri che, in seguito alla campagna militare conclusasi con la battaglia di Adua, affliggeva l'impero etiopico, minacciato da sollevazioni interne. Le preoccupazioni del governo riguardo Lugh derivavano oltre che dall'impegno morale di tutelare «la sicurezza di un luogo dove sventola la bandiera italiana», anche e soprattutto dal timore «dell'effetto disastroso che farebbe in paese e in Parlamento la caduta del presidio di Lugh [sic] quasi alla vigilia della discussione alla Camera del progetto di legge per la convenzione con la Compagnia milanese, e del conseguente insediamento di essa nel Benadir. L'impresa con tanta cura proseguita correrebbe pericolo di essere compromessa, poiché genererebbe nel paese, già scosso dai recenti insuccessi delle nostre armi in Abissinia, e, specialmente nei componenti la Società di Milano, il convincimento che anche i nostri possedimenti del Benadir mancano della prima ed essenziale condizione di prosperità per una colonia, che è la sicurezza». Vedi lettera del ministro degli Affari esteri a Cecchi, scritta da Roma il 4 agosto 1896, in *DDI 1896*, n. 656, pp. 295-296.

politico della presenza italiana a Lugh non può considerarsi del tutto negativo sul piano della politica coloniale italiana. Essa, in definitiva, ha costituito un precedente che, travalicando i ristretti margini cronologici della spedizione Bottego, ha esercitato una certa influenza anche sulle successive vicende della regione, poiché Lugh ha, di fatto, continuato a svolgere quella funzione di barriera contro la penetrazione etiopica nei territori somali anche se, nel corso del tempo, le modalità con cui tale compito è stato assolto sono state diverse. A partire dal 3 settembre 1897, giorno in cui l'Italia accettò il trattato in cui si stabilirono i nuovi confini fra l'Etiopia e i possedimenti italiani in Somalia, Lugh entrò a far parte dell'impero di Menelik, il quale, però, «si obbligò a riconoscere lo Stabilimento commerciale italiano in quella piazza, impegnandosi di salvaguardarla da razzie amhara» (43); soltanto nel 1908 Menelik rinunciò definitivamente al suo possesso, in cambio di tre milioni (44).

La verifica del conseguimento degli scopi politici in funzione dei quali si era pensata la creazione della stazione di Lugh non esaurisce, però, la serie di valutazioni critiche che su di essa possono essere svolte *a posteriori*; occorre integrarle, almeno, con una analisi della esistenza o meno di una corrispondenza tra obiettivi e risultati riconducibili all'ambito economico-commerciale, in seno al quale, come si è visto, erano maturati molti dei progetti che, a diverso titolo, propugnavano un concreto impegno dell'Italia a Lugh.

Nel complesso, emerge prepotentemente la quasi assoluta mancanza di tale corrispondenza, sia per carenze organizzative di base, ma anche in ragione della errata considerazione delle potenzialità di Lugh, troppo spesso sopravvalutate. Accuse in tal senso furono da più parti sollevate nei confronti di Bottego, che già nel *Giuba esplorato* aveva fornito discutibili rendiconti relativi ai flussi commerciali di Lugh (45) e che, successivamente, nei rapporti inviati al MAE per sollecitarne l'appoggio per la spedizione, aveva più volte evidenziato l'importanza economica di Lugh, in virtù

(43) Vedi DEL BOCA A., op. cit., p. 746.

(44) Ibid., p. 572.

(45) Filonardi, riferendosi ai dati forniti da Bottego nel *Giuba esplorato*, a proposito del movimento commerciale di Lugh, li aveva considerati una «esagerazione dell'inverosimile». Le evidenti discordanze che egli aveva rilevato confrontando le cifre riportate da Bottego «con quello che realmente transita e si consuma nel Benadir» erano la prova, a giudizio di Filonardi, delle «troppo smaglianti esagerazioni scritte da chi avrà visto, ma certo non conosciuto le località che descrive». Vedi la copia della lettera di Filonardi al ministro degli Esteri, scritta da Merca il 2 dicembre 1895, in ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, c. 35. A questo proposito Ferrandi afferma che quello che Bottego riporta nel suo libro riguardo «Lugh e Bardera non è documento a cui si possa affidare ciecamente, avendo accettato tutto ciò che ha sentito dire senza un serio controllo». Vedi lettera di Ferrandi a Cecchi del 7 ottobre 1896, in DDI 1896, n. 742, all. 14, p. 539. Sempre di Ferrandi sono le seguenti affermazioni: «Vorrei poter delineare in questa mia lo stato vero delle cose come si trovano in questa regione, ma temerei, per mancanza fino al momento di dati positivi, di cadere nei gravissimi errori che caddero gli altri: vedi lettera di Ferrandi a Doria del 6 febbraio 1896, in ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, c. 88. In effetti, Bottego non sottopose a controllo quanto da lui riportato nel capitolo su Lugh del *Giuba esplorato*, poiché non ne era lui l'autore, bensì Emilio Dal Seno, uno dei superstiti della spedizione Ruspoli, il quale svelò la mistificazione messa in atto da Bottego a Matteo Grixoni (che aveva accompagnato Bottego nella prima parte della spedizione al Giuba): «Diedi al Bottego il mio lavoro con promessa ch'egli lo avrebbe pubblicato sotto mio nome; il risultato fu che il Bottego si appropriò del mio lavoro e pubblicò come roba sua quanto gli interessava». Vedi GRIXONI M., *Per la verità sulla Esplorazione del Giuba. Petizione al Parlamento italiano (Camera e Senato)*, Roma, 1906, pp. 39-40, in ASSGI, b. 30 (XII B), fasc. 4, c. 1.

della quale, a suo giudizio, la stazione commerciale che vi sarebbe stata costruita avrebbe potuto, nell'arco di un anno, rendersi economicamente autonoma. In netto contrasto con queste rosee previsioni sono le opinioni espresse da Ferrandi che, oltre alle reiterate lamentele concernenti il mancato afflusso delle carovane (46), si vide costretto ad ammettere, dopo un anno di permanenza a Lugh, che quella stazione non poteva definirsi «un grande emporio e [che] nemmeno il movimento commerciale [era] attivo come farebbe credere la fama» (47). A giudizio di Ferrandi, le cause di quella che egli definisce, emblematicamente, «la decadenza economica di Lugh», sono molto complesse e vanno ricercate non solo nel clima di instabilità connesso alle incursioni amhariche, ma anche nell'atteggiamento poco corretto, sotto il profilo commerciale, dei suoi abitanti, che accusa di «poco discernimento» (48). L'analisi di Ferrandi, però, va oltre. Egli non trascura, infatti, di sottolineare il pregiudizio recato allo sviluppo economico e commerciale di Lugh dalle attività poste in atto dagli inglesi, tese a deviare verso il loro porto di Chisimaio il flusso di carovane che tradizionalmente transitavano per Lugh (49). In numerose occasioni egli pone in rilievo la necessità di contrastare le azioni inglesi, seguendo una strategia coincidente, in massima parte, con quella verso la quale anche Bottego si era orientato nei primi tempi, che prevedeva la edificazione di altre stazioni commerciali, «a Merca, sul medio Daua e verso il Lago Rodolfo», ma anche a Ime, «per garantirsi contro gli Amhara e impedire che il commercio dagli Arussi non avesse da quella parte, per l'Ogaden, da aprirsi lo sbarco a Berbera» (50), altro possedimento inglese.

Si trattava però di una richiesta che non poteva trovare un positivo riscontro in una Italia in cui, dopo Adua, l'anticolonialismo prendeva sempre più piede. L'obiettivo di «far dimenticare l'Africa agli italiani» perseguito da Ferdinando Martini in Eritrea, nel periodo in cui ne fu governatore (1897-1906), poteva ottenersi con maggiore facilità nel Benadir e nel suo *Hinterland*, della cui gestione, secondo il principio

(46) «Al nostro arrivo la grande borgata era completamente deserta. Una parte della gente è ora ritornata, ma ancora le carovane dalla costa, come pure dall'Ard el Liwin non si peritano a venire»: vedi lettera di Ferrandi a Doria del 2 gennaio 1896, in ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, c. 90; «Di Lugh ho poco da dire [...]; il commercio [è] sempre un po' languente. Sempre si attendono le carovane con molto avorio; ma di avorio ne vedo arrivare ben poco»: vedi lettera di Ferrandi a Filonardi del 15 maggio 1896, in TREVIS R., *Il capitano Ugo Ferrandi...*, cit., p. 291; «A Lugh nulla di nuovo. Si attendono le carovane dalla costa, che non arrivano mai; dal Livin incominciano a venire delle carovane»: vedi lettera di Ferrandi a Filonardi del 17 giugno 1896, *ibid.*, p. 356.

(47) Lettera di Ferrandi a Doria del 28 dicembre 1896, in ASMAI, pos. 70/1, fasc. 8.

(48) Essi esigevano tasse troppo elevate sull'avorio proveniente dai Borana, scoraggiando ne il commercio; sottraevano «sotto un pretesto o l'altro», caffè e altre merci ai carovanieri del Livin; non adempivano agli impegni economici assunti con i commercianti di molte tribù. Vedi lettera di Ferrandi a Doria del 1 maggio 1896, in ASMAI, pos. 70/1, fasc. 8.

(49) «Lo Schek di Bardera [...] mi avverte che 35 ascari di Kisimayu si sono stabiliti di fronte a Bardera, che percepiscono la dogana sulle merci che dalla riva destra (inglese) transitano sulla riva sinistra. Avorio proveniente dai Borani [...], diretto come per il passato al Benadir, fu da mestatori inviato a Kisimayu»: vedi lettera di Ferrandi a Doria del 20 agosto 1896, in ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, cc. 175-176.

(50) Lettera di Ferrandi a Doria del 1 maggio 1896, cit. (nota 48). Ferrandi aveva espresso queste idee anche in altre occasioni: lettera a Doria del 2 gennaio 1896, cit. (nota 46); lettera a Doria del 20 agosto 1896, cit. (nota 49).

dell'*indirect rule*, si «occupava» la Compagnia del Benadir (51), senza, però, riuscire a conseguire risultati concreti: la colonia, in realtà, esisteva soltanto sulla carta e mai gli italiani seppero garantirsi la completa gestione dei traffici commerciali che si sviluppavano tra la costa e le regioni dell'interno, tante volte sollecitata e auspicata.

Gli aspetti politici della seconda spedizione Bottego. – Sui risvolti politici della spedizione all'Omo, una trentina di anni fa Pier Giacomo Magri pubblicava, in questo «Bollettino», un articolo – già qui ricordato – in cui riportava un gran numero di stralci di documenti, prevalentemente inediti.

Grazie a quelli e altri documenti, almeno dalla data dello scritto di Magri è possibile dimostrare che ambienti di governo, a cominciare dallo stesso Crispi, avevano di fatto indirizzato (ed è un eufemismo) il progetto della spedizione all'Omo verso uno scopo *esclusivamente* politico; che la Società Geografica Italiana, che solo ufficialmente figurava come organizzatrice del viaggio, ebbe serie difficoltà a far sì che rimanesse, fra gli scopi, almeno quello della definizione del deflusso dell'Omo; che l'intera gestione dall'Italia della spedizione, comprese le ultime fasi – quando si sarebbe dovuto avvertire Bottego dell'esito della battaglia di Adua e cercare di farlo rientrare indenne – fu tenuta saldamente in mano dal Ministero degli Esteri e dal presidente del Consiglio.

Benché l'articolo di Magri sia ordinariamente citato nei lavori che, in seguito, si sono occupati della questione, non è dato riscontrare – salvo errore – che se ne siano tratte compiutamente le debite conclusioni. Non sembra perciò inopportuno riprendere ancora, con altri, i testi già richiamati da Magri e tentare di interpretarli in maniera coerente.

Nel marzo 1895 – lo si è visto – una fitta successione di documenti ci chiarisce come l'idea del viaggio stia arrivando a maturazione: circa un anno dopo la prima proposta, il 3 marzo 1895 Bottego scrive di nuovo a Doria, proponendosi per una esplorazione di «quelle regioni fino ad ora sconosciute e che entrano nella nostra sfera d'influenza» (senza più riferirsi al recupero dei resti di Ruspoli) (52); un'altra lettera a Doria, del 15 marzo, pare più dettagliata sotto il profilo dell'itinerario, come si è pure ricordato poco sopra; il 26 marzo, poi, Bottego scrive al ministro degli Esteri, Blanc, già a proposito del numero di stazioni commerciali che secondo il suo progetto occorrerebbe insediare lungo il percorso: va da sé che, se si è arrivati a discutere di questo particolare, vuol dire che il ministro è bene informato dell'insieme del progetto e che lo ha avallato.

Nel frattempo, Dal Verme ha scritto a Doria (20 marzo 1895) quella lettera che il presidente della Società Geografica più tardi definirà «bellissima» (vedi *Appendice*), in cui traccia l'itinerario che la spedizione, *a suo avviso*, dovrebbe seguire. Di quella lettera occorrerebbe ricordare vari passaggi (53); ma è la sua parte finale ad essere specialmente interessante ai nostri fini: a conclusione del viaggio, secondo Dal Ver-

(51) Il Parlamento approvò la convenzione che ne aveva statuito la nascita soltanto nel novembre del 1899, dopo più di tre anni di amministrazione provvisoria; il governo assunse poi la gestione diretta del Benadir il 14 aprile 1905. Vedi DEL BOCA A., op. cit.

(52) Questa lettera è utilizzata da MAGRI P.G., op. cit., pp. 610-611, ed è conservata nell'ASMAI (e, in copia, presso l'ASSGI): dunque, fu «girata» da Doria al Ministero.

(53) Ad esempio, là dove Dal Verme scrive che fra i Beni Sciangul la spedizione potrebbe sostare, perché l'area è «dominata da un capo indipendente, né mahdista né abissino»; Bottego dovrebbe «fare causa comune con lui» e intanto raccogliere «informazioni sulle miniere d'oro».

me, la spedizione si troverebbe ad aver «*circumvallato* tutto il nostro futuro impero africano, dal basso Giuba al Gasc, affermando solennemente coi fatti la nostra sfera d'influenza, prendendone possesso su tutta la periferia». Si tratta di un progetto «geopolitico» chiarissimo, che orienterà tutti gli sviluppi della spedizione e avrà ripercussioni anche sulla sua conclusione e sulle polemiche che l'accompagneranno.

Nell'articolo di Magri sono riportati anche altri brani, da altri documenti di quegli stessi giorni: fra questi, soprattutto, un chiarissimo *pro memoria* del ministro Blanc (23 marzo 1895) in cui, dando la spedizione per decisa e assegnandole l'itinerario di Dal Verme, le si affida lo scopo «*esclusivo, di riunire i nostri protettorati e le nostre occupazioni dal Giuba all'Atbara*». Il Ministero Esteri non [...] potrebbe approvare che altri obiettivi [...] impegnassero la spedizione in regioni comprese nella sfera d'influenza inglese»; Bottego, «senza compromettere l'ulteriore sua marcia *lungo i territori occidentali* da noi protetti, fino a Cassala», una volta giunto «al parallelo 6° che delimita la nostra sfera d'influenza, non dovrebbe più discostarsi dai limiti dei territori già attribuiti in diritto all'influenza italiana»; Blanc ammetteva che l'itinerario fosse particolarmente difficile, dato che si sarebbe svolto attraverso «regioni che possono essere *minacciate sia dagli Abissini sia dai Dervisci*» (54). In un altro appunto di Blanc, dell'aprile, è poi scritto che, data l'importanza dello «scopo di congiungere i nostri protettorati dal Sud al Nord», si devono evitare complicazioni sulle «questioni che abbiamo pendenti con l'Inghilterra sul golfo di Aden», mentre è «di somma utilità esplorare ed all'occorrenza occupare con stazioni la parte occidentale [...] dei nostri protettorati contestati dall'Inghilterra» (55).

(54) I corsivi sono miei. Il *pro memoria* è riportato in MAGRI P.G., op. cit., pp. 613-614. Blanc ritiene l'area come passibile di «minaccia» da parte mahdista e abissina: e quindi sembra non considerarla né mahdista né abissina. Confronti sulla cartografia (italiana) dell'epoca chiariscono questa concezione: all'Etiopia era attribuita un'area relativamente ristretta che verso ovest si attesta, all'incirca, sul meridiano 36° E. In queste condizioni, Bottego sarebbe dovuto procedere verso nord tra i meridiani 35° (limite della sfera di influenza italiana e, complementariamente, della regione abbandonata dagli anglo-egiziani ai mahdisti) e 36° E (limite dell'impero etiopico). La situazione, tuttavia, era più sfumata. Proprio nei mesi della partenza di Bottego, Giuseppe Dalla Vedova stava elaborando la tavola XLVI del suo (e della SGI) *Atlante di geografia moderna*, dedicata all'*Etiopia* e datata 1896; qui, a sud del medio-alto corso del Nilo Azzurro, che segna parte del confine meridionale riconosciuto all'Etiopia, è evidenziata un'ampia area definita «Paesi tributari dell'Abissinia»: la delimitazione lineare di quest'area arriva a lambire, verso ovest, esattamente i 35° E (cioè il limite stabilito dal protocollo anglo-italiano); verso sud, peraltro, lungo il parallelo di 6°, il contatto è molto più esteso. Di conseguenza, delle due l'una: o Bottego si sarebbe trovato nell'impossibilità di passare «fra Abissini e Dervisci», posto che in qualche tratto i rispettivi territori sembravano avere un confine comune (e a Roma lo si sapeva: dunque gli si davano istruzioni impossibili); oppure – più probabilmente – non si voleva considerare le terre «tributarie» come pertinenze politiche dell'Etiopia, predisponendo così, come si chiarirà, l'esecuzione materiale del trattato di Ucciali (nonostante la contraddizione con la notifica etiopica dei confini dell'impero – che comprendeva anche le terre tributarie, eccedendole anzi di parecchio – già qui ricordata nella nota 37). La carta di Dalla Vedova è una delle fonti del nostro schizzo.

(55) Vedi MAGRI P.G., op. cit., p. 615. Come ricorda ancora Magri (pp. 612-613), Blanc aveva sottoposto l'idea del viaggio sia a Dal Verme – avendone un ovvio parere positivo – sia a G. Silvestrelli, capo dell'Ufficio coloniale. E' illuminante il parere di quest'ultimo, decisamente contrario ad una prospettiva di *esplorazione geografica*, che sarebbe stata «utile come preliminare alle aspirazioni su territori disponibili, ma dannosa su territori già riconosciuti sot-

Tutta la vicenda si svolge in un quadro diplomatico che è dominato dal trattato di Ucciali (2 maggio 1889, in base al quale l'Italia asseriva di avere il protettorato sull'Etiopia – la famosa questione dell'art. 17), e dall'accordo anglo-italiano sulle sfere di influenza (protocolli del 24 marzo e del 15 aprile 1891). Nei documenti finora ricordati a proposito di Bottego, apparentemente la posizione etiopica non è considerata affatto: si dà per operante il trattato di Ucciali; la circostanza va sottolineata perché diventerà molto rilevante alla conclusione della spedizione botteghiana. Tutto sembra ruotare, invece, intorno alla necessità di arrivare per primi (vale a dire: prima dei britannici) lungo il limite approssimato delle sfere di influenza e, anche, quanto più a sud e ad ovest possibile; ma rimanendo rigorosamente all'interno di quella striscia non occupata – ma destinata all'influenza italiana – che si postula fra i domini riconosciuti (in teoria, data l'insurrezione mahdista in atto) come anglo-egiziani lungo la valle del Nilo, e quelli etiopici (e perciò pure sotto tutela italiana) sull'altopiano. In sostanza, il presupposto che sostiene il progetto di Dal Verme e Blanc è che la striscia fra i meridiani 35° e 36° E, fra possedimenti legalmente britannici e terre legalmente etiopiche, non fosse abbastanza saldamente attribuita all'Italia – che non fosse sufficiente il dettato del protocollo anglo-italiano, né, d'altra parte, la discutibile interpretazione del trattato di Ucciali (esso stesso discutibile fin dalla notifica, come segnarono proprio i britannici). Se Bottego fosse riuscito a percorrere questa striscia tenendosi quanto possibile ad ovest, una successiva demarcazione fra possedimenti italiani e britannici avrebbe potuto tenere conto della materiale priorità italiana (il principio dell'*uti possidetis*, riconosciuto dalla Conferenza di Berlino) e avrebbe potuto essere più favorevole all'Italia, rispetto all'accordo del 1891; se, poi, Bottego fosse riuscito anche a sostenere la resistenza delle popolazioni locali contro l'espansione mahdista verso est e contro quella etiopica verso ovest, l'Italia avrebbe contenuto il pericolo mahdista e avrebbe avuto a che fare con un'Etiopia circondata da possedimenti italiani, più debole e forse meno restia all'applicazione del trattato di Ucciali secondo l'interpretazione italiana; in ogni caso, la «circonvallazione» dell'Etiopia avrebbe sia materializzato e rafforzato il protettorato italiano, sia consentito di concludere accordi diretti con popolazioni ancora «indipendenti», sia impedito all'Etiopia di proseguire (come faceva, incurante della sua condizione di stato «protetto») in una politica autonoma di espansione (56): avrebbe, cioè, «realizzato» il trattato di Ucciali nei fatti, transcendendo le pesanti incertezze giuridiche che il trattato comportava. A quel punto, l'Etiopia sarebbe stata legalmente «interclusa», accerchiata, almeno agli occhi delle potenze europee, e davvero sotto tutela italiana.

to influenza»: dal che si deduce che al Ministero si considerava non più «disponibile» (cioè libera, *nullius*) l'area che avrebbe dovuto attraversare Bottego, in quanto ricompresa entro i limiti del protocollo anglo-italiano (e non in base al trattato di Ucciali); cosicché la spedizione doveva assumere l'aspetto piuttosto di una «ricognizione» (come fu anche definita), quasi di carattere militare, o almeno politico-commerciale: la formale presa di possesso di un territorio che si dava a intendere di considerare già di piena pertinenza italiana.

(56) Vedi *supra*, nota 37. Paradossalmente, sottolinea DEL BOCA A., op. cit., pp. 410-411, il suggerimento di effettuare la notifica era stato avanzato a Menelik proprio da Crispi e dal conte Antonelli (rappresentante italiano), così da ingrandire, attraverso l'ufficializzazione delle pretese etiopiche, il protettorato che l'Italia intendeva stabilire con il trattato di Ucciali. Ma le considerazioni che si sono fatte poco fa portano a ipotizzare che gli ambienti ministeriali non credessero molto alle virtù del trattato di Ucciali (né a quelle del protocollo anglo-italiano), tanto da insistere per superarne, nei fatti, la portata e le ambiguità.

Ma più preoccupante pareva il contendente britannico, verso cui si appuntava l'attenzione del Ministero degli Esteri (57). E' per cautela nei confronti dei britannici (e dell'opinione pubblica europea), che la spedizione Bottego dovrà «conservare il suo carattere scientifico, in modo che il Governo del Re vi risulti ufficialmente del tutto estraneo» (58); che al console ad Aden, Cecchi, si raccomanda che la spedizione passi inosservata; che Crispi ottiene dal Ministero della Marina la disponibilità di una nave militare per il trasporto di uomini e materiali dall'Eritrea alla Somalia, che «metterebbe il cap. Bottego in grado di non dover far conoscere a stranieri la potenzialità e l'organizzazione della sua spedizione [...] cosa che molto interessa il Regio Governo» (59); che la specifica convenzione tra Bottego e Società Geografica, del 30 giugno 1895, stabilisce che «in nessun caso però sarà ammesso, anche per alte ragioni politiche, che il ritorno possa effettuarsi attraverso il Sudan e il Sahara», vale a dire attraverso regioni formalmente sottoposte alla Gran Bretagna (60).

(57) Non è fuori luogo osservare, *en passant*, che certamente scopi politici ebbe anche la prima spedizione Bottego – quella lungo il Giuba – e ancora funzionali ad un contenimento della pressione britannica, anche se generalmente la letteratura non vi fa cenno. MAGRI P.G., op. cit., pp. 617-618, riporta brani di una lettera di Dal Verme a P. Levi, direttore dell'Ufficio per l'Eritrea al MAE, in cui il generale esplicitamente scrive: «*Nella prima spedizione [Bottego] si doveva determinare il confine della nostra zona d'influenza. La Società Geografica ha ammesso anni or sono il confine lungo il Daua per prendere quanto più è possibile [...] e non ha creduto di mutare avviso dopo l'esplorazione Bottego, quantunque questi per la gloriola di vedere il confine lungo il suo Ganale [più orientale e settentrionale], anziché sul Daua di Grixoni e Ruspoli, dicesse che il fiume principale è il Ganale (corsivi miei); si noti che qui pare adombrata, una volta di più, una valenza politica anche per l'ultimo viaggio di Ruspoli (del quale continuiamo a sapere troppo poco).*»

Non è fuori luogo neppure ricordare che nella lettera di Dal Verme a Doria del 30 maggio 1894 (v. *Appendice*), sempre in riferimento ai risultati della prima spedizione Bottego e di quella Ruspoli, Dal Verme si spinge a suggerire, in pratica, una falsificazione cartografica, o almeno un accomodamento dei dati forniti dai viaggiatori («tenere, *nel dubbio*, gli elementi topografici più al Nord che al Sud. Il perché ben si comprende»): l'espressione non è, alla lettera, chiara (e il generale sembra incorso in un *lapsus calami*), ma può significare solo che Dal Verme suggerisce a Dalla Vedova di disegnare uno schizzo in cui, almeno là dove la vaghezza delle informazioni lo consenta, la posizione degli elementi topografici sia riportata nella maniera più favorevole all'Italia rispetto alla Gran Bretagna.

(58) Istruzioni del 27 aprile 1895, in MAGRI P.G., op. cit., p. 615.

(59) Lettera del 5 giugno 1895, *ibid.*, p. 616.

(60) In ASSGI, b. 32 (XII D), fasc. 1, cc. 9-11. La convenzione, già edita da DE LEONE E., op. cit., e ricordata anche in MAGRI P.G., op. cit., riprende esattamente l'itinerario Dal Verme, impegnando Bottego a procedere «sempre fra Abissini e Dervisci», a conferma di quanto si diceva poco sopra, e insiste nel ricordare che solo quell'itinerario «corrisponde agli interessi scientifici e politici che fecero sorgere l'impresa». Più tardi, tuttavia, si pensò che Bottego dovesse avere sconfinato, verso est, in territorio etiopico (mentre semmai sconfinò verso ovest, in quello mahdista): già Cesare Nerazzini scriverà (aprile 1897): «E' una fatalità che Bottego siasi ostinato a traversare territori sotto le incursioni etiopiche o etiopici propriamente detti», «e proprio in quelle regioni aurifere dove la sorveglianza e il sospetto si accentuano maggiormente» (TRUFFI R., op. cit., p. 66). Sulla scorta di quanto si è accennato nella nota 54, tuttavia, non è nemmeno necessario accertare uno sconfinamento di Bottego in territorio «propriamente» etiopico, perché lungo l'itinerario fissato la spedizione avrebbe necessariamente attraversato qualche tratto di «paese tributario dell'Etiopia».

Il fallimento politico della missione Bottego e le accuse alla Società Geografica. – E', invece, proprio l'evoluzione della situazione sul versante etiopico – si dice ancora abitualmente – a provocare il fallimento sostanziale della spedizione Bottego e la sua drammatica conclusione: la battaglia di Adua avrebbe cioè lasciato Bottego in territorio «nemico», senza notizie sugli avvenimenti e senza una via di fuga, mentre avrebbe indotto gli etiopici a considerare la spedizione (guidata da militari e organizzata militarmente) come un atto ostile nell'ambito dello stesso conflitto, quasi l'apertura di un altro fronte (61).

Per quanto è possibile ricavare dai documenti, il collegamento con Adua è infondato, per ogni fase della vicenda della spedizione (compresa la riconsegna dei superstiti della spedizione e dei loro materiali); e, per di più, anche a prescindere dai documenti, per spiegare l'esito finale della spedizione di Bottego non c'è alcuna necessità di postulare un qualche rapporto con le operazioni militari al confine con l'Eritrea.

Il progetto cui è stato assegnato Bottego (la «circonvallazione» dell'Etiopia) ha un senso politico-diplomatico, non militare, a prescindere dalla personale interpretazione che il capitano ne dà e che spesso lo fa somigliare, nell'esecuzione, ad una scorria. D'altra parte, Bottego attraverso regioni che *non può* e soprattutto *non deve* considerare etiopiche, per tutto quanto si è detto prima: non avrebbe senso che considerasse sistematicamente nemiche le popolazioni che incontra; se fa uso con tanta larghezza dei fucili è sulla base di una (opinabilissima) idea personale dell'efficienza della spedizione e di una valutazione dell'importanza del viaggio che sta effettuando, a fronte della quale ogni ostacolo va rimosso, il più rapidamente possibile.

Neanche Menelik, però, considera la carovana come un reparto militare: a conflitto scoppiato, non gli sarebbe difficile dare una risposta militare risolutiva alla spedizione e – dato il contesto – anche assumersene la responsabilità politica. Comandanti etiopici avevano agganciato e affiancato la spedizione fin dal Lago Margherita (o Abai), senza più perdere il contatto (62): si può immaginare che abbiano avuto decine di occasioni favorevoli ad un attacco, che però hanno evitato.

(61) Sembrano convergere, nella stessa direzione, due diversissime impostazioni: da un lato, quella colonialista e fascista che in pratica accusa gli etiopici di aver preso a pretesto la guerra orientale per aggredire una spedizione geografica – pacifica e innocente; dall'altro quella anticolonialista, che accusa Bottego, la SGI e il Ministero degli Esteri di avere organizzato una vera e propria incursione «militare» o, in subordine, di aver mandato allo sbaraglio Bottego con istruzioni assurde, e di averlo poi «abbandonato», senza fare nulla – durante le trattative successive ad Adua – per salvaguardarlo. Si può dimostrare che solo la terza posizione ha qualche (piuttosto labile) fondamento. Non ha, invece, nessunissimo fondamento la posizione di chi – ancora in occasione del centenario della morte di Bottego – ha chissà perché continuato a insistere sulla totale «ingenuità» (politica) della spedizione, trascurando – per tacer di tutto il resto – i vari trattati di protezione siglati da Bottego con le popolazioni via via incontrate, conservati presso il MAE e, in copia autentica, anche presso la SGI: ma si tratta di palesi sciocchezze intorno alle quali forse non vale nemmeno la pena di perdere tempo, quanto meno perché da decenni è stata fornita la dimostrazione documentale degli scopi effettivi della spedizione.

(62) DEL BOCA A., op. cit., p. 747. L'imperatore non era stato preavvertito della spedizione né dalla SGI né dal governo italiano; nel 1897 se ne rammaricherà in una lettera diretta al re d'Italia, nei colloqui che ebbe con Cesare Nerazzini, plenipotenziario italiano, e con i superstiti Citeri e Vannutelli, poi in una lettera diretta a Doria – Menelik era socio d'onore della SGI – sempre dicendosi dispiaciuto per l'accaduto, che avrebbe potuto evitare se solo fosse

Infine, per come è stata ricostruita la dinamica dello scontro di Jellem, fu Bottego a chiudere progressivamente gli spazi alla trattativa con il *degias* Giotè e a decidere di aprire le ostilità. Il *degias* aveva certamente istruzione di bloccare la marcia della spedizione e di trasferirla, indenne, ad Addis Abeba: come dimostra la circostanza che i comandanti etiopici si adoperarono, sul campo di battaglia, a tutelare l'incolumità dei bianchi e degli ascari sopravvissuti, e che i materiali scientifici della spedizione arrivarono quasi integralmente, alla fin fine, in Italia; il che vuol dire, insomma, che i comandanti etiopici cercarono di «salvare il salvabile» dei pretesi nemici: strano modo di condurre un'operazione di guerra...

Le istruzioni dell'imperatore, dunque, non erano di combattere, ma di impedire il compimento della «circonvallazione», possibilmente con le buone. Nello sforzo di estendere l'area controllata dall'Etiopia verso sud e verso ovest, sia con occupazioni dirette, sia con l'imposizione di tributi, Menelik aveva precisamente un obiettivo di *désenclavement*; e non è plausibile immaginare che gli sfuggisse la portata del protocollo anglo-italiano (tant'è che aveva cercato di parare il colpo «dichiarando» i confini, reali o pretesi, del suo Stato), né che gli sfuggissero le conseguenze di un successo della perimetrazione che Bottego stava effettuando.

In tutto questo, Adua non c'entra per nulla. Da una parte, il viaggio di Bottego era indipendente dalla politica di Baratieri – apparteneva ad un'altra logica, più sottile e probabilmente in prospettiva più efficace, in sé, di una campagna coloniale. D'altra parte, la vicenda si sarebbe benissimo potuta concludere in maniera analoga anche in una situazione di pace, esattamente per le ragioni che si sono dette: Menelik doveva impedire l'accerchiamento, Bottego doveva compierlo. Rimanendo la spedizione a portata delle truppe etiopiche, il contatto sarebbe, o prima o poi, potuto avvenire.

Il nesso con la battaglia di Adua è, però, antico – come i sospetti e le accuse che stampa e parlamentari rivolsero contro il governo e la SGI dopo la sconfitta. Alla Società fu imputato di aver dato istruzioni segrete a Bottego, incaricandolo di «sollevare i Somali, i Galla, gli Arusi» (63): un'operazione da *commando*, parallela

stato messo al corrente per tempo. E' banale osservare, però, che prevenire Menelik del viaggio non dovette apparire né motivato né necessario a chi (al Ministero) sosteneva che la missione si sarebbe svolta *fuori* del territorio etiopico; è poi evidente che un passo simile avrebbe avuto il sapore di una sorta di richiesta di autorizzazione o di collaborazione (che Menelik avrebbe potuto non accordare o che, se l'avesse accordata, avrebbe svuotato di valore politico l'iniziativa) e il risultato, in ogni caso, di metterlo sull'avviso anzi tempo. In definitiva, sembra del tutto ragionevole non aver avvertito l'imperatore del viaggio quando era in progetto o in corso da poco tempo. Senz'altro irragionevole fu, invece, l'ingenua pretesa di riuscire a tenere gli etiopici all'oscuro di una vicenda che si svolgeva ai loro confini (dentro o fuori, da questo punto di vista, poco importa); che era stata in qualche misura pubblicizzata in Italia (e le notizie potevano arrivare, in Etiopia, quasi «in tempo reale» grazie al telegrafo, ed essere interpretate senza difficoltà dall'imperatore stesso o dai suoi consiglieri europei); e che la spedizione poi dovette essere, nonostante le precauzioni, piuttosto vistosa già nella fase preparatoria in Eritrea.

(63) Così si esprimeva, candidamente indignato, Giacomo Doria, nella già ricordata lettera del 5 maggio 1897 a Dal Verme (TRUFFI R., op. cit., p. 61), insistendo sul fatto che «Nessuna istruzione segreta fu data al Bottego, né dalla Società G., né dal Ministero [...] Le istruzioni date al Bottego possono essere lette da tutti. La spedizione commerciale (forse lontanamente politica) finiva a Lugh e questa riguardava unicamente il Governo. Il seguito era *strettamente, unicamente scientifico*» (sottolineature nell'originale). Il brano è indubbiamente singolarissimo, specie perché indirizzato a chi era stato l'artefice del progetto e ne conosceva a perfezione fini e risvolti. Preso alla lettera, tuttavia, questo passaggio non è «falso»: istruzioni «segrete»

alla campagna dell'esercito regolare. Ma l'accusa più pungente fu, forse, quella di aver «abbandonato» la spedizione. Accusa per la verità infondata per quanto riguarda la SGI e radicalmente imprecisa per quanto riguarda il governo.

La Società cercò più volte di mettersi in contatto con Bottego, come risulta dai documenti, in diverse occasioni già durante il 1896 (ma sempre senza risultato), anche e soprattutto per metterlo al corrente degli sviluppi politico-militari. Per altro verso, il 25 marzo 1896 (la battaglia di Adua era avvenuta il 1°) Doria chiedeva al ministro degli Esteri di informare Menelik del viaggio in corso (64): otteneva che il Ministero si attivasse per tentare di far giungere notizie a Bottego anche tramite i rappresentanti consolari italiani in altri possedimenti africani (Zanzibar in primo luogo), ma non riceveva un vero impegno a considerare la spedizione Bottego nella futura trattativa di pace con Menelik. Solo il 6 febbraio 1897 il ministro dichiara di aver dato istruzioni perché si facciano ricerche anche tramite i governi britannico, tedesco e belga (con ciò ufficializzando l'interesse governativo al viaggio) e nel corso del mese di marzo i rappresentanti italiani fanno sapere di avere ottemperato all'indicazione ministeriale (65). Le trattative dirette con Menelik furono concluse (per quanto riguardava la pace) alla fine del 1896; ma il plenipotenziario italiano non ebbe, in quel contesto, istruzioni al riguardo di Bottego e non ne parlò con gli etiopici: solo il 22 marzo 1897, nuovamente in partenza dall'Italia, il Ministero lo incaricò anche della questione Bottego (che, però, era morto già cinque giorni prima).

Si può concludere, insomma, e con il pieno sostegno dei documenti, che la SGI non «abbandonò» affatto la spedizione – in nessun momento e tanto meno dopo Adua (66); ma non è plausibile neanche sostenere che l'avesse abbandonata o «dimenticata» il Ministero, o che considerasse controproducente il parlarne proprio durante le trattative di pace. Il Ministero, in definitiva, proseguì – certo troppo a lungo

scritte non risulta siano esistite; istruzioni politiche e commerciali scritte, per la parte successiva all'impianto di Lugh, non compaiono se non alla lontana nella convenzione o nelle istruzioni formali date a Bottego. Nulla autorizza, quindi, a darsi certi che Bottego avesse avuto delle «istruzioni segrete». Tuttavia, perché Doria, qui, finge di non considerare il vero valore delle proposte di Dal Verme (compresi l'obiettivo «geopolitico» della «circonvallazione», il fare «causa comune» con il capo indipendente, gli accenni alle miniere d'oro ecc.), che avevano costituito la sostanza della spedizione? L'unica spiegazione – volendo credere al presidente della SGI – che forse consente di ricucire l'apparente assurdità della posizione di Doria è che proprio *Bottego non fosse stato messo al corrente* esplicitamente del significato reale del suo viaggio. Così (e prescindendo dalle idee che il capitano poteva aver maturato personalmente in proposito) il punto di vista «oggettivamente» attribuibile a Bottego e la forma letterale delle sue istruzioni coinciderebbero, e sarebbe stato «vero» che per la seconda parte del viaggio il capitano non aveva ricevuto istruzioni – in sé e per sé – né politiche né segrete, dato anche che il «segreto» era implicito nell'esecuzione della «circonvallazione» (o, meglio, in quegli effetti che Dal Verme e il MAE ne aspettavano).

(64) ASSGI, b. 34 (XII F), fasc. 1, cc. 68-72. Si tratta del primo documento, fra quelli conservati, che solleciti il MAE in questo senso; diversi altri seguiranno, specie nel corso del 1897.

(65) La minuta della lettera di Doria è in ASSGI, b. 32 (XII D), fasc. 6, cc. 323-325; i riscontri relativi a Zanzibar, ai possedimenti tedeschi e inglesi e allo Stato libero del Congo sono nella medesima busta.

(66) Va anche ricordato che la convenzione tra SGI e MAE impegnava la Società a fungere da unico referente ufficiale per qualsiasi cosa riguardasse la spedizione (comprese le notizie che se ne ricevevano), ma la impegnava al tempo stesso a non assumere iniziative se non previo accordo con il Ministero: la capacità di movimento della SGI dipendeva interamente dalla volontà del Ministero – a meno, chiaramente, di violare la convenzione.

– nella linea che si era prefissa fin dall'inizio: fingere di ignorare che esistesse una spedizione di quella portata e con quell'itinerario, sia per non attirarvi l'attenzione etiopica e inglese, sia per assicurare a Bottego il più a lungo possibile una «copertura» esclusivamente scientifica. Dopo la sconfitta, cambiate le condizioni politico-diplomatiche, cambiati governi e ministri, e forse perduto l'interesse alla «circonvallazione» dell'Etiopia, sembrò finalmente arrivato (ma troppo tardi) il momento di scoprire le carte e riconoscere l'esistenza della spedizione in una posizione geografica in cui, ufficialmente, nessuno doveva sapere che fosse (67).

Appendice

Lettera di Luchino Dal Verme a Giacomo Doria, su c. intestata «Camera dei Deputati» (AA-SGI, b. 33, fasc. 3, cc. 142-145).

Roma 30-5-94

Caro Marchese,

Le sono gratissimo delle notizie che mi ha fornito colla Sua lettera avuta stamani, tanto sui reduci dall'Omi [*sic*, per «Omo»: si tratta di due membri della spedizione Ruspoli], quanto sul probabile ritorno del nostro Bottego in quelle regioni. Ella può star certa che io, su questo secondo punto, non parlerò.

Mi spiace che gli elementi cartografici dei due *Ruspolini* sian scarsi. Nutro però fiducia che il nostro valente geografo Dalla Vedova saprà coi pochi punti che il Lucca mi assicurò esser stati presi con bussola e sestante, e cogli schizzi, e colle notizie verbali, saprà, dico, mettere insieme qualche cosa che se non sarà una vera Carta, sarà ciò che basta, quando si tratta di territori inesplorati.

I primi itinerari del Cecchi non erano fissati su punti determinati matematicamente. Dica dunque a Dalla Vedova che si accinga risolutamente all'impresa, non di fare una Carta, per ora, ma uno Schizzo per il Bollettino, raccomandandogli di tenere, *nel dubbio*, gli elementi topografici più al Nord che al Sud. Il perché ben si comprende.

Il Daua, ora è accertato, prima da Bottego e Grixoni, poi dalla Spedizione Ruspoli, non è il corso principale del Giuba – che è invece il Ganale.

Dunque il nostro confine, fino all'intersezione del 6° parallelo, è il Ganale-Giuba.

Ma nel protocollo 24 marzo 1891 c'è un articolo che rimanda al tempo della *compiuta esplorazione* la determinazione del confine subordinato alle nuove scoperte. Non è obbligatoria la rettifica del confine, ma pure, quando richiesta da una parte, non può senza manifesta scortesia, essere rifiutata dall'altra. Certo occorre un nuovo accordo, ad esplorazione compiuta.

Gli è in previsione di questo che io La prego di tenerne conto negli scopi a darsi alla nuova spedizione. E' assolutamente necessario chiarire che cosa c'è lungo il 6° parallelo, poco a nord e poco a sud, dal punto d'intersezione del Ganale-Giuba all'incontro del 35° meridiano di Greenwich.

(67) A parziale scarico della posizione ministeriale si può aggiungere che notizie confuse e contraddittorie, in quei mesi portate alla costa da carovane di mercanti, sembravano indicare che Bottego si fosse diretto verso ovest, in direzione dello Stato libero del Congo (il cui governo fu, perciò, richiesto di informazioni): in questa evenienza, probabilmente non si volle scoprire il gioco dichiarando a Menelik che, *forse*, Bottego era ai limiti occidentali dell'impero.

Sotto il punto di vista politico io non chieggo altro.

Se fosse possibile di rintracciare qualche elemento topografico, o corso d'acqua o catena montuosa, che corresse più o meno nel senso del parallelo, a Sud dello stesso, sarebbe fattibile, dopo l'esplorazione, ottenere la determinazione definitiva della frontiera più a Sud (quantunque poco) del 6° parallelo.

M'immagino che Lei dirà, che è difficile ritrovare proprio un corso d'acqua o una catena di monti così compiacente. Ma io m'intendo che basterebbe che o l'uno o l'altra si rinvenisse-ro anche per breve tratto, tanto da attaccarvi come ad un *rampino*, per applicare l'articolo del protocollo.

E' poi naturale che sia desiderabile lo spingere l'esplorazione fino alla foce dell'Omi nel Lago Rodolfo, perché nella definitiva determinazione del confine politico, si potrebbe accampare l'altro criterio che nella moderna giurisprudenza coloniale serve a fissar le sfere d'influenza, cioè *la priorità dell'esplorazione*.

Dico subito che questo criterio serve mirabilmente ma a caso vergine; quando si tratta di fare la prima delimitazione.

Nel caso nostro non si avrebbe, a rigore, diritto di accampare come titolo, la priorità di esplorazione, perché la delimitazione è fatta in massima, e l'articolo citato non fa che facoltizzare la determinazione precisa della linea determinata all'ingrosso.

Però, io ritengo che quando non si trattasse di scendere proprio molto a Sud del 6° parallelo e che ad esplorazione compiuta, si ritrovasse razionale di portare la frontiera più a Sud, perché appoggiata a linee o orografiche o idrografiche, o alle une e alle altre insieme, io ritengo, dico, che sarebbe possibile ottenerlo, a condizione che tutto il territorio aggiunto, a Sud del 6° parallelo, potesse dirsi unicamente ed interamente esplorato da viaggiatori italiani.

Perdoni se mi sono dilungato, e senza molto ordine e concisione [?]. Ma ho scritto durante il discorso del Ministro Sonnino.

Sono convinto che non Le sarà discaro di avere l'esposizione di queste mie idee politico-geografiche.

Dica tante cose al capitano Bottego e mi creda sempre

Suo aff.mo

L. dal Verme

Lettera di Luchino Dal Verme a Giacomo Doria (ASSGI, b. 33, fasc. 1, cc. 16-19).

Milano 20-3-95

Caro Marchese

Venuto a Milano per vedere dei malati, ho finito ad andare a farmi visitare io stesso dal celebre [?], il quale non va d'accordo colla cura fattami a Roma lo scorso Dicembre, e dice che quel grano che è sorto sulla mia corda vocale bisogna toglierlo. E così sia. Proveremo anche questa, che parmi una soluzione radicale.

Ho ricevuto la Sua lettera, di cui Le sono grato. Io *La ammiro*, e se Lei riesce a organizzare questa seconda spedizione, e che avesse ad avere esito fortunato, ritengo fermamente che Lei avrà maggiore merito che lo stesso Bottego. Questi può ringraziare la mia indisposizione alla gola e la mia prudenza; senza di che avrei avuto una gran voglia di dargli una strapazzata come in vita sua non ha ricevuto mai. Ora accordo a Grixoni *le attenuanti* pel suo fallo.

Poiché sono assente e potrebbe darsi che dovessi prolungare la mia assenza, credo di farle cosa grata scrivendoLe una mia idea, per quel conto che crederà di fame. Non è di facile attuazione; ma come è possibile, così io gliela accenno per il caso che Bottego trovasse modo di metterla ad effetto, e gli si presentasse l'occasione favorevole.

Ammesso, come parmi sia rimasto inteso, che la nuova spedizione s'incammini a Bardera, a Lugh, donde per il Daua all'Omo, seguendo le orme di Ruspoli, io ritengo che dopo aver

disceso l'Omo per parecchie giornate arriverà il momento in cui l'esploratore o avrà trovato che il fiume si scarica nel lago Rodolfo o no. Una delle due è certo [*sic*].

Nel 1° caso (che non pare probabile) dovrà la spedizione ritornare indietro per la stessa strada?

Nel 2° caso (che è il più probabile), fino a quando dovrà la spedizione continuare lungo il corso d'acqua scendente più o meno verso Ovest?

Io credo che nell'uno e nell'altro caso sarebbe a tentarsi un progetto grandioso. Volgere a Nord, entrare nella regione del Beni-Sciungul [*sic*], poi per la valle del Tumat (affluente di sinistra del Nilo azzurro) giungere al Nilo azzurro, passarlo e *manovrando* fra il Galabat e il Goggiam e Gondar, raggiungere le regioni fra l'Altipiano abissino e l'Atbara e sboccare nel Mareb-Gasc!

E' difficile, ma non è impossibile. E se riesce, è una esplorazione, un viaggio di primissimo ordine, sotto il punto di vista non solo geografico ma eziandio politico, economico, commerciale ecc. ecc.

Non dica che io progetto nelle nuvole. E' vero che scrivo senza nemmeno uno straccio di carta sotto gli occhi, ma la Carta l'ho abbastanza in mente per poter non solo accennare al progetto a grandi linee, ma altresì scendere a qualche particolare, non già per costringere l'esploratore entro un itinerario prestabilito, ma per dimostrare la possibilità dell'ardita intrapresa.

Suppongo il 2° caso che è il più probabile.

L'Omo, secondo De Chaurand [il riferimento è alla *Carta dimostrativa dell'Etiopia e regioni adiacenti*, 1:1.000.000, compilata da Enrico de Chaurand de Saint-Eustache per il Corpo di Stato Maggiore, e pubblicata, in prima edizione parziale e provvisoria, nel 1892], si identifica col Bako che correr dovrebbe in direzione quasi da Sud a Nord. Probabilmente si rivolta poi ad Ovest per diventare il Sobat.

La Spedizione dovrebbe seguire il fiume, si chiami come si vuole, sino a che può farlo. E ritengo che lo possa sin che segue l'andamento segnato sulle carte del Bako, da Sud a Nord, presso a poco lungo il 35° long. E. Green. che segna, come Lei sa, il confine occidentale della nostra sfera d'influenza. Se avesse, il corso d'acqua, a volgere poi ad Ovest, bisognerebbe abbandonarlo, anche prescindendo da difficoltà topografiche, perché si entrerebbe in regione forse soggetta al potere dei Dervisci. In ogni modo, non appena di questo dominio se ne avesse sentore, bisognerebbe allontanarsene. Io ritengo che tenendosi nelle regioni attraversate dal 35° meridiano, si può calcolare di non entrare nel dominio dei Dervisci, che è molto più ad Occidente, e neppure di trovarsi preso da capi abissini potenti; e fondo questa mia speranza sul fatto seguente. Nel Beni Sciungul, valle del Tomat, comanda un emiro per nome Uad el Guri, ribellatosi ai Dervisci. Dice il padre Rossignoli [Paolo Rossignoli, uno dei missionari italiani catturati dai mahdisti nel 1882; riuscì a fuggire, raggiungendo l'Egitto nel novembre 1894 e quindi l'Italia] che questi si è creato una posizione indipendente nelle montagne che circondano il gran mercato di Beni Sciungul. Di queste regioni si hanno notizie attendibili da un Olandese che se non erro deve chiamarsi Schuwer, e di cui il prof. Dalla Vedova ricorda certo una cartina apparsa anni sono sulle riviste geografiche e che ha servito a riempire le carte di questi ultimi anni. In quella regione montuosa, dominata da un capo indipendente, né mahdista né abissino, la spedizione italiana potrebbe stare qualche tempo e fare causa comune con lui. Nel tempo di sosta potrebbe studiare il paese ed assumere soprattutto informazioni sulle miniere d'oro, di cui gli Egiziani tentarono l'*exploitation*, senza successo. Che vi sieno, è fuor di dubbio, e proprio nella regione esplorata dallo Schuwer.

Da questa regione montuosa, indipendente, la spedizione potrebbe raccogliere informazioni sulla possibilità o meno di passare sulla riva destra del Nilo Azzurro e di continuare il proprio cammino verso Nord. Se è possibile, continua; se no, ritorna sui suoi passi. Potendo continuare, tutta l'abilità consiste nel *tenersi in territorio non dominato né da Dervisci né da Abissini*. Se le mie supposizioni sono fondate, questo territorio vi dovrebbe essere, nelle alte valli del Rahad e dell'Atbara, cioè lasciando a levante il Goggiam, e poi in seguito lasciando a ponente il Galabat; passando cioè per le medie valli dell'Angareb e del Setit attraverso le regioni quasi spopolate del Uolcalt e dei Cunama.

Inutile il dire quale splendido viaggio riuscirebbe. Si potrebbe dire che la spedizione

avrebbe *circumvallato* tutto il nostro futuro impero africano, dal basso Giuba al Gasc, affermando solennemente coi fatti la nostra sfera d'influenza, prendendone possesso su tutta la periferia. Risolverebbe non soltanto il problema geografico dell'Omo, ma anche quello del Bako o Baro e dell'alto Sobat. Riattaccerebbe le scoperte dell'alto bacino del Giuba coll'Etiopia Meridionale e colle scoperte dello Schuwer nel Beni Sciongul. Dovrebbe avere risultati politici affatto nuovi venendo a contatto coll'emiro ribelle del Beni Sciongul. E in ogni caso, la notizia dell'arrivo di soldati condotti da un bianco al campo ribelle, ingrossata ed esagerata, avrebbe un magico effetto sui Dervisci ad Omdurman. Si riconoscerebbe una regione abbandonata dagli Egiziani da lungo tempo, quasi sconosciuta agli Europei, sulle due sponde del Nilo Azzurro. E finalmente si verrebbe a sapere qualche cosa di positivo sulla entità delle miniere d'oro, il cui solo nome eserciterebbe un fascino in Italia, certamente.

Non disconosco le difficoltà grandi e svariate; ma ho già detto che le maggiori stanno nel giungere dal Beni Sciongul al Gasc o Mareb fra Dervisci e Abissini. E quando ciò non apparisse possibile, dal Beni Sciongul la spedizione potrebbe ripiegare o per la stessa via del Giuba o per l'Etiopia meridionale, quando fra due anni le condizioni politiche fossero mutate.

Potrebbe anche darsi che allora fosse spento il Mahdismo. Nel qual caso le difficoltà sarebbero d'assai diminuite. Imperocché dal Beni Sciongul si potrebbe allora, passato [sic] sulla destra del Nilo Azzurro, entrare nel bacino dell'Atbara e scendere questo fiume fino a raggiungere la provincia del Taka, di cui è capoluogo Cassala.

Io non ho la pretesa che alla spedizione abbia ad imporsi codesto arditissimo itinerario. Desidero soltanto che questo sia comunicato al Bottego dopo esser stato discusso fra Lei e Dalla Vedova e gli altri geografi del Consiglio. E poi, se ne terrà quel conto che si crederà, a seconda delle circostanze di luogo, dei mezzi disponibili e degli eventi politici.

Prima di finire, mi occorre accennare cosa di non lieve importanza.

Nei due protocolli 14 [sic, per 24] Marzo e 15 Aprile 1891 vi è un articolo che ammette la rettifica della delimitazione nelle tratte indicate con meridiani e paralleli, allorché i territori saranno stati esplorati. Ora il viaggio che io ho accennato ci darebbe occasione di fare la definitiva delimitazione a modo nostro. Ne avremmo il diritto e ce ne varremmo abilmente.

Tra le molte difficoltà non vi sarebbe quella del tempo; perché dal punto in cui la spedizione, riconosciuta l'identificazione dell'Omo nel Bako e poi nel Sobat, dovrebbe ritornare ai Benadir, non impiegherebbe maggior tempo ad arrivare al Mareb-Gasc. Risparmierebbe certamente il tempo e la grossa spesa del viaggio di mare da Brava a Zanzibar e da Zanzibar a Massaua.

Ormai ho scritto abbastanza. Mi scusi la lunga lettera. Mi dica poi che ne pensano Lei e Dalla Vedova e il nostro esploratore.

Tanti saluti di cuore dal

Suo aff.mo
L. dal Verme

EXPLANATIONS ABOUT THE VITTORIO BOTTEGO'S SECOND EXPEDITION. — This paper examines and comments a series of documents, some of them unpublished, which concern the exploration of the river Omo (1895-1897, Italian Somaliland and South-Western Ethiopia), led by Vittorio Bottego, and the explorer's death. Authors believe to confirm definitively some fundamental aspects still recently discussed: expedition had an exclusively political object, save on its first part, which had commercial ends too (foundation of the commercial factory of Lugh); Italian Ministry of Foreign Affairs had initiative and responsibility of expedition; Italian Geographical Society organized the travel on behalf of Government.

Società Geografica Italiana.

Università «La Sapienza» di Roma, Dipartimento di Teoria economica e metodi quantitativi per le scelte politiche.