

Massimo Romandini

**LE COMUNICAZIONI STRADALI
FERROVIARIE E MARITTIME DELL'ERITREA
DURANTE IL GOVERNATORATO MARTINI
(1897-1907)**

« Vie ferrate e servizi marittimi sono due termini inseparabili dello stesso problema, in un piano sistematico e ordinato di comunicazioni tra l'Eritrea, i mercati vicini e la madrepatria, a vantaggio del traffico italiano »¹.

Così si esprimeva, ad inizio di secolo, R. Paoli dopo aver visitato la Colonia Eritrea appena uscita dalla quasi decennale Amministrazione Civile di Ferdinando Martini². Era stato proprio il deputato di Monsummano a risolvere o ad avviare a soluzione il delicato e fondamentale problema delle comunicazioni stradali (a cui il Paoli, appena citato, non fa cenno), ferroviarie e marittime in Colonia, con un impegno che non aveva riscontro nelle precedenti amministrazioni.

Se il Paoli poteva dire, non senza ragione, che « tirando le somme, la vita economica della Colonia attualmente è sospesa per le difficili comunicazioni terrestri e marittime »³, è altrettanto vero che le soluzioni tentate o prospettate dal Martini in quasi dieci anni di governatorato possono essere guardate, a distanza di tanti anni, con occhio benevolo.

Sarà perciò interessante ripercorrere, seppur brevemente, le tappe che portarono il governatore civile ad occuparsi, tra le molte questioni politiche che caratterizzarono anche con toni drammatici la vita della Colonia nel periodo 1898-1907, dei problemi delle comunicazioni eritree⁴.

Va ascritto a merito del Martini l'aver dapprima fatto tracciare un programma organico di lavori stradali, in base al quale dovevano costruirsi ben 2000 chilometri di strade, per poi passare alle singole realizzazioni che nel 1907, alla sua partenza definitiva, potevano in gran parte considerarsi realizzate o in via di ultimazione⁵.

Fu così progettata e portata a termine la *Asmara-Saganeiti* (km. 64), i cui centri estremi erano stati fino a quel tempo uniti da una comune mulattiera, allora quasi inutilizzabile. Furono quindi costruite le vie *Asmara-Adi Ugri* (km. 58), *Baresa-Saganeiti* (km. 67) e *Decamerè-Teramni* (km. 33), con l'ultima delle quali vennero allacciate Saganeiti ed Adi Ugri senza dover passare per Asmara. In un secondo tempo, fu progettato il prolungamento dell'Asmara-Saganeiti fino a *Guna Guna* (in tutto, km. 164), al confine con l'Etiopia nella direzione di Adigrat e Makallè⁶.

Fu poi costruita la *Adi Ugri-Adi Quala-Gundet-Mareb*, come prolungamento della via Asmara-Adi Ugri (in tutto, km 128); e nell'attesa che la nuova via fosse ultimata, come avvenne col Salvago Raggi, successore del Martini, fu aperta una buona cammelliera per superare il ciglione di Gundet, impraticabile per i cammelli. Con l'apertura di questa via il Martini si proponeva di assicurare all'Eritrea i mercati etiopici di Adua e Gondar, mentre l'Asmara-Guna Guna avrebbe dovuto costituire, nelle sue intenzioni, l'inizio di una lunga linea che unisse l'Eritrea con i mercati di Makallè, Adigrat, Borumieda. Un'altra strada, da Decamerè al confine del Belesa⁷, attraverso Gura, Mai Haini e Tzerenà, avrebbe dovuto valorizzare la grande piana di Hazamò di 22 mila ettari coltivabili⁸.

Furono infine costruite la *Asmara-Belesa* (km. 10), destinata al prolungamento fino al Medri Bahari: la *Asmara-Medrizien* (km. 17), per collegare la città più importante dell'Eritrea alle miniere aurifere di quella zona, con innesto sulla *Asmara-Keren*; la *Adi Ugri-Adi Caieh* (km. 69), che attraversava Godofelassi, Chenafenà e Coatit; la *Keren-Agordat* (km. 75) per favorire le coltivazioni nella valle del Barca e prolungare la Asmara-Keren (per Ad Teclesan ed Elaberet, già costruita tra il 1894 e il 1897), ma appena iniziata sotto il Martini; la *Keren-Passo di Dobach* (km. 14), in pratica una vecchia via prolungata di

quattro chilometri sotto la direzione del Commissariato di Keren, oltre i dieci costruiti a suo tempo dai Lazzaristi francesi.

La via del *Maldi* (km. 110), che univa Keren direttamente a Massaua ed era stata costruita per quaranta chilometri già prima del 1896 perché costituente uno dei lati del triangolo Massaua-Keren-Asmara⁹, fu dal Martini interrotta sia per la mancanza di acqua lungo il percorso sia per la presenza di ripide pendenze e in quanto, a conti fatti e a detta degli esperti, sarebbe risultata poco utile ai commerci eritrei¹⁰.

Prima che si iniziasse la costruzione della ferrovia *Asmara-Massaua* (Asmara era già diventata, per volere del Martini, sede del Governo Civile), il governatore curò l'allacciamento stradale di Saati, dove terminava il tronco ferroviario risalente alla spedizione Di San Marzano del 1877-88, con Asmara. Il tratto *Mai Atal-Ghinda* di questa rotabile era stato costruito prima del 1896, mentre di qui ad Asmara restava in uso « una carrettabile a pendenze troppo forti che ne rendevano molto faticoso il transito ai veicoli »¹¹.

Così, entro la fine del 1899, furono costruiti i primi quattro tronchi della strada: *Porte del Diavolo-Dorfu*, *Piana di Sabarguma*, *Asmara-Porte del Diavolo*, *Saati-Dig Digta*. Di questi tronchi il primo iniziava quello che avrebbe condotto a Ghinda attraverso l'Arbaroba, il Lesa e Nefasit (il più complesso certamente), mentre il tratto di Sabarguma avrebbe assicurato il passaggio rapido di una zona notoriamente pericolosa per il clima torrido in molti periodi dell'anno. La strada, nel suo complesso, avrebbe avuto una larghezza trasversale di m. 8,7 o di 6 fino al *Ponte del Diavolo* e di 5,5 di qui fino a Nefasit¹².

Successivamente fu costruito un quinto tronco, il *Dorfu-Arbaroba*, e completato il tratto *Saati-Cantine di Sabarguma*, mentre attraverso i monti Dig Digta veniva effettuato l'allacciamento del tronco Saati-Dig Digta con la Piana di Sabarguma. La strada *Mai Atal-Asmara* (km. 80) restò a lungo la migliore carrozzabile dell'Eritrea¹³.

Per migliorare le comunicazioni tra un luogo e l'altro della Colonia, furono conservate ed ampliate, e in parte riattate, numerose cammelliere e mulattiere¹⁴. Tra le più importanti è il caso di ricordare la via del *Lebca* (km. 200) per le carovane che da Massaua si recavano a Keren attraverso il colle di Mescelit; la via del *Laba* (km. 150) da Massaua a Keren attraverso il Gheleb, che favoriva le relazioni fra le tribù risiedenti nei territori attraversati dalla stessa cammelliera; la *Keren-Passo di Ammanit-Mansura* (km. 63) che portava alla valle dello Sciotel dov'erano le coltivazioni di cotone della Ditta Brini Carpanetti; la *Massaua-Mahio-Adi Caieh* (km. 118), detta anche la via di Mahio, testa di linea della via commerciale che per Adigrat e Makallè conduceva a Borumieda in Etiopia; la *Agordat-Barentù* (km. 72) che univa Barentù, sede del Commissariato Regionale del Gash e Setit, con Agordat ed era testa di linea della cammelliera fino a Gondar in Etiopia; la *Agordat-Sabderat* (per Kassala), di km. 178, che risultava la via di comunicazione più diretta fra Kassala e il mare; la *Keren-Nacfa* (km. 130), seguita dalla linea telefonica, che collegava Keren con la Residenza del Sahel; la *AssabPozzi di Ela* (km. 54), primo passo per un eventuale collegamento diretto del porto di Assab con il settore di Borumieda in Etiopia¹⁵.

L'Amministrazione Martini non trascurò nemmeno, fin dai primi tempi, le carovaniere d'oltre confine, come si può rilevare da una lettera del Ministro degli Esteri, Canevaro, allo stesso Martini del 7 dicembre 1898. In essa il Ministro avvertiva il governatore di essere a conoscenza di un suo rapporto sulle difficoltà che si opponevano allo sviluppo dei commerci tra l'Eritrea e l'Etiopia, e concludeva: « Certo... l'ostacolo, maggiore sta nel difetto di vie di comunicazione e lo studio del Governo deve anzitutto volgersi a migliorare le condizioni di viabilità. Intanto, però, la linea telegrafica tra lo Scioa e l'Eritrea, quando sarà costruita, seguendo la via carovaniere più diretta, potrà facilitare e rendere più sicure le comunicazioni della Colonia con l'interno... »¹⁶.

Il problema delle carovaniere d'oltre confine seguì anche l'evolversi di alcune situazioni locali. Finché, ad esempio, il Sudan era rimasto in gran parte nelle mani dei Mahdisti, che ne avevano spezzato le comunicazioni con le terre confinanti, quel territorio aveva dovuto rinunciare ai suoi commerci; perciò, le carovane provenienti dal Lago Tana e da Gondar, noti luoghi commerciali dell'Etiopia, si erano dirette

verso l'Eritrea e Massaua, nonostante le difficoltà dei percorsi e le imposizioni doganali, spesso arbitrarie, al loro passaggio in territorio etiopico. Venuto meno il pericolo mahdista, le carovane avevano ormai modo di ritornare ai mercati sudanesi con non poco danno per quelli eritrei. Di qui le preoccupazioni del Martini e il suo intervento sollecito. D'accordo con Menelik e per mezzo del Ciccodicola, Ministro d'Italia ad Addis Abeba, furono costruite due grandi carovaniere, di cui l'una per *Agordat-Eimasa-Curcuggi-Elaghin* (km. 183) giungeva alla zona di confine del Setit e di qui si spingeva fino a *Noggara* in Etiopia per altri 56 chilometri¹⁷; l'altra da *Agordat* per *Barentù* e *Ducambia* sul Gash raggiungeva la confluenza del Sittona nel Setit e, passato il confine eritreoetiopico, Gondar per il *Birgutan* e *Cabta* (km. 475). L'una e l'altra via furono allacciate da una trasversale.

La loro realizzazione aveva nella mente del Martini anche un significato politico, dopo l'aggregazione alla Colonia di nuovi territori (i Cunama), ottenuti col Trattato anglo-italo-etiopico del 15 maggio 1902, che aveva spostato più a sud il confine eritreo, e perché era opportuno rendere evidente ai capi etiopici la reale presa di possesso degli stessi territori. I lavori oltre confine furono eseguiti con manodopera locale sotto la direzione dei tenenti Pisani e Balugani¹⁸.

Quando il Martini lasciò l'Eritrea, la Colonia poteva contare su 1879 chilometri di cammelliere e 323 di rotabili che, aggiunti ai 197 già esistenti delle vie Asmara-Keren, Mai Atal-Asmara e *Keren-Scinnara*, portavano il totale a 2399 chilometri. Restavano altri 253 chilometri da ultimare, ma « il vasto programma stradale... al principio del 1907 era ormai vicino al compimento »¹⁹.

Per favorire i commerci ed intensificare i traffici tra l'Eritrea e l'Etiopia sarebbero stati comunque auspicabili, a detta degli esperti, il completamento della cammelliera Assab-Ela fino a Dessiè o Borumieda sull'altopiano etiopico con eventuale prolungamento fino a Sokota e la trasformazione in carrozzabili delle mulattiere e cammelliere *Adi Caieh-Senafè-Adigrat-Makallè* con eventuale prolungamento fino all'Aschianghi e a Dessiè; *Adi Quala-Mareb-Adua*, *Sokota-Fenaroà-Adua*, *Gondar-Passo di Scelchi-Axum-Adua*, e di una delle due vie da Agordat al Lago Tana²⁰.

Non meno importante, addirittura fondamentale ed ossessivo, fu per il Martini il problema della ferrovia per il quale egli, già prima di imbarcarsi per Massaua, aveva chiesto al re Umberto I il suo appoggio. In particolare, lo aveva pregato di sostenerlo nel proposito di costruire la linea ferroviaria tra Massaua ed Asmara, tra il bassopiano e l'altopiano²¹.

Al suo arrivo in Colonia, il Martini sospese l'uso della *Decauville* a scartamento ridotto, in funzione tra Archico e Massaua, che gravava sul bilancio eritreo per oltre 100 mila lire annue²².

Prima di avviare le costruzioni per le quali a Roma, a pochi giorni dalla partenza per l'Africa, aveva chiesto parte almeno dei 18 milioni che avanzavano dal credito dei 140, concesso subito dopo Adua²³, per una ferrovia che collegasse almeno Saati con Ghinda o Baresa (« perché ferrovia vuol dire pace interna ed esterna... larghissime economie sul bilancio... »)²⁴, il Martini costituì con Decreto Governatoriale del 22 marzo 1900 un « Ufficio speciale per le costruzioni ferroviarie », al fine di « studiare riparazioni e migliorie alla ferrovia esistente, di dirigere e sorvegliare i lavori relativi a nuove costruzioni, di fare gli studi relativi a nuovi tronchi da costruirsi »²⁵.

Il primo tronco di ferrovia in Colonia era stato costruito tra l'ottobre 1887 e il marzo 1888 al tempo della spedizione Di San Marzano, dall'ingegnere Olivieri; in tutto, poco meno di 27 chilometri per evidenti esigenze militari.

Restaurato dunque il tronco Massaua-Saati²⁶, si passò alla prima linea tra Saati e Dig Digta della lunghezza di 8 chilometri, con costruzione di un ponte a travata metallica sul torrente Dig Digta e di una stazione a Mai Atal. Il costo per l'Erario Coloniale si aggirò intorno alle 680 mila lire e l'apertura ufficiale avvenne nell'ottobre 1901²⁷. La sua continuazione fino a Ghinda rese necessaria la costruzione di un rifornitore d'acqua per le caldaie a Mai Atal, con una spesa di 98 mila lire.

Il tratto *Dig Digta-Ghinda*, appaltato « a forfait » alla Ditta Grigolatti e Rosazza per complessive lire 5.250.000 ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con qualche modificazione al progetto

originario, richiese la costruzione di otto viadotti, due grandi serbatoi per la raccolta delle acque, tre stazioni (Damas, Baresa, Ghinda) e cinque gallerie, edificate tutte in muratura, essendosi presto escluse le travate metalliche. I lavori, iniziati nell'aprile 1903 e diretti dall'ingegnere Schupfer, furono portati a termine nell'agosto 1904; il tronco fu aperto al pubblico il 10 settembre dello stesso anno²⁸.

Fu quindi la volta del tronco *Ghinda-Asmara*, parte conclusiva di questa « vera e propria ferrovia di montagna »²⁹. Alle spese di realizzazione, come sempre piuttosto sostenute, l'Amministrazione Martini poté provvedere con l'art. 2 della Legge 24 maggio 1903, « Ordinamento della Colonia Eritrea » ("), che dava facoltà al governo italiano di contrarre mutui e debiti per la costruzione della ferrovia Saati-Asmara e dei suoi prolungamenti ed eventualmente per altre opere di pubblica necessità riguardanti « sia la viabilità sia la raccolta delle acque a scopo agricolo ». Stabiliva inoltre che « l'onere complessivo annuo del bilancio coloniale per interessi e quote di rimborso non dovrà superare la somma equivalente ai due terzi delle entrate locali computate sulla media dell'ultimo quinquennio ». L'impegno del bilancio non avrebbe superato, in pratica, i venti esercizi finanziari per la linea Saati-Asmara e i dieci per gli eventuali prolungamenti ed ogni altra opera pubblica.

Sollecitati dal Martini, gli studi per il tronco conclusivo furono ultimati nel gennaio 1905 sotto la direzione dell'ingegnere Schupfer, dopo che il De Cornè, ispettore superiore del Genio Civile, aveva scelto il tracciato da seguire; approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel marzo successivo e dal Consiglio di Stato nell'aprile, si passò all'avviso d'asta nel marzo 1907 a governatorato Martini pressoché scaduto³¹. Il tronco Ghinda-Asmara, di 49 chilometri e con ascesa da 800 a 2350 m. sul livello del mare, comprendeva 10 viadotti, 26 gallerie, 4 serbatoi e 4 stazioni. La linea Massaua-Asmara aveva una lunghezza complessiva di km. 117,882³².

Fino al 31 dicembre 1905 le ferrovie eritree erano state gestite dalla « Società Italiana per il commercio con le Colonie », divenuta poi « Società Coloniale Italiana », che aveva inizialmente curato il tronco Massaua-Saati, successivamente il tronco Massaua-Mai Atal e infine l'intero percorso Massaua-Ghinda, in funzione sotto il Martini. La Società aveva ricevuto dal governo coloniale l'impianto fisso e il materiale rotabile e di trazione con l'obbligo dell'ordinaria manutenzione degli stessi. La Società aveva inoltre versato all'Erario Coloniale l'87 per cento degli introiti ottenuti con il trasporto merci e il trasporto passeggeri. L'amministrazione coloniale, a sua volta, aveva versato alla Società una sovvenzione annua di 200 mila lire in quote mensili posticipate, ottenendone il trasporto gratuito dei materiali destinati al governo.

Col 1° gennaio 1906 il Martini preferì far assumere direttamente alla sua amministrazione l'esercizio della ferrovia, che negli anni seguenti avrebbe chiuso anche in attivo³³.

La Legge 24 maggio 1903 avviava a soluzione il problema della ferrovia, in quanto poneva Asmara nella posizione di « punto di diramazione della futura rete eritrea », aboliva il sistema delle concessioni ed adottava il metodo della costruzione diretta in uso in quasi tutte le amministrazioni coloniali dell'epoca³⁴.

L'interesse del Martini per una linea ferroviaria eritrea che facesse capo ad Asmara merita d'essere posto nel dovuto rilievo. Egli, infatti, non era d'accordo con chi credeva « un errore da parte del governo dell'Eritrea il far volgere una linea ferroviaria su Asmara » e individuava nel problema due possibili finalità: una militare ed una commerciale. Quanto alla prima, si vedeva nella costruzione ferroviaria la possibilità di giungere nel tempo più breve « in quel punto dell'altipiano che i tecnici ritenevano più conveniente e che in generale era ritenuto fosse la piana di Gura ». Quanto al secondo, due possibilità si offrivano alla Colonia: in primo luogo, la valorizzazione della valle del Barca verso Kassala e il Setit per « attirare i commerci del Sudan e del bacino dello Tzana »; in secondo luogo, l'urgenza di non sviare i traffici da Asmara « ove tanti ed importanti interessi erano già sorti, mantenendo nello stesso tempo la possibilità di proseguire verso l'altipiano etiopico, tendenza che nei tempi non lontani fu considerata come quella da preferire ad ogni altra ».

Dei vari progetti presentati³⁵, fu scelto quello che portava a Ghinda e a Nefasit con possibilità di arrivo a Gura o ad Asmara (perciò, o *Massaua-Ghinda-Nefasit-Arbaroba-Asmara* o

Massaua-Ghinda-Nefasit-Piana di Ala-Gura). Il primo percorso offriva la possibilità di proseguire a nord per Keren e il Barca, a sud per l'Etiopia; il secondo imponeva solo quest'ultima direzione. Ogni altra possibilità fu scartata³⁶. La scelta di Asmara consentiva di proseguire per Keten senza gravi difficoltà. Ben altri lavori avrebbe richiesto una diramazione da Gura; in quest'ultimo caso, infatti, si sarebbe dovuto ricorrere, a giudizio dei tecnici, alla costruzione di due linee, « mentre - osservava realisticamente il Martini alle prese con gravi problemi di bilancio - ci mancavano i mezzi per farne proseguire una sola »³⁷.

Per quanto fosse prematuro, il Martini fece eseguire degli studi preliminari per un eventuale prolungamento della ferrovia verso Keren e Agordat (km. 171) e poté concludere che, con una spesa intorno alle 120 mila lire a chilometro, la stessa avrebbe potuto raggiungere le zone occidentali dell'Eritrea, venendo a confermare quanto già osservato in altre colonie, « che il costo chilometrico di costruzione delle ferrovie, assai elevato nel tratto che collega la costa agli altipiani, tanto più diminuisce quanto più si va verso l'interno »³⁸.

I risultati conseguiti dall'Amministrazione Martini in fatto di strade e linea ferroviaria appaiono innegabili, soprattutto se visti in prospettiva e in relazione alle successive realizzazioni.

Molto più complessi risultarono i problemi delle comunicazioni navali eritree. Nel lasciare la Colonia nel marzo 1907, il Martini ammetteva che i servizi marittimi tra l'Eritrea e l'Italia e tra Massaua e i porti del Mar Rosso erano addirittura peggiorati, nonostante l'appoggio da lui avuto nella delicata questione dal Ministero degli Esteri³⁹.

Il problema della navigazione assumeva un'importanza rilevante in una colonia il cui litorale superava i mille chilometri⁴⁰.

« E' necessario una volta per tutte persuadersi - sosteneva il Martini - che quando si vogliono tenere delle colonie si deve fare altresì tutto quanto è possibile per metterle in valore. Più si farà in tal senso e tanto meno si spenderà per l'avvenire, avvicinando l'epoca in cui il contributo della madrepatria potrà essere, se non soppresso, sensibilmente diminuito. Ma per lo sviluppo economico di un paese come l'Eritrea, il problema più importante è quello della navigazione »⁴¹.

Capitava spesso a Massaua, dove « manca quasi tutto per un porto frequentato da grandi navi »⁴² che le merci restassero per mesi sulla banchina, perché i battelli sovvenzionati non avevano la possibilità di caricarle. La causa era da ricercare nel basso tonnellaggio dei piroscafi addetti alla linea « assolutamente insufficienti ai bisogni del commercio » e nel fatto che « sarebbe ingiusto nascondere, si caricano a preferenza le merci in partenza dai porti esteri che non quelle di Massaua »⁴³.

« Ed è naturale - soggiungeva il Martini - a Massaua non si temono concorrenze, le merci aspetteranno un mese, due, magari tre, ma non potranno essere caricate su piroscafi di altre linee concorrenti; si dà quindi la preferenza alle merci dei porti esteri, le quali se non fossero caricate immediatamente, approfitterebbero dei piroscafi successivi appartenenti ad altre compagnie »⁴⁴.

La situazione delle comunicazioni marittime eritree al tempo del governatorato Martini era la seguente. Da molti anni l'Eritrea veniva unita all'Italia da una linea diretta con partenza da Genova ogni 28 giorni e scali a Livorno, Napoli e in un porto della Sicilia. Essa poi proseguiva per Alessandria d'Egitto e, passando per Porto Said e Suez, toccava Massaua. In un secondo tempo a questa linea fu aggiunto lo scalo di Port Sudan, in origine facoltativo. Raggiunta Massaua, il piroscafo proseguiva per Aden e per i porti della Somalia meridionale (Benadir), pervenendo finalmente a Zanzibar.

Come se ciò non bastasse, la maggior parte dei piroscafi da 1500 tonnellate del servizio mensile era in pessime condizioni di tenuta. Il Martini poté sperimentarlo più volte di persona durante la sua amministrazione.

« E' necessario convincersi - affermava decisamente - che la linea che fa il servizio fra l'Italia e le sue Colonie deve avere essenzialmente per iscopo l'interesse di queste e non già quello dei porti intermedi o della Società che esercisce la linea »⁴⁵. Ben diversamente si erano comportati gli Inglesi che passavano per il Bab el-Mandeb per recarsi o tornare dall'Estremo Oriente, di sostare nei porti delle loro colonie.

Il Martini chiedeva che si avesse almeno una linea diretta ogni 28 giorni, la più veloce possibile, con piroscafi di buon tonnellaggio, tali insomma da assicurare il carico delle merci in attesa nei porti eritrei e somali. In più, chiedeva l'istituzione di un servizio mensile tra Massaua e i vicini porti del Mar Rosso e di un servizio postale settimanale con l'Italia, al fine di assicurare l'arrivo della posta in Eritrea in pochi giorni, migliorando al tempo stesso il servizio postale tra Massaua, Assab ed Aden, compiuto settimanalmente dalla nave stazionaria a Massaua, con risultati discutibili (11 o 12 giorni per una lettera dall'Italia all'Eritrea via Aden).

Per la linea tra Massaua e l'Italia (la *Genova-Zanzibar*), il Martini consigliava l'impiego di piroscafi di non meno di 3500 tonnellate e con velocità non inferiore alle 12 miglia orarie; in più, poco lusso, qualche comodità, tanta igiene in genere carente a bordo, come il governatore ben sapeva. Ancora, sarebbe stato possibile cancellare lo scalo di Alessandria senza danno per i commerci italo-egiziani, e se possibile, anche lo scalo di Port Sudan e qualche altro. Così, il viaggio si sarebbe ridotto ad otto giorni e sarebbe risultato rispondente alle necessità dei commerci eritrei. E, poiché Port Sudan riceveva la posta dall'Europa non meno di una volta alla settimana, il battello stazionario a Massaua, adibito al giro settimanale *Massaua-Assab-Aden* e viceversa, avrebbe potuto recarvisi settimanalmente o almeno tre settimane su quattro, escludendo cioè la settimana in cui c'era la linea diretta con l'Italia.

Per non escludere Aden dai collegamenti con Assab, il Martini proponeva che la linea diretta, proveniente da Genova, dopo aver lasciato Massaua, non raggiungesse direttamente Aden, ma facesse scalo ad Assab, e quindi proseguisse per i porti somali (').

Tutto ciò - sottolineava il Martini - « senza alcun aumento di spesa ».

Solo proposte, comunque. Quando il Martini presentava al Parlamento la sua *Relazione sulla Colonia Eritrea* per gli anni 1902-07, la situazione in Colonia cominciava appena a sbloccarsi, dopo i molti danni causati ai commerci e al servizio postale⁴⁷.

A dire il vero, una Commissione Parlamentare (R.D. 13 settembre 1902) per lo studio del problema della navigazione sussidiata, aveva già proposto che l'Eritrea e l'Italia comunicassero a mezzo dei piroscafi delle linee per l'India e per l'Australia, al fine di ottenere due o tre comunicazioni mensili dirette o dal Tirreno o dall'Adriatico; che la linea Massaua-Assab-Aden divenisse quindicinale e che Massaua fosse direttamente unita ai porti somali con una linea che toccasse anche Aden, Gibuti e Zeila, per poi giungere a Mombasa e Zanzibar⁴⁸.

Dopo la Legge *Schanzer* 5 aprile 1908⁴⁹, si era passati alla Legge 13 gennaio 1910 che assicurava, in via provvisoria, due collegamenti diretti tra l'Italia e l'Eritrea ogni quattro settimane: uno postale e commerciale con partenza da Genova e uno soltanto commerciale con partenza da Venezia.

Solo con la Legge sui servizi marittimi, 30 giugno 1912, n. 685, era però possibile veder realizzati alcuni miglioramenti nelle comunicazioni commerciali e postali tra l'Italia e l'Eritrea. In particolare, la Legge aveva mantenuto il servizio quadrisettimanale tra *Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Suez-Massaua-Gibuti-Aden-Mogadiscio-Chisimaio-Mombasa*, con proseguimento facoltativo per *Zanzibar* e *Dar es-Salaam*, approdo ugualmente facoltativo ad *Assab* e soppressione delle soste ad *Alessandria* e *Port Sudan*. Il tonnellaggio dei piroscafi era stato portato da 1500 a 3500 tonnellate (con velocità di 12, e non più 10 miglia), come spesso richiesto dal Martini al tempo della sua amministrazione. In più, si era provveduto ad istituire un nuovo servizio settimanale diretto *Suez-Massaua* in sostituzione del servizio postale settimanale Massaua-Aden; e un nuovo servizio mensile per il Mar Rosso meridionale, con partenza e ritorno a Massaua e scali ad Assab, Hodeida, Gedda, Port Sudan e Suakin⁵⁰.

Alcuni « desiderata » del Martini potevano così considerarsi accolti, anche se non tutti i problemi della navigazione eritrea venivano risolti⁵¹.

NOTE

¹ R. PAOLI, *Nella Colonia Eritrea*, Milano 1908, p. 118.

² Ferdinando Martini fu in Eritrea « Regio Commissario Civile Straordinario con rango e competenza di Governatore » dal 16 dicembre 1897 al 25 marzo 1907: in tutto 9 anni, 3 mesi e 9 giorni (cfr. F. MARTINI, *Diario Eritreo*, IV, Firenze, s.d., p. 610). Il Martini sbarcò a Massaua il 14 gennaio 1898.

³ PAOLI, cit., p. 124.

⁴ Non va dimenticato che, durante la sua amministrazione, il Martini fu alle prese con i problemi confinari con l'Etiopia, il Sudan (da Ras Casar all'Atbara), Gibuti (a partire da Ras Doumeira). Per non dire della crisi tigrina del 1898-99 (su quest'ultima cfr. M. ROMANDINI, *Ferdinando Martini e la crisi tigrina del 1898-99*, in « Africa », XXXV, I, pp. 125/32).

⁵ Cfr. F. MARTINI, *Relazione sulla Colonia Eritrea 1902-07, I*, Roma 1913, Tav. 1 (con un prospetto delle vie).

⁶ Alla partenza del Martini, del percorso attraverso Adi Caieh e Senafè erano stati realizzati soltanto i primi 17 chilometri. Spettò al Salvago Raggi, suo successore, ultimare i lavori.

⁷ Il noto confine *Mareb-Belesa-Muna* era stato conservato all'Eritrea col Trattato italo-etiope del 10 luglio 1900 (testo in: C. ROSSETTI, *Storia diplomatica dell'Etiopia durante il regno di Menelich II*, Torino 1910, pp. 247/48).

⁸ Alla partenza del Martini, dei 70 chilometri ne erano stati ultimati soltanto 11 (da Decamerè a Mai Hadagà).

⁹ Entro tali limiti si era pensato, dopo Adua, di ridurre la Colonia Eritrea. Sui problemi del dopo-Adua, cfr. F. MARTINI, *Cose Africane*, Milano 1897, pp. 207/13.

¹⁰ Cfr. F. MARTINI, *Relazione sulla Colonia Eritrea 1900-01*, Roma 1902, pp. 36/7 e *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 120/24.

¹¹ M. CHECCHI, *La viabilità fra l'Eritrea e l'Etiopia*, in « L'Eritrea economica », Novara-Milano 1913, p. 127.

¹² Per la sua costruzione furono necessari ponticelli e muri di sostegno; in più, nella Piana di Sabarguma, rettifiche e curve a grande raggio, anche per superare i corsi d'acqua.

¹³ Sulla strada *Asmara-Mai Atal-Massaua*, cfr. F. MARTINI, *Relazione sulla Colonia Eritrea 1898-99*, Roma 1900, pp. 34/5 e *Relazione 1900-01*, cit., p. 33.

¹⁴ Cfr. *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 124/26.

¹⁵ Per un riepilogo, cfr. CHECCHI, cit., pp. 132/37.

¹⁶ Cfr. MINISTERO AFFARI ESTERI, *Documenti Diplomatici Etiopia 1897-1900*, Serie Confidenziale XCIV, Roma s.d., p. 299, doc. n. 2128 (Roma, 7 dicembre 1898). La linea telegrafica Eritrea-Scioa fu ultimata nell'aprile 1904 (cfr. *Bollettino Ufficiale della Colonia Eritrea*, 16 aprile 1904, n. 16).

¹⁷ Di questa carovaniere si parla in: MINISTERO AFFARI ESTERI, *Documenti Diplomatici Etiopia 1901-1904*, Serie Confidenziale XCIV, Roma s.d., p. 45, doc. n. 2616 (Martini a Ciccodicola, Asmara 1° luglio 1903).

¹⁸ I lavori in Eritrea e in Etiopia risultarono comunque molto impegnativi per la natura rocciosa del terreno e per la ricca vegetazione. Fino al confine si operò soprattutto con truppe indigene. Cfr. *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 126/30 e F. MARTINI, *Diario Eritreo*, III, Firenze s.d., p. 583 (8 giugno 1905).

¹⁹ Così il Martini. cfr. *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 120 e 130.

²⁰ Cfr. CHECCHI, cit., p. 138.

²¹ Cfr. F. MARTINI, *Diario Eritreo*, I, Firenze s.d., p. 3 (Napoli, Hotel Vésuve, 29 dicembre 1897).

²² Cfr. *Diario I*, cit., p. 53 (10 febbraio 1898).

²³ Il credito «per le spese di guerra nell'Eritrea» era stato concesso nel marzo 1896 dalla Camera all'unanimità (Cfr. MINISTERO AFFARI ESTERI, *L'Africa Italiana al Parlamento Nazionale 1882-1905*, Roma 1907, p. 404).

²⁴ Sono parole di una lettera del Martini a Cesare Nerazzini del 18 febbraio 1898 (*Diario I*, cit., p. 67). E ancora: « Si torna lì, senza ferrovia non è possibile di far nulla » (ivi, p. 65 - 17 febbraio 1898). Cfr. inoltre la

lettera del Martini a M. Torraca, Asmara 29 aprile 1898 (in: F. MARTINI, *Lettere 1860-1928*, Milano 1934, pp. 331/33).

²⁵ Cfr. il *Bollettino Ufficiale della Colonia Eritrea*, 24 marzo 1900, n. 13. Inoltre: *Relazione 1900-01*, cit., p. 34 e F. MARTINI, *Diario Eritreo*, II, Firenze s.d., p. 100 (22 marzo 1900).

²⁶ Nella piattaforma stradale, con binari più robusti, e nei punti esposti alle piene dei torrenti. Già prima dell'arrivo del Martini, il tronco era stato pressoché rifatto con una spesa intorno ai due milioni, da aggiungere ai tre del costo originario.

²⁷ Il piccolo tronco, aggiudicato inizialmente alla Impresa Paganelli di Pistoia che ne cedette l'appalto alla Società Coloniale Italiana, fu portato a termine dallo stesso Ufficio Speciale per le costruzioni ferroviarie.

²⁸ Tremila furono gli operai indigeni impegnati nella realizzazione del tronco. Il costo medio fu di 150 mila lire a chilometro. Cfr. *Relazione 1900-01*, cit., pp. 35/6 e *Relazione 1902-07, I*, cit., p. 35/6 e *Relazione 1902-07, I*, cit., 134.

²⁹ CHECCHI, cit., p. 144.

³⁰ Per l'Ordinamento, cfr. il *Bollettino Ufficiale della Colonia Eritrea*, 1° luglio 1903, n. 26 (supplemento).

³¹ *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 134/35.

La prima asta andò deserta e il tronco fu diviso in tre parti (*Ghinda-Nefasit; Arbaroba-Asmara; Nefasit-Arbaroba*), assegnati alla Ditta Gandolfi il primo e il terzo e alla Ditta Vaudetti il secondo. Il 1° marzo 1910 veniva inaugurato il tronco Ghinda-Nefasit, il 5 novembre 1911 i due restanti. Cfr. CHECCHI, cit., pp. 144/45.

³² *Ibidem*.

³³ Cfr. *Relazione 1902-07, I*, cit., p. 136 e II, pp. 874/77 (Allegato 41).

³⁴ Cfr. *Relazione 1902-07, I*, cit., p. 135.

³⁵ Per un elenco; *ivi*, p. 131.

³⁶ Ad esempio, la via del *Laba* che, per il Gheleb, toccava Keren; la via del *Maldi* che, per Ailet e il Ghirghiret, portava ancora a Keren; la via *Massaua-Ghinda-Coazien-Ad Teclesan-Keren*. Tali percorsi, oltre ad escludere Asmara, avrebbero richiesto costi di realizzazione ben più alti. Furono anche scartate la via del *Lebca* e la via di *Mahio*. Cfr. CHECCHI, cit., pp. 140/41.

³⁷ *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 132/33.

³⁸ *Ivi*, pp. 135/36 (vi si cita l'esempio delle ferrovie sudafricane del Capo, Natal, Transvaal e della Bechuanaland Railway). Per un riepilogo delle strade e ferrovie eritree durante il governatorato Martini, cfr. G. MONDAINI, *Manuale di storia e legislazione coloniale del Regno d'Italia*, I, Roma 1927, pp. 157/58.

³⁹ *Relazione 1902-07, I*, cit., p. 256.

⁴⁰ Per un'idea più precisa del litorale eritreo, cfr. M. WOLDE MARIAM, *An Introductory Geography of Ethiopia*, Addis Ababa 1972, pp. 49/51.

⁴¹ *Relazione 1902-07, I*, cit., p. 256.

⁴² PAOLI, cit., p. 124.

Mancavano ancora a Massaua bacini di carenaggio, moli di ormeggio, banchine sufficienti per le operazioni di carico e scarico.

⁴³ *Relazione 1902-07, I*, cit., pp. 256/57.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ *Ibidem*. E' da ricordare ancora che la linea quadrisettimanale *Venezia-Calcutta*, percorsa da piroscafi da 4500 tonnellate, aveva un approdo obbligatorio a Massaua nel solo viaggio di andata.

⁴⁶ *Ivi*, p. 259.

⁴⁷ Va comunque ascritta a merito del Martini una lunga serie di miglioramenti alle strutture portuali di Massaua, tra cui l'illuminazione dei canali nord e sud. Quanto al servizio postale tra l'Eritrea e l'Italia, anche dopo il governatorato Martini la posta continuò a pervenire a Massaua in tempi lunghi. Cfr. A. MORI, *Le comunicazioni marittime dell'Eritrea*, in « L'Eritrea economica », cit., pp. 107/108.

⁴⁸ MORI, cit., p. 101.

⁴⁹ La Legge Schanzer determinava l'istituzione di un servizio quadrisettimanale con partenza da Genova o da Venezia ed approdi obbligatori a Porto Said, Port Sudan, Massaua, Assab, Aden, Gibuti, Zeila, Mogadiscio, Merca, Brava, Chisimaio, Mombasa, Zanzibar; facoltativi, ad Alessandria e Gedda. Le aste per i vari servizi andarono deserte e il disegno Schanzer non fu mai realizzato (Cfr. MORI, cit., p. 103).

⁵⁰ Cfr. *La Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*, 27 luglio 1912, e MORI, cit., p. 113.

⁵¹ Si noti quanto il Paoli aveva scritto pochi anni addietro: « Il governo italiano, se volesse, potrebbe fare convenzioni a vantaggio della navigazione eritrea, stipulando nuove convenzioni colle società sussidiate per il ribasso delle tariffe di trasporto per impedire soste e trasbordi di merci in Alessandria d'Egitto » (PAOLI, cit., p. 120).