

ERNESTO MILANESE

UN'AGGIUNTA A “MERCATI DI SOMALIA”:
I MOTORI A VENTO GOVERNATIVI
INTORNO AL 1912

Nel commento al breve scritto attribuito a Martino Vidotto pubblicato nella «Rivista» nel 2009¹, ricordavo che l'elevata ventosità osservata già dai primi viaggiatori aveva suggerito l'impiego in Somalia dei motori eolici fin dai primordi della nostra presenza nel paese²; e che essi furono tra le prime opere realizzate dal governo della colonia nei principali centri e lungo i grandi fiumi³, senza però poter fornire più precise indicazioni.

Orbene, poco dopo la stampa del fascicolo ho avuto l'occasione di esaminare una copia della carta *Opere pubbliche eseguite dal 1910 in poi* pubblicata nel 1912⁴, di cui conoscevo l'esistenza⁵, ma

¹ E. MILANESE, “*Mercati di Somalia*”: una pagina venuta dal passato, «Rivista di storia dell'agricoltura», XLVIII, 2, dicembre 2008, pp. 37-54 (17), ill.

² Cfr. la ivi citata relazione dell'ingegnere G. Manzoli della Società Commerciale del Benadir, ove un paragrafo, a p. 44, è per l'appunto dedicato agli “Aeromotori” («L'Italia Coloniale», III, 1, gennaio 1902, pp. 39-71). In essa si affermava che i motori a vento «meccanismi semplicissimi, richiedenti poca manutenzione e di facile impianto» si sarebbero potuti impiegare su larga scala, purché si tenesse in conto che la forza del vento era piuttosto sovrabbondante e richiedeva quindi costruzioni solide. Per la ventosità, si veda, da ultimo, la tavola 49 dell'*Atlas of Somali water and land resources* (FAO-SWALIM, Nairobi, 2009): le zone agricole lungo lo Uebi Scebeli rientrano quasi sempre nelle classi di 4-6 e 6-8 m/sec di media *annua*. Si veda anche M. BOSSOLASCO, *Sulla struttura del vento al suolo nella regione di Mogadiscio*, Torino 1936.

³ Come testimoniato anche da immagini dell'epoca: ad esempio – scrivevo – l'aeromotore in riva allo Uebi Scebeli presente in uno dei “vetrini” progettati da Luigi di Savoia nelle sue conferenze dell'autunno 1920 per la costituzione della Società Agricola Italo-Somala, SAIS.

⁴ *Somalia italiana. Opere pubbliche eseguite dal 1910 in poi* [a colori]. Compilata da E[nrico] Carcoforo; riprodotta da M[ichele] Checchi. 1912 (Studio Cartografico G. Giardi, Firenze). La carta è intestata «Governo della Somalia Italiana» N° 116 1912, e porta il timbro di appartenenza «Circolo Coloniale Mogadiscio».

⁵ Essa, infatti, è elencata in tre delle correnti bibliografie somale: la *Bibliografia somala*

che non avevo mai avuto l'opportunità di consultare⁶. Essa stava tra le carte lasciate dal rag. Alessandro Zapelloni di Camburzano (BI), funzionario coloniale amministrativo dal 1921, prima in Somalia e poi in Eritrea.

Risulta così possibile inquadrare meglio la questione, e confermare in qualche maniera le congetture proposte in quello scritto. Trattandosi però di vicende lontane nel tempo, è forse opportuno rammentare per brevi capi quali fossero le condizioni ambientali e umane della Somalia di allora, al fine di meglio comprendere l'azione governativa per le opere pubbliche (strade, ponti, opere portuali, fabbricati in muratura).

Ricorderò dunque che Angelo Del Boca, riprendendo una ormai classica definizione di Gustavo Chiesi, sintetizzava la situazione della Somalia italiana di quegli anni col definirla «cenerentola delle colonie», dove i «programmi restano sulla carta»⁷. In effetti, a confronto di altre colonie africane, fu osservato⁸ che invece di genti docili, di terre fertili, di un regime delle piogge adatto a redditizie colture, di approdi marittimi naturalmente protetti e accessibili, si trovava piuttosto una serie di elementi negativi: un regime delle piogge poco conosciuto, sapendosi solo che era assai irregolare; sconosciuti quasi il regime e le portate dello Uebi Scebeli; una popolazione scarsa, per la maggior parte di pastori semi nomadi e da poco tempo pacificati e di relativamente piccoli gruppi di liberi agricoltori «ancora travagliati dalla crisi morale ed economica di transizione fra due stati sociali antitetici»; e infine Mogadiscio, di fatto l'unico approdo disponibile, nient'altro che una rada aperta, senza buoni collegamenti con l'interno.

curata da Fabio Carboni (Roma, 1983), quella di Salad, *Somalia* (Londra, 1977), e la *Guida bibliografica* specializzata per geologia e risorse idriche di Giorgio Federici e Antonio Vallario (Mogadiscio, giugno 1989).

⁶ Anche perché fa parte di una «inusuale ed introvabile raccolta», secondo la descrizione datane nel catalogo *in-linea* di *Maremagnum*.

⁷ A. DEL BOCA, *Gli Italiani in Africa Orientale: dall'Unità alla marcia su Roma*, Bari 1985, pp. 867-868.

⁸ Federico Negrotto di Cambiaso, in un'intervista pubblicata col titolo *Inizi, sviluppi e affermazioni della Società Agricola Italo-Somala ideata e fondata da S.A.R. il Duca degli Abruzzi* («L'Autarchia Alimentare», v. 1, n. 5, ottobre 1938, pp. 18-35). Negrotto era allora presidente della Società, e conosceva per personale esperienza la situazione della Colonia intorno agli anni Venti, sostanzialmente identica a quella di dieci anni prima per la stasi dovuta alla guerra, salvo la raggiunta pacificazione, che consentiva ai viaggiatori di muoversi tranquillamente.

Il giudizio, in effetti, anche se un poco semplicistico, appare fondato; e concorda in sostanza con le conclusioni di Romolo Onor⁹ e degli altri agronomi che l'avevano visitata. E può spiegare le esperienze negative dei pochi pionieri che vi avevano tentato la sorte a partire dal 1906, le quali palesavano per l'appunto i tanti ostacoli sopra indicati che si opponevano alle rosee visioni sulla potenzialità agricola della Colonia¹⁰.

D'altra parte, a conferma della poco brillante situazione del paese, molte testimonianze (negative) di viaggiatori e visitatori potrebbero allegarsi; ma per tutte, e per il suo carattere quasi "ufficioso", può valere quella di un ispettore della Banca d'Italia, Arturo Paladini, incaricato nel 1919 di aprire la filiale in Somalia. Scriveva egli che per recarsi a Merca, Brava e Chisimaio era stato necessario viaggiare col piroscafo Italia-Mombasa «mancando veicoli e benzina»; che pur in presenza di «importanti zone fertili che opera paziente e costante» avrebbe potuto rendere produttive, ogni commercio nel paese era ostacolato dall'assenza di buoni approdi; e così concludeva: «Chi per poco si allontana da Mogadiscio (che [ha] un principio di vita commerciale e di organizzazione civile) rileva [che] vi è ancora tutto da fare, tutto da creare»¹¹.

Si comprende dunque perché negli anni precedenti il Governo locale avesse posto ogni diligenza nell'elencare e descrivere le opere pubbliche realizzate, anche per prevenire le ricorrenti critiche di cattivo impiego dei fondi. A questo proposito, a essere onesti, bisogna riconoscere che anche i più brillanti e coraggiosi funzionari poco potevano fare, con i pochi mezzi stanziati anno per anno e senza chiare e durature direttive del Ministero, senza contare la poca autonomia funzionale concessa ai governi locali.

⁹ Attivo in Africa Orientale dall'aprile del 1910, consulente agricolo del Governo, fondatore dell'Azienda Sperimentale Governativa di Genale. Egli, fin dal 1911, invitava a non fare affidamento sugli «ipotetici coefficienti di ricchezza» che pure infioravano gli scritti riguardanti il paese, ma riconosceva che «una operosa e ordinata attività, sorretta da un prudente e oculato, ma non esiguo, concorso di capitali [potesse] condurre a risultati proficui», pur presentandosi ogni intrapresa «particolarmente ardua» per le grandi difficoltà ambientali e la scarsità di mano d'opera.

¹⁰ Si possono fare i nomi di Carpanetti, di Afan de Rivera, di Frankestein. Si veda: G. FERRARI, *Il Basso Giuba Italiano e le concessioni agricole nella Goscia*, Roma 1910.

¹¹ Lettera al direttore generale (Stringher) del 12 maggio 1919, da Mogadiscio (ASBI, Cartella 302, Ispettorato Generale, Filiali nelle Colonie - Paladini), inedita.

In particolare, il nuovo governatore, sen. De Martino¹², parallelamente all'azione politica di pacificazione verso i nativi, comprendente lo scavo di nuovi pozzi e canalizzazioni, la creazione di mercati aperti e coperti, ecc., desiderava valorizzare le risorse del paese per trarne qualche dimostrabile vantaggio economico per la madrepatria¹³.

Di qui la spinta alla rapida realizzazione di alcune infrastrutture, che per l'appunto sono rappresentate nella carta in esame, e che vanno dai pontili ai traghetti, alle strade, alle autorimesse e ai piccoli magazzini.

In particolare, gli aeromotori sono distinti tra quelli al servizio dei pozzi (nella tabella seguente indicati con P) e quelli per il sollevamento delle acque per l'irrigazione (I). Nella carta gli impianti indicati sono sette (ma non si può escludere che altri ce ne fossero, montati in precedenza o per iniziativa di privati¹⁴), nelle seguenti località¹⁵:

¹² Senatore Giacomo De Martino, governatore dal 28.IV.1910 al 16.IX.1916 (ma in congedo dalla metà di gennaio, fino alla nomina in Eritrea e poi in Cirenaica).

¹³ Un quadro della situazione in Somalia e delle direttive del governo è contenuta nella sua relazione al Parlamento: *La Somalia italiana nei tre anni del mio governo...*, Roma 1912. Relazione che, pur in difesa del proprio operato, ha avuto sempre apprezzamenti come fonte di dati e informazioni. Proprio lo stesso Martino Vidotto così la commentava in una sua nota di lettura, stesa per una pubblicazione con bibliografia sulla Somalia (Documentazione inedita dell'Istituto Agronomico per l'Oltremare, IAO, fasc. n. 1580): «Interessantiss[ima] e appassionata relaz[ione] che avrebbe dovuto essere di norma per l'azione di Governo successiva. Interessantiss[imi] gli allegati in modo particolare. / Fonte importantiss[ima] / (Grafici fino al 1912) [XI.B.1(bis)]». E pure Clelia Maino, nella bibliografia ragionata del suo *La Somalia e l'opera del Duca degli Abruzzi* (Roma 1959), così si esprime: «La relazione è molto particolareggiata ed accuratissima... Gli allegati di carattere tecnico, le carte geografiche e i rilievi speditivi rappresentano un'opera di tanto maggior valore in quanto lo studio dei problemi della Somalia [è] affrontato per la prima volta in modo razionale e completo». Per una più sintetica e leggibile esposizione, si veda: G. DE MARTINO, *La Somalia nostra: conferenza [illustrata]* (Bergamo 1913; 114 p., ill. con 1 cartina).

¹⁴ Un caso conosciuto è quello dell'azienda detta "La Gallinaria" (dal nome di un isotto della Liguria) a Caitoi, dove il concessionario Riccardi «in pochi mesi vi ha stabilito motori a vento di grande rendimento» (*La Somalia italiana nei tre anni del mio governo...*, cit., p. 78). Anche questa concessione ebbe però vita breve.

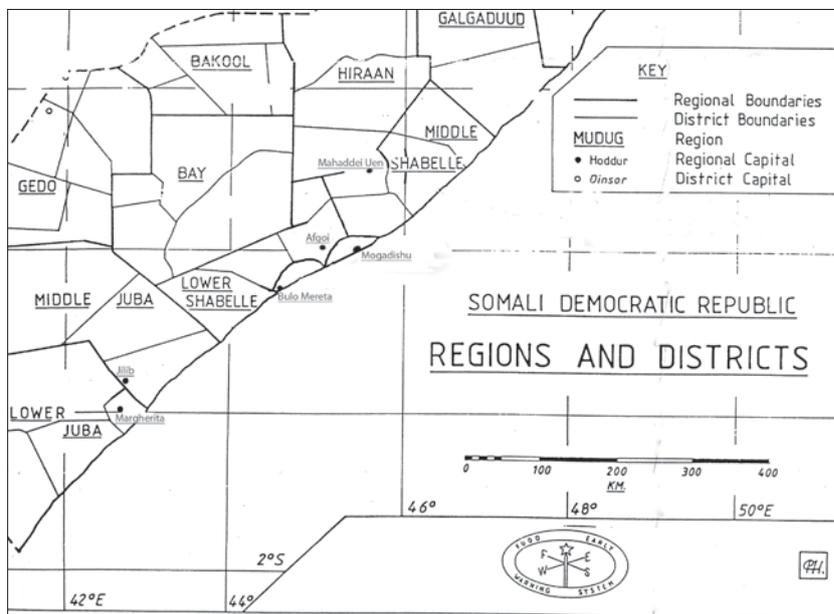
¹⁵ La grafia è quella originale della cartina. Tra parentesi sono date le varianti conosciute e la trascrizione in somalo corrente. Si tenga presente che è quasi sempre indifferente unire o separare i nomi composti, e che ancora non esiste in Somalia un accordo generalizzato per la pronuncia e la trascrizione dei nomi geografici.

Localizzazione degli aeromotori (P: al servizio dei pozzi; I: sollevamento acque per l'irrigazione)	
BACINO DELLO SCEBELI Mahaddei Uen (P) (Mahaddèi Uèn; Mahaddayweyne) Afgoi (P) (Afgòì, Afgoje, Afgoye; Afgooye) Audegle (P) (Awdheegle) Bulo Mererta (P) (Buulo Marerta)	BACINO DEL GIUBA Gelib (I) (Jilib) Margherita (I) (Giamama; Jamaame) Mogadiscio (P) Mugdisho, Mogadiiisho; Muqdisho

Questa situazione concorda con l'elenco "Pozzi di nuova costruzione rivestiti in muratura ed aeromotori" contenuto nella Tabella V di p. 134 della detta *Relazione*, ove si danno per Mogadiscio «Otto pozzi di cui uno con aeromotore» con una spesa di 12.000 Lire; mentre una nota nella stessa pagina precisa che «A Merca – Mahadei [sic] – Afgoi – Audegle – Bulomererta, verranno posti in opera aeromotori di cui sono in corso la fornitura e le opere di installazione. / Il prezzo dei pozzi rivestiti in muratura può calcolarsi in media a lire 1,000 ciascuno. Il prezzo degli aeromotori, posti in opera, deve collocarsi in media a lire 4,000»¹⁶.

Negli anni seguenti si ebbero sicuramente altri impianti, ma di ciò già si è detto a suo luogo.

¹⁶ Con tutte le cautele del caso, si può considerare che una lira di quegli anni corrisponda a 7.200 di oggi, cosicché il costo dei pozzi e degli aeromotori risulterebbe rispettivamente di poco più di 7 e circa 29 milioni di lire.



Pozzo di El Gab (propriamente Ceel Gaab), ossia "Pozzo basso", periferia ovest di Mogadiscio, 1928-1929, foto di Alessandro Zapelloni