

## LE FERROVIE NELL'AFRICA ITALIANA: ASPETTI ECONOMICI, SOCIALI E STRATEGICI\*.

*Stefano Maggi (Università di Siena)*

«Nel 1850 nulla si conosceva dell'Africa, meno l'Egitto e le coste. Nel 1900, dopo mezzo secolo, tutto il continente era stato esplorato, e quasi tutto occupato e diviso tra le Potenze europee. Senza la ferrovia e il battello fluviale a vapore tale conquista sarebbe probabilmente stata impossibile; senza dubbio avrebbe richiesto un periodo di tempo enormemente più lungo. Riconosciamo subito che questa occupazione europea dell'Africa è stata in un secondo periodo facilitata ed accelerata dall'invenzione del motore a scoppio, applicato all'automobile e all'aeroplano; ma devesi pur ammettere che anche senza questa invenzione la conquista africana sarebbe egualmente avvenuta e lungo le stesse linee direttive»<sup>1</sup>.

Riccardo Astuto, già governatore dell'Eritrea, uno tra i maggiori esperti di ferrovie in Africa, sintetizzava così la funzione svolta dai trasporti moderni per la colonizzazione europea di tale continente.

Nei territori italiani d'oltremare, in mancanza di grandi fiumi, ebbero un ruolo molto importante le strade ferrate; ma nonostante la cospicua produzione pubblicistica e bibliografica sull'argomento, realizzata sia negli anni dello Stato liberale che durante il ventennio fascista, e l'esistenza, in particolare per l'Eritrea, di un rilevante materiale d'archivio, i vari aspetti riguardanti il trasporto ferroviario, che toccano numerosi campi da quello politico a quello economico-sociale, non hanno ricevuto alcuna attenzione da parte della storiografia. Tale carenza è in parte dovuta al fatto che le ferrovie nelle colonie italiane furono molto più limitate per estensione rispetto a quelle realizzate da altri paesi europei, come Francia e Gran Bretagna, dove la funzione delle linee africane è stata invece analizzata dettagliatamente dalla letteratura riguardo ai territori di rispettiva occupazione, sviluppando diverse tematiche, legate sia agli effetti generati sulle società

---

<sup>1</sup>. \* Questo scritto costituisce il testo rielaborato di un intervento al seminario *Nineteenth century transport history. Current trends and new problems*, tenuto presso l'Istituto Universitario Europeo di Fiesole il 20 maggio 1994.

. R. ASTUTO, *Il problema ferroviario dell'Africa*, Milano, ISPI, 1943, p. 30.

locali dal nuovo mezzo di trasporto prodotto dalla rivoluzione industriale, sia al significato che le ferrovie ebbero per l'imperialismo europeo<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Per una premessa metodologica sullo studio delle conquiste della tecnica (tra cui la ferrovia) in funzione sociale, nonché per il loro legame con l'imperialismo europeo del XIX secolo, vedi D.R. HEADRICK, *The tools of empire. Technology and european imperialism in the nineteenth century*, New York, Oxford University Press, 1981; traduzione italiana: *Al servizio dell'impero. Tecnologia e imperialismo europeo nell'Ottocento*, Bologna, Il Mulino, 1984, pp. 7-17. Headrick nell'introduzione al suo fondamentale lavoro precisa che «la storia della tecnologia si pone tra i generi letterari maggiormente divulgati. Biblioteche in cui le biografie e i volumi di storia dei vari paesi si contano sulla punta delle dita esibiscono interi scaffali di libri sulla storia del fucile, sui mobili d'antiquariato, sulle auto d'epoca, sulle locomotive d'una volta, sugli aeroplani dell'epoca nazista. La maggior parte di essi sono una sorta di catalogo storico, elenchi di immagini e notizie riguardanti un oggetto, avulso dal contesto del proprio tempo. La storia sociale della tecnologia mira invece a capire le cause, l'evoluzione e le conseguenze dei fenomeni tecnologici; essa parte di solito da una data tecnologia e la esamina in questa luce. Gli esempi sono numerosi: ...In che modo le armi da fuoco hanno cambiato l'arte della guerra alla fine del Medioevo? Quali contributi ha dato la ferrovia alla conquista dell'Ovest americano? Anche il ribaltare la domanda, però, può gettare un po' di luce sul processo storico. Dato un particolare fenomeno storico — per esempio il nuovo imperialismo — in che modo le spinte tecnologiche ne hanno modellato l'evoluzione?...». Ulteriore approfondimento di tale primo lavoro è D.R. HEADRICK, *The tentacles of progress: technology transfer in the age of imperialism 1850-1940*, Oxford-New York, Oxford University Press, 1988. Tra i numerosi studi storici sulle ferrovie, che analizzano gli effetti da esse prodotti in vari campi, vedi per esempio L.A.C. RAPHAEL, *The Cape to Cairo dream: a study in British imperialism*, New York, 1936; R.J. KORNET, *La bataille du rail. La construction du chemin de fer de Matadi au Stanley Pool*, Bruxelles, 1947; R. PANKHURST, *The Franco-Ethiopian railway and its history*, in «Ethiopia Observer», anno 1963, n. 4; A.M. O'CONNOR, *Railways and development in Uganda*, Nairobi, 1965; J. MANGOLTE, *Le chemin de fer de Konakri au Niger (1890-1914)*, in «Revue Française d'Histoire d'Outre-mer», n. 55, anno 1968; A. HUYBRECHTS, *Transports et structures de développement au Congo. Etude du progrès économique de 1890 à 1970*, Paris, 1970; O. OMOSINI, *Railway projects and British attitudes towards the development of West Africa, 1872-1903*, in «Journal of the Historical Society of Nigeria», anno 1971, n. 5; MONIQUE LAKROUM, *Paris-Dakar ... en chemin de fer*, in «L'Histoire», n. 82, ottobre 1985; I. MAZIÈRES, *Le transsaharien: un imaginaire du chemin de fer*, in «Revue d'Histoire des Chemins de Fer», n. 4, primavera 1991; M. Lazhar GHARBI, *La Stratégie ferroviaire française au Maghreb ou l'unité ferroviaire maghrébine 1852-1939*, in «Revue d'Histoire des Chemins de Fer», n. 4, primavera 1991; inoltre il n. 7 (automne 1992) della «Revue d'Histoire des Chemins de Fer» è interamente dedicato a *Les réseaux français d'Outre-mer* e contiene 4 articoli sulle ferrovie africane. È infine da segnalare la fondamentale raccolta di saggi contenuta nel volume *Railway imperialism*, a cura C.B. DAVIS e K.E. WILBURN JR., New York-Westport-London, Greenwood Press, 1991, dove viene analizzato il ruolo delle ferrovie per la penetrazione economica e politica degli stati europei in altri continenti.

Questo articolo è concentrato soltanto sulle strade ferrate in Libia, Eritrea e Somalia dal 1887, anno in cui si iniziò a realizzare la prima linea, al 1943, data in cui terminò il colonialismo italiano. Delle ferrovie in tali paesi è stata in gran parte perduta la memoria, sia perchè non sono più in esercizio, sia per il fatto che il volume sulle opere pubbliche della serie *L'Italia in Africa*, che doveva contenere vari capitoli in proposito, non ha mai visto la luce<sup>3</sup>. Rimangono escluse da questa ricerca le opere ferroviarie realizzate o progettate dall'Italia, spesso in funzione imperialistica, sia in Africa che in altri continenti, la cui analisi sarebbe particolarmente importante per valutare gli interessi economici, politici e strategici italiani nel mondo<sup>4</sup>, ma per la complessità della materia richiederebbe uno studio approfondito a parte.

#### *Colonialismo e comunicazioni.*

L'imperialismo della seconda metà del XIX secolo fu un fenomeno qualitativamente nuovo, diverso dalle forme antecedenti di presenza coloniale in Africa soprattutto per il livello tecnologico raggiunto dalle nazioni europee. La rivoluzione industriale aveva portato numerosi rilevanti cambiamenti nei paesi occidentali, dove la diffusione delle moderne invenzioni aveva consentito di rendere concreti e di estendere in varie parti del mondo fenomeni in precedenza impensabili: negli ultimi due decenni dell'Ottocento, dalle capitali europee si poteva comunicare quasi istantaneamente con i governatori delle più remote colonie d'oltremare grazie al telegrafo elettrico, i cui fili erano stati posati sul fondo degli oceani; il servizio postale era divenuto molto più rapido e sicuro per l'utilizzazione delle navi a vapore; la stazza di queste, enormemente superiore a quella dei vecchi

---

<sup>3</sup> Commissionata dopo la seconda guerra mondiale dal ministero degli Esteri ad un apposito «Comitato per la documentazione dell'opera dell'Italia in Africa», tale collana è uscita in numerosi tomi riguardanti i vari aspetti del colonialismo. Non è stato tuttavia mai completato il previsto volume sulle opere pubbliche, per il quale tra l'altro si era già estratta gran parte della documentazione, oggi raccolta presso l'archivio storico del ministero in vari pacchi della serie Ministero dell'Africa Italiana (ASMAI), Africa III.

<sup>4</sup> Tra i casi più importanti di imperialismo italiano legato alle ferrovie, occorre ricordare quello della linea transbalcanica. Come sostiene Richard A. Webster, per «i rapporti esistenti fra lo sviluppo industriale italiano e le direttrici dinamiche ed espansionistiche della politica estera dell'Italia dopo il 1908... è innegabile la fondamentale importanza assunta dalle ferrovie» (R.A. WEBSTER, *L'imperialismo industriale italiano (1908-1914). Studi sul prefascismo*, Torino, Einaudi, 1974, p. 571).

vascelli di legno, permetteva anche il trasporto di grandi quantità di prodotti poveri e ingombranti, il cui commercio era reso conveniente dall'abbassamento dei noli di viaggio<sup>5</sup>. Ma le moderne conquiste della tecnica non erano affatto ovunque diffuse: l'interno dell'Africa, per esempio, era rimasto estraneo al crescente sviluppo dei collegamenti mondiali.

Subito dopo l'occupazione dei territori del «continente nero», e in molti casi durante le stesse operazioni belliche di conquista, i militari e gli amministratori europei, che si trovarono ad operare in luoghi quasi del tutto privi di vie di comunicazione, compresero che vi era un immediato bisogno di nuovi mezzi di trasporto per consolidare il possesso e valorizzare le terre annesse. Come già accennato, la presenza di fiumi navigabili permise di penetrare all'interno dell'Africa con i battelli a vapore, ma nelle regioni prive di vie d'acqua fu necessario dedicarsi con urgenza alla costruzione di ferrovie e di strade carreggiabili. Queste ultime divennero importanti soprattutto dopo il 1900, quando cominciarono ad affermarsi gli autoveicoli con motore a scoppio, mentre nei primi decenni del colonialismo, almeno fino alla Grande Guerra, fu essenzialmente la ferrovia a giocare un ruolo dominante. Ad essa i politici, i militari e gli economisti europei attribuirono tre funzioni principali: supporto logistico della conquista, doveva rappresentare anche lo strumento per l'occupazione effettiva ed efficace del territorio, nonché per la valorizzazione mineraria e agricola<sup>6</sup>.

Nelle colonie italiane, per esigenze belliche, fu iniziata la costruzione di strade ferrate subito dopo la conquista in Eritrea e in Libia, mentre fu diverso il caso della Somalia, dove l'occupazione rimase a lungo limitata ai centri costieri e dove esistevano due fiumi parzialmente navigabili. In seguito, dopo la pacificazione del territorio, i governi italiani cercarono sempre di risparmiare, nonostante le proteste degli amministratori coloniali, i quali riuscirono, attingendo ai loro magri bilanci, a commissionare alcuni progetti, realizzando tuttavia un chilometraggio ferroviario ovunque esiguo. La limitatezza degli investimenti in opere pubbliche, nei primi decenni del colonialismo italiano caratterizzò, oltre a quello ferroviario, anche numerosi altri settori. Come affermava nel 1908 alla camera dei deputati Ferdinando Martini, governatore dell'Eritrea e poi ministro:

---

<sup>5</sup> Su tutti questi temi vedi D.R. HEADRICK, *Al servizio dell'impero*, cit., in particolare le pp. 137-215.

<sup>6</sup> M. LAKROUM, *Les transports: fondements de l'échange en Afrique*, in «Revue d'Histoire des Chemins de Fer», n. 4, primavera 1991, pp. 11-12.

«cheché le colonie valgano, noi prima di domandare... che cosa ne abbiamo tratto, credo che dobbiamo domandare che cosa abbiamo fatto. E se ci persuaderemo che noi non abbiamo fatto che poco o nulla..., non ci meraviglieremo se i risultati sono scarsi o nulli addirittura»<sup>7</sup>.

La politica di ridotto impegno nella realizzazione di infrastrutture proseguì fino alla conquista dell'Etiopia e alla costituzione dell'Impero dell'Africa Orientale Italiana, quando per ragioni strategiche ed economiche fu elaborato un grande e costoso piano di costruzioni stradali, lasciando in sospeso i progetti ferroviari<sup>8</sup>. Nel 1940 erano stati ultimati circa 19.000 chilometri di strade in Africa Orientale e 5.000 in Libia, mentre negli stessi territori esistevano soltanto 1.556 chilometri di strade ferrate, dei quali 693 derivanti dal tratto italiano della Gibuti-Addis Abeba, realizzata all'inizio del secolo da una compagnia francese. Si trattava di una quota davvero modesta se rapportata ai circa 71.000 chilometri di ferrovie costruite complessivamente dagli Europei in Africa<sup>9</sup>.

Ciò nonostante, la questione ferroviaria aveva avuto durante tutto il colonialismo italiano un'importanza fondamentale nel dibattito sulla valorizzazione dei territori, nelle relazioni internazionali con le potenze europee, nella politica imperialista di penetrazione verso l'interno abissino o verso le regioni dell'Africa centrale. Inoltre, i tronchi di ferrovie costruiti avevano causato notevoli mutamenti economici e sociali nei territori attraversati.

### *La strada ferrata eritrea.*

La prima ferrovia italiana in Africa venne realizzata nel 1888, durante la campagna militare contro l'imperatore d'Abissinia Giovanni IV. Lunga 27 chilometri, congiungeva il porto di Massaua con il forte di Saati, avamposto italiano nell'interno. In questa occasione il treno venne con successo utilizzato come uno strumento di guerra<sup>10</sup>, seguendo l'esempio inaugurato

---

<sup>7</sup>. . Cfr. *Nella Colonia Eritrea, studi e viaggi di Renato Paoli. Con in fine il discorso di Ferdinando Martini tenuto alla Camera dei deputati il 15 febbraio 1908*, Milano, Treves, 1908, p. 319.

<sup>8</sup>. . Una breve sintesi sulle spese per l'impero è riportata in J.L. MIÈGE, *L'imperialismo coloniale italiano dal 1870 ai giorni nostri*, Milano, Rizzoli, 1976, pp. 263-270.

<sup>9</sup>. R. ASTUTO, *Questioni ferroviarie africane*, in «Rassegna Economica dell'Africa Italiana», vol. XXIX, febbraio 1941, pp. 71-72.

da Robert Napier, che nel 1867, a capo della spedizione britannica contro il precedente imperatore Teodoro II, aveva fatto velocemente costruire nella stessa zona una linea militare come sostegno logistico per il suo esercito.

Al fine di utilizzare efficacemente i propri superiori armamenti, gli Europei avevano infatti bisogno di un mezzo di trasporto potente e sicuro, che soltanto il treno poteva offrire in una regione dove non esistevano fiumi navigabili e dove gli autoctoni erano abituati a spostarsi con muli e cammelli in stretti e ripidi sentieri, ignorando addirittura l'uso dei carri con le ruote<sup>11</sup>.

La ferrovia Massaua-Saati, aperta all'esercizio militare il 15 marzo 1888, venne realizzata con uno scartamento di 95 centimetri, uguale a quello delle ferrovie sarde allora in costruzione, al fine di utilizzare il materiale d'armamento e rotabile già disponibile. La linea fu completata in appena 5 mesi e l'avanzata dell'esercito verso l'interno andò avanti lentamente insieme alla posa dei binari, in modo da avere sempre alle spalle la possibilità di rapidi rifornimenti<sup>12</sup>.

Il treno si dimostrò molto utile nella campagna militare, conclusa con il ritiro del negus senza scontri e con il definitivo attestamento delle truppe italiane a Saati. Ma la necessità di sostegno logistico alle operazioni belliche mediante la ferrovia, in territori dove non esistevano neppure strade carreggiabili e tutti i trasporti dovevano essere affidati alle bestie da soma, venne trascurata nei successivi sviluppi dell'occupazione. Nel 1889, quando l'imperatore Giovanni morì, l'esercito italiano occupò alcune città dell'altopiano, tra le quali Asmara, destinata a diventare la capitale della Colonia Eritrea<sup>13</sup>. Gli studi per l'estensione della strada ferrata verso l'acrocorno etiopico furono iniziati con notevole ritardo soltanto nel 1894, quando i dubbi sulla direzione da prendere, verso l'Abissinia o verso il Sudan an-

---

<sup>10.</sup> *La ferrovia Massaua-Saati. Relazione dell'ingegnere Emilio Olivieri. Direttore dei lavori*, Roma, 1888, p. 15.

<sup>11.</sup> Per una interessante descrizione vedi M. CHECCHI, *La viabilità fra l'Eritrea e l'Etiopia*, in *L'Eritrea Economica. Prima serie di conferenze tenute in Firenze sotto gli auspici della società di studi geografici e coloniali*, Novara-Roma, 1913, pp. 115-116.

<sup>12.</sup> Cfr. A. DEL BOCA, *Gli Italiani in Africa Orientale, 1, Dall'unità alla marcia su Roma*, Bari, Laterza, 1985, pp. 284-286.

<sup>13.</sup> La «Colonia Eritrea» venne costituita con il regio decreto 1° gennaio 1890 n. 6.592. Asmara divenne ufficialmente sede del governatore in base all'ordinamento organico della Colonia, approvato con regio decreto 11 febbraio 1900 n. 48.

glo-egiziano, nonché le scarse disponibilità finanziarie, rallentarono ulteriormente i progetti<sup>14</sup>.

Due anni dopo l'espansione nell'altopiano venne fermata dal nuovo imperatore etiopico Menelik II, con la nota battaglia di Adua, che condizionò tutti i successivi atteggiamenti coloniali italiani. Una causa considerevole della sconfitta, spesso sottovalutata, fu la mancanza di vie di comunicazione<sup>15</sup>, che rendeva impossibile utilizzare adeguatamente rinforzi e rifornimenti, come testimoniava in un suo telegramma al ministro della guerra il governatore Oreste Baratieri, comandante delle operazioni militari:

«Difficoltà approvvigionare truppe europee lontane dalla base fra montagne, con aspri sentieri invece di strade, con scarsità di bestie da soma, senza magazzini avanzati precedentemente riforniti in larga misura, sono infinite, cosicché il numero anziché giovare oltre certo limite potrebbe essere imbarazzante»<sup>16</sup>.

Gli studi sulla strada ferrata vennero ripresi dal primo governatore civile dell'Eritrea, il già ricordato Ferdinando Martini, secondo il quale «senza una ferrovia che congiunga Massaua con l'altipiano, nulla potrà ottenersi di buono, di durevole, di sicuro, di fecondo»<sup>17</sup>. Martini cercò costantemente di convincere il governo di Roma che raggiungere in treno l'altopiano era assolutamente indispensabile per ragioni sia economiche che strategiche, ma non riuscì per lungo tempo ad ottenere i fondi che chiedeva. Non potendo quindi realizzare velocemente l'infrastruttura, egli attuò una politica di piccoli passi verso Asmara, appaltando tronchi successivi, man mano che il bilancio della colonia lo permetteva. La ferrovia arrivò quindi a Mai Atal nell'ottobre 1901 e a Ghinda nel settembre 1904. Sotto il successivo governatore, Giuseppe Salvago Raggi, venne poi inaugurato il proseguimento fino a Nefasit nel marzo 1910 e ad Asmara il 6 dicembre 1911<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup>. F. SCHUPFER, *Del problema ferroviario con speciale riguardo al sistema finanziario più adatto alla costruzione di ferrovie nelle nostre colonie (Eritrea)*, Roma, 1911, p. 10.

<sup>15</sup>. Cfr. N. LABANCA, *In marcia verso Adua*, Torino, Einaudi, 1993, p. 324 e p. 333.

<sup>16</sup>. O. BARATIERI, *Memorie d'Africa*, Genova, I Dioscuri, 1988 (ristampa edizione del 1898), p. 265.

<sup>17</sup>. F. MARTINI, *Il diario Eritreo*, vol. I, Firenze, Vallecchi, 1942, p. 3.

<sup>18</sup>. M. CHECCHI, *La ferrovia Massaua-Asmara*, in «Rivista Coloniale», 10 febbraio 1912.

La linea, della lunghezza complessiva di 122 chilometri, con ben 30 gallerie e 13 viadotti, era la più alta mai realizzata nei territori italiani, inclusa la madrepatria, e fino all'inaugurazione della Gibuti-Addis Abeba, completata nel 1917, fu anche la più elevata di tutto il continente africano: raggiungeva l'altitudine di 2.411 metri sul livello del mare, coprendo in soli 50 chilometri un dislivello di quasi 1.500 metri, con una pendenza continua, per un lungo tratto, del 35 per mille. Venne all'unanimità considerata come un'opera fondamentale nella storia dell'ingegneria ferroviaria<sup>19</sup>.

Raggiunta la sua tappa più importante, la ferrovia dell'Eritrea venne poi proseguita nell'altopiano in direzione delle zone di avvaloramento agricolo, ma la costruzione fu portata avanti molto lentamente per la cronica mancanza di fondi disponibili. Il treno arrivò a Cheren nel luglio 1922 e ad Agordat, principale centro di coltivazione cotoniera, nel febbraio 1928, arrestandosi infine, il 7 marzo 1932, al 351° chilometro da Massaua, presso il villaggio di Biscia, nonostante fossero già stati iniziati i lavori per raggiungere le concessioni agricole di Tessenei sul fiume Gasc<sup>20</sup>.

Negli anni Trenta, infatti, la ferrovia non era più il principale mezzo di trasporto, neppure in Africa. Gli autoveicoli, che si erano lentamente diffusi nei primi decenni del secolo, cominciarono ad avere il sopravvento: la costruzione di strade era infatti più economica e i camion erano molto più versatili dei treni. In Eritrea, tuttavia, il problema della concorrenza tra gomma e rotaia non si manifestò in forme accentuate come in altri paesi, poiché i 3.500 chilometri di rete stradale gradualmente realizzati erano stati concepiti in funzione complementare alla ferrovia, dalla quale si dipartivano per raggiungere i centri non serviti dal treno<sup>21</sup>.

Maggiori problemi di concorrenza automobilistica si verificarono nell'altro territorio italiano dell'Africa Orientale, la Somalia, dove la costruzione di strade portò a limitare al minimo indispensabile le ferrovie, non ultimando tra l'altro un importante progetto già finanziato.

---

<sup>19</sup>. Per una sintesi delle caratteristiche tecniche della linea vedi: G. PASQUALI, *La ferrovia coloniale Massaua-Asmara*, in «Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate», anno 1912, n. 4, pp. 8-12.

<sup>20</sup>. Sugli insuccessi di Tessenei e in generale della colonizzazione in Eritrea, vedi I. TADDIA, *L'Eritrea Colonia. Paesaggi, strutture, uomini del colonialismo*, Milano, Angeli, 1986.

<sup>21</sup>. A.V. PELLEGRINESCHI, *Il problema dei trasporti nelle Colonie Italiane*, in «Rassegna Economica delle Colonie», settembre-ottobre 1934, p. 13.

### *La ferrovia della Somalia.*

Il primo progetto per una strada ferrata nel Benadir, elaborato nel 1910, prevedeva di raggiungere da Brava o da Mogadiscio il villaggio di Lugh sul fiume Giuba, ritenuto un importante centro commerciale, dato che vi facevano capo le carovane provenienti dall'Etiopia e diverse piste interne della Somalia. Per questo motivo fu a lungo conteso tra Italia e Abissinia e la sanzione definitiva della sovranità italiana si ebbe soltanto con una convenzione sui confini nel 1908<sup>22</sup>.

La Somalia, a differenza degli altri territori occupati dagli italiani, aveva due fiumi: il Giuba, navigabile durante la stagione delle piogge dalla foce fino a Lugh, con una breve interruzione di circa un chilometro, e l'Uebi Scebeli, dalla portata molto inferiore, utilizzabile per brevi tratti e soltanto quando era in piena. Ma la diversità maggiore rispetto all'Eritrea consisteva nel fatto che il dominio italiano, fino al termine del primo decennio del secolo, rimase limitato alle città costiere, salvo qualche isolato avamposto come Lugh. Non vi fu quindi la necessità di costruire la colonia intorno ad una ferrovia come era stato fatto appunto in Eritrea.

Soltanto nel 1918, con un decreto luogotenenziale, venne autorizzata la costruzione della ferrovia da Mogadiscio a Baidoa, in direzione di Lugh. La lentezza dei lavori e la svalutazione della già ridotta cifra garantita dallo Stato portarono tuttavia a realizzare soltanto 29 chilometri di strada ferrata dal mare ad Afgoi, crocevia interno sul fiume Uebi Scebeli: questo primo tronco fu aperto all'esercizio nel settembre 1924<sup>23</sup>. I lavori vennero quindi interrotti e ripresi soltanto in seguito, quando il successo della società fondata da Luigi di Savoia, duca degli Abruzzi, che divenne la maggiore azienda di colonizzazione agricola mai realizzata dall'Italia nei territori africani, rese indispensabile un mezzo economico e veloce per trasportare i prodotti al porto di Mogadiscio. Le opere vennero quindi riprese con finanziamento del governo coloniale e la ferrovia, dopo essere arrivata alla stazione intermedia di Adalei nel gennaio 1927, fu aperta fino al Villaggio

---

<sup>22</sup> Cfr. C. CITERNI, *Ai confini meridionali dell'Etiopia*, Milano, Hoepli, 1913, pp. 156-157. Nello stesso 1908 la legge n. 161 del 5 aprile stabilì il definitivo ordinamento del territorio del Benadir, che comprendeva le regioni tra il sultanato di Obbia e il fiume Giuba e veniva denominato Somalia Italiana. A nord rimasero invece separati fino al 1925-26 i protettorati di Obbia e Migurtinia.

<sup>23</sup> *L'apertura all'esercizio della ferrovia Mogadiscio-Afgoi*, in «L'Idea Coloniale», 1 novembre 1924.

Duca degli Abruzzi, a 113 chilometri da Mogadiscio, il 15 settembre dello stesso anno<sup>24</sup>.

La linea svolse nelle zone attraversate un importante ruolo economico, ma in Somalia la valorizzazione del territorio e le esigenze commerciali, nonché quelle logistiche di difesa dei confini furono legate più alle strade ordinarie che a quelle ferrate: negli anni Venti e Trenta una rete di carreggiabili a fondo naturale sostituì gradualmente le principali carovaniere, permettendo il transito di un cospicuo numero di autocarri per il trasporto di merci e di autocorriere per il trasporto viaggiatori. I mezzi su gomma, tuttavia, erano costretti a fermarsi in occasione delle grandi piogge che trasformavano in acquitrini le strade somale, tutte realizzate senza massicciata, salvo la Mogadiscio-Afgoi<sup>25</sup>. Per tale motivo, durante la campagna militare contro l'impero etiopico una ferrovia di tipo *decauville* lunga circa 200 chilometri fu realizzata dal Villaggio Duca degli Abruzzi verso la frontiera, al fine rendere più efficiente l'organizzazione logistica<sup>26</sup>.

Gli autoveicoli non garantivano la stessa sicurezza e potenzialità di trasporto dei treni, ma rappresentavano in quel momento il futuro tecnologico contrapposto al passato della strada ferrata, il cui periodo aureo era terminato con la Grande Guerra, come dimostrano efficacemente le vicende delle linee libiche.

### *I tronchi ferroviari in Libia.*

In Tripolitania e in Cirenaica le ferrovie vennero inizialmente costruite per le esigenze militari della conquista. La guerra di Libia, che si svolse tra il 1911 e il 1912, portò per la prima volta l'uso di aeroplani da ricognizione e da combattimento, nonché di automezzi a fini logistici, ma prima dell'ultimazione delle strade ferrate la maggior parte dei trasporti durante la campagna contro l'Impero Ottomano venne comunque effettuata con i cammelli, data la mancanza di vie rotabili adeguate<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> R.L. HESS, *Italian colonialism in Somalia*, London-Chicago, University of Chicago Press, 1966, p. 164.

<sup>25</sup> Ministero delle Colonie, *Le strade della Somalia italiana*, Roma, 1931, pp. 2-5.

<sup>26</sup> A. MARRA, *Trasporti e comunicazioni dell'Impero*, s.l., Unione Editoriale d'Italia, 1940, p. 155.

<sup>27</sup> G. VALABREGA, *Il servizio trasporti e tappe nella guerra libica (1911-1912)*, in «Africa», anno 1984, n. 3, p. 436.

Costruite velocemente, le ferrovie «sorressero e rafforzarono le prime espansioni militari, rendendo, contro un nemico eccezionalmente mobile, facili e solleciti i movimenti di truppa»<sup>28</sup>. I primi tronchi ferroviari, realizzati intorno a Tripoli durante l'anno 1912, adottando lo scartamento di 95 centimetri già utilizzato in Eritrea, furono quelli per Ain Zara di 11 chilometri, inaugurato il 17 marzo; per Tagiura di 21 chilometri, terminato il 13 luglio; per Gargaresh di 6 chilometri, concluso il 20 aprile e prolungato il 5 settembre fino a Zanzur per altri 12 chilometri<sup>29</sup>.

Ai fini delle operazioni belliche, si dimostrò particolarmente utile il tronco Tripoli-Zanzur, che nei giorni immediatamente successivi al suo completamento venne utilizzato per il trasporto di salmerie ed acqua alle truppe, nonché per i soccorsi ai feriti nel campo di battaglia, che si trovava poco distante dal terminale ferroviario: tra l'altro, con l'aspro combattimento di Zanzur si concluse in pratica la guerra italo-turca<sup>30</sup>.

Realizzata dalle Ferrovie dello Stato per conto dell'esercito e gestita nei primi tempi sia da militari del genio che da ferrovieri italiani, la rete ferroviaria in Tripolitania passò dal 1° maggio 1913 sotto l'amministrazione diretta delle Ferrovie dello Stato, cui venne concessa la gestione dal ministero delle colonie<sup>31</sup>.

Con i prolungamenti delle linee realizzate nel primo anno di occupazione e con l'avvio dei lavori per la ferrovia di penetrazione verso il Sahara, la rete in esercizio raggiunse un'estensione di circa 180 chilometri alla fine del 1915. Nel gennaio 1913 era stato infatti inaugurato il primo tronco interno dal bivio Gheran, al 12° chilometro sulla Tripoli-Zanzur, fino a Suani Ben Adem, proseguito poi fino a el-Azizia e completato all'inizio del 1915 fino a Henscir el-Abiad, a 84 chilometri da Tripoli verso il massiccio del Ga-

---

<sup>28</sup>. U. TONI, *L'avvenire delle ferrovie nella Tripolitania. Problemi del dopo-guerra*, Tripoli, 1919, p. 1.

<sup>29</sup>. Ministero delle Colonie, *La costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica dalla occupazione al 30 giugno 1915*, Roma, 1917, pp. 13-15.

<sup>30</sup>. A. DEL BOCA, *Gli Italiani in Libia. Tripoli bel suol d'amore*, Milano, Mondadori, 1993, p. 190. Con il successivo trattato di Losanna del 18 ottobre 1912 la Turchia cedeva all'Italia la sovranità sui territori di Tripoli e Bengasi con il relativo retroterra.

<sup>31</sup>. Il ministero delle colonie venne costituito subito dopo la pace con l'Impero Ottomano, con regio decreto 20 novembre 1912 n. 1.205. I rapporti tra l'amministrazione delle colonie e quella delle ferrovie vennero regolati con il regio decreto 9 marzo 1913 n. 314, con il quale furono approvate le «norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di Stato nella Tripolitania e nella Cirenaica».

rian<sup>32</sup>. Il 1° maggio 1915 venne aperto all'esercizio anche il tronco Zanzur-Sorman di 48 chilometri. Si erano intanto proseguite le opere per la piattaforma stradale oltre Sorman verso Zuara, nonché verso Homs in prosecuzione della linea Tripoli-Tagiura. Ma l'11 luglio 1915 i lavori vennero sospesi per ordine dell'autorità militare, a causa della rivolta nell'interno. Con il successivo ripiegamento dell'occupazione italiana nelle sole zone costiere, i tronchi più lontani vennero del tutto abbandonati: durante la prima guerra mondiale i treni continuarono a fare servizio soltanto da Tripoli a Tagiura e da Tripoli al Bivio Gheran<sup>33</sup>.

In Tripolitania la rete rimase fino alla seconda guerra mondiale sostanzialmente invariata: completata nel dicembre 1919 la linea orientale fino a Zuara di 117 chilometri complessivi, negli anni Venti furono gradualmente riattivati i tronchi già realizzati, vennero costruiti alcuni raccordi, come quello per l'aeroporto di Castel Benito, e furono edificate le stazioni in muratura. La ricostruzione seguì le problematiche vicende dell'occupazione italiana, definitivamente assicurata soltanto nel 1925: la linea per l'interno fino a Henscir el-Abiad fu la più difficile da tenere in esercizio, poiché venne ripetutamente distrutta<sup>34</sup>.

In Cirenaica le ferrovie furono inizialmente realizzate dal genio militare: utilizzando l'armamento di tipo *decauville*<sup>35</sup> e lo scartamento di 60 centimetri, venne approntata una rete di circa 30 chilometri intorno a Bengasi, nonché alcuni brevi tronchi presso Derna. A parte le smontabili *decauville*, le prime strade ferrate vere e proprie in sede fissa furono realizzate in ritardo rispetto alla Tripolitania, sia per la più tardiva occupazione che per le maggiori difficoltà tecniche causate dalla natura orografica dell'altopiano di Barca<sup>36</sup>. Nel settembre 1914 venne inaugurato il primo tronco di 19 chilometri da Bengasi a el-Be-

---

<sup>32</sup> Ministero delle Colonie, *La costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica*, cit., pp. 41-42. Tale ultimo tronco fu inaugurato il 21 gennaio 1915, ma due mesi dopo gli operai dovettero abbandonarlo per ragioni di sicurezza.

<sup>33</sup> Ferrovie dello Stato. Direzione Generale, *Relazione dell'Amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato per l'anno finanziario 1915-16*, Roma, 1917, p. 242.

<sup>34</sup> *Le ferrovie della Tripolitania*, in «L'Idea Coloniale», 19 luglio 1924.

<sup>35</sup> Sulle ferrovie *decauville*, studiate per essere posate velocemente senza massicciata e senza traverse in legno e per essere altrettanto rapidamente smontate al fine di trasferirle in altre zone, vedi R. BAILLY, *Decauville. Ce nom qui fit le tour du monde*, La Mée Sur Sein, Amatteis, 1989.

<sup>36</sup> Ministero delle Colonie, *La costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica*, cit., p. 51.

nina, che fu poi proseguito fino a er-Regima nel luglio 1916. Negli anni Venti tale linea fu completata, per una lunghezza complessiva di 108 chilometri, e venne aperta in due fasi: fino a el-Abiar nel febbraio 1926 e fino a Barce il 9 novembre 1927. Inoltre fu realizzato un altro tronco da Bengasi a Solluch, di 56 chilometri, messo in esercizio il 17 novembre 1926<sup>37</sup>.

Ma i numerosi progetti ferroviari elaborati prima della Grande Guerra, dei quali era stato tra l'altro autorizzato il finanziamento nel 1919, vennero del tutto abbandonati a vantaggio della realizzazione di un cospicuo programma stradale, il cui esempio più importante fu la litoranea libica, denominata «Balbia» dal nome del governatore Italo Balbo.

Alla fine degli anni Venti le ferrovie nell'Africa Italiana avevano raggiunto un assetto quasi definitivo. Dalle lunghe e complesse vicende della loro costruzione, nonché dai progetti non realizzati emergono particolari interessanti sulla politica coloniale tenuta dall'Italia.

#### *Le scelte finanziarie e tecniche.*

Un primo elemento tipico da considerare è quello dei capitali, che furono sempre forniti dallo Stato: mancarono in Italia gruppi finanziari disposti ad assumersi l'onere della costruzione e dell'esercizio di ferrovie; inoltre, per una deliberata scelta politica, fu deciso di non affidarsi ai capitalisti stranieri, dato il carattere anche strategico di molte linee. La ristrettezza dei bilanci coloniali e la scarsa volontà del governo di Roma di spendere soldi in terre lontane causò tuttavia in Africa Orientale notevoli ritardi nelle costruzioni: sebbene la ferrovia costituisse, secondo le parole di Ferdinando Martini, «il vero, il solo efficace rimedio a parecchie delle piaghe che travagliano la colonia, forse a tutte, ...a Roma non vogliono intenderla»<sup>38</sup>. Lo Stato italiano, infatti, nonostante i ripetuti solleciti dai vari governatori e burocrati locali, cominciò in notevole ritardo ad apportare i capitali per la costruzione, che vennero poi forniti seguendo il metodo del mutuo contratto dal governo coloniale con la Cassa depositi e prestiti, alla quale i finanziamenti sarebbero stati poi rimborsati in varie annualità con onere per

---

<sup>37</sup>. C. LUIGIONI, *Il nuovo tronco della ferrovia Bengasi-Derna*, in «Rivista delle Colonie Italiane», gennaio-febbraio 1928, pp. 167-168.

<sup>38</sup>. F. MARTINI, *op. cit.*, vol. I, pp. 608-609.

2/5 a carico del bilancio della colonia e per i rimanenti 3/5 a carico del ministero del tesoro.

In parte diverso fu il caso della Libia, dove i primi tronchi ricevettero subito tutti i finanziamenti necessari, in quanto indispensabili per le esigenze belliche; una volta cessate queste ultime dovettero tuttavia attendere a lungo il prolungamento e la sistemazione delle opere d'arte e delle stazioni, all'inizio realizzate con mezzi di fortuna. Dall'insieme delle costruzioni ferroviarie emerge una caratteristica tipica del colonialismo italiano: la rilevante spesa per i bisogni militari e per il mantenimento dell'apparato amministrativo e la ristrettezza delle uscite per la valorizzazione dei territori. Soltanto alla metà degli anni Trenta, infatti, iniziò il grande sforzo di conquista e di colonizzazione demografica e, come già detto, ingenti capitali vennero forniti per la realizzazione di strade<sup>39</sup>.

Le imprese italiane non cominciarono subito ad interessarsi attivamente della costruzione delle infrastrutture coloniali: nel 1907, per esempio, l'asta per la realizzazione del prolungamento ferroviario da Ghinda ad Asmara, tenuta a Roma, andò deserta per ben due volte<sup>40</sup>. Un interesse molto maggiore dimostrarono invece i capitalisti stranieri: nel 1904 vennero presentate due domande di concessione per la linea eritrea, una per conto dei banchieri Hutchinson di Londra, l'altra a nome di alcuni finanziari francesi. La stessa situazione si verificò in Somalia, dove nel 1908 un gruppo di capitalisti stranieri era disposto a fornire la somma necessaria per la realizzazione di una ferrovia dal Benadir a Lugh in cambio dei soli diritti di sfruttamento, senza chiedere sovvenzioni<sup>41</sup>. Tutte queste offerte vennero però rifiutate poiché fu deciso di costruire le ferrovie con finanziamenti statali.

La scelta statalista venne compiuta anche nella gestione delle strade ferrate, dopo un breve esperimento privato in Eritrea, concluso nel 1905. Le linee dell'Africa Italiana vennero quindi gestite dai singoli governi, salvo quelle della Tripolitania e Cirenaica, che fino al 1922 furono esercitate dalle Ferrovie dello Stato, per passare anch'esse a quest'ultima data sotto la gestione governativa coloniale. Un tentativo, compiuto tra il 1929 e il 1930, di affidare tutta la rete in concessione alla Società nazionale per le ferrovie

---

<sup>39</sup>. J.L. MIÈGE, *op. cit.*, p. 266 e p. 291. Sulla realizzazione delle strade vedi R. PANKHURST, *Road-building during the Italian fascist occupation of Ethiopia (1936-1941)*, in «Africa Quarterly», vol. XV, anno 1976, n. 3, pp. 21-63.

<sup>40</sup>. ASMAI, posizione 28/2, fascicolo n. 18, «Ferrovia Ghinda-Asmara».

<sup>41</sup>. ASMAI, Africa IV, Fondo Felsani, pacco 2, cartella B, fascicolo «Ferrovie della Somalia».

coloniali italiane, costituita dal Banco di Roma, fu lasciato cadere quando ormai erano già stati compiuti tutti i preliminari amministrativi e tecnici<sup>42</sup>.

Dall'amministrazione dello Stato vennero anche i tecnici, tutti italiani, che realizzarono le strade ferrate nelle colonie. Tra questi una particolare rilevanza ebbero i progettisti della ferrovia eritrea, che costituiva all'epoca della sua costruzione un'opera di avanguardia tecnologica, dato che molti ritenevano impossibile superare pendenze tanto elevate senza ricorrere alla cremagliera. Vale la pena di ricordare Francesco Schupfer, direttore dell'ufficio per le costruzioni ferroviarie in Eritrea, che divenne uno dei massimi esperti di ferrovie africane a livello internazionale, e Raffaele De Cornè, ideatore del tracciato più ardito tra Ghinda e Asmara, che sarebbe in seguito diventato direttore generale delle Ferrovie dello Stato. Insieme a loro numerosi altri validi tecnici ed economisti si dedicarono alla nuova materia delle ferrovie in Africa, sulle quali venne condotto un costante dibattito nelle riviste specializzate, riguardante sia le infrastrutture che il materiale rotabile.

Un'attenzione particolare merita quest'ultimo, all'inizio ricavato, per la Massaua-Saati del 1888, dalle forniture per le strade ferrate complementari sarde, che condizionarono la scelta dello scartamento di 95 centimetri, poi adottato anche nelle successive ferrovie dell'Africa Italiana; tale scartamento, diverso da quello di tutte le altre reti coloniali, pregiudicò tuttavia le possibilità di integrazione tra i vari territori. Se nei primi anni vennero spediti in Africa rotabili identici a quelli in uso sulle linee italiane, in seguito fu realizzato materiale appositamente studiato per le strade ferrate coloniali, con potenza e caratteristiche adeguate. Mentre in principio la maggior parte delle locomotive e dei vagoni vennero acquistati all'estero, soprattutto in Germania, per la scarsa competitività dell'industria meccanica nazionale nei prezzi e nella qualità, a partire dal 1912-1913 si cominciò a comperare rotabili italiani, provenienti soprattutto dall'Ansaldo di Genova e dalla Breda di Milano, nonché dalle Officine Meccaniche di Saronno e Reggio Emilia e, per i carri, anche da numerose piccole fabbriche sparse per tutto il nord Italia. Negli anni Trenta, poi, i locomotori e le automotrici diesel arrivarono quasi tutti dalla FIAT. L'acquisto di materiale italiano fu causa all'inizio di controversie tra gli amministratori coloniali, interessati a risparmiare il più possibile, e le industrie nazionali che volevano vendere i propri prodotti al riparo dalla concorrenza straniera<sup>43</sup>.

---

<sup>42</sup>. ASMAI, Consiglio Superiore Coloniale, pacco 10, fascicolo n. 40.

Anche la manodopera arrivò in parte dalla madrepatria, ma le costruzioni ferroviarie furono le prime opere pubbliche nell’Africa Italiana che videro una consistente utilizzazione degli autoctoni, i quali vennero così direttamente in contatto con il più importante prodotto della rivoluzione industriale.

*Effetti sociali ed economici.*

Mentre per la linea tra Massaua e Saati, nonché per i primi tronchi militari in Libia vennero impiegati esclusivamente operai italiani, in tutte le altre costruzioni ferroviarie si utilizzarono i nativi in numero rilevante, anche per il fatto che in tal modo le imprese appaltatrici dei lavori risparmiavano sui salari. Alla realizzazione del secondo tronco della ferrovia eritrea fino a Ghinda, per esempio, lavorarono giornalmente dal 1902 al 1904 ben 3.000 autoctoni, che terminarono le opere con due mesi di anticipo rispetto alla scadenza prevista dal contratto<sup>44</sup>.

Inoltre i nativi furono impiegati nell’esercizio ferroviario, subito dopo l’apertura delle prime linee al servizio civile, per tutte le mansioni di grado più basso, come manovali, e casellanti: al 30 giugno 1915 in Tripolitania erano in servizio 332 ferrovieri, di cui 171 «avventizi indigeni»<sup>45</sup>, mentre in Cirenaica alla stessa data, su 46 dipendenti 20 erano autoctoni<sup>46</sup>. Sui lavoratori delle strade ferrate nell’Africa Italiana, in mancanza di fonti a stampa e archivistiche precise e continue, vengono talvolta in aiuto le fotografie dell’epoca, che furono realizzate per tutte le linee in rilevanti quantità, e testimoniano oggi l’importanza che l’argomento ferroviario rivestiva nella società coloniale, costituendo anche una considerevole fonte storica<sup>47</sup>.

---

<sup>43.</sup> Un caso interessante è riportato in ASMAI, posizione 28/6, fascicolo n. 72 «1912. Eritrea. Ferrovie, forniture ecc.».

<sup>44.</sup> F. SCHUPFER, *Del problema ferroviario*, cit., p. 16.

<sup>45.</sup> Ministero delle Colonie, *La costruzione e l’esercizio delle ferrovie in Tripolitania ed in Cirenaica*, cit., p. 88.

<sup>46.</sup> *Ibid.*, p. 96.

<sup>47.</sup> Per il caso della Libia vedi A. BOZZO, *La photographie coloniale entre documentation et propagande: les chemins de fer Libyens dans les images de la photothèque de l’Institut Italo-Africain de Rome*, in *Les transports en Afrique XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, a cura di H. d’Almeida-Topor, C. Chanson-Jabeur, M. Lakroum, Paris, L’Harmattan, 1992, pp. 18-29.

Numerosi furono gli abitanti dell’Africa Italiana che cominciarono a spostarsi con il nuovo mezzo di trasporto, il primo ad introdurre nell’ambiente locale la precisione e la razionalità del mondo occidentale, basate essenzialmente sul concetto di uno stretto rapporto tra il tempo e le varie espressioni della vita umana. La creazione della quarta classe in Eritrea, riservata agli autoctoni e costituita da carri scoperti che viaggiavano con i treni merci, fu un vero e proprio successo che portò un rilevante aumento del traffico viaggiatori e riuscì a cambiare le abitudini sociali delle zone toccate dalla ferrovia, incoraggiando una maggiore mobilità<sup>48</sup>.

Ma fu soprattutto nel campo del trasporto di cose che le strade ferrate in colonia ottennero con il tempo sensibili incrementi: in Tripolitania fu addirittura necessario istituire subito un apposito servizio merci, inizialmente non previsto, su pressante richiesta della popolazione locale; inoltre, un rilevante sviluppo del tonnello trasportato si ebbe in seguito ai primi risultati della valorizzazione agricola: con i proventi del nolo merci le amministrazioni ferroviarie riuscirono quasi sempre ad ottenere degli utili di esercizio. Allo stesso tempo, grazie al treno, le aziende agricole create dal colonialismo si poterono affermare: senza di esso, infatti, il trasporto dall’interno al mare risultava tanto incerto e costoso da rendere non remunerative le colture. In Eritrea il ritardo nella realizzazione della linea causò nel 1914 il fallimento della Società per la coltivazione del cotone, principale impresa capitalistica della colonia<sup>49</sup>. Al contrario, in Somalia il completamento della ferrovia consentì lo sviluppo e la definitiva affermazione del maggiore tentativo di colonizzazione agricola, quello del duca degli Abruzzi. In Tripolitania e Cirenaica, infine, la presenza del treno permise la «colonizzazione demografica» delle zone più fertili, come i centri e le oasi nelle vicinanze di Tripoli e l’altopiano di Barca nell’interno della regione di Bengasi.

Il treno determinò inoltre una completa riorganizzazione complessiva del sistema di trasporti nei vari territori da esso toccati. In Eritrea e in Libia, ma anche in Somalia, le lunghe carovane di cammelli che collegavano l’interno al mare cominciarono a fermarsi sempre più spesso alle estreme stazioni della ferrovia<sup>50</sup>, la quale riuscì quindi a canalizzare le antiche rotte

---

<sup>48</sup>. G. PUCCINI, *Alcuni dati intorno all’esercizio della ferrovia dell’Eritrea*, in «L’Ingegneria Ferroviaria», n. 22, anno 1911, p. 350.

<sup>49</sup>. I. TADDIA, *op. cit.*, p. 318.

<sup>50</sup>. Cfr. ASMAI, *Africa III*, pacco 66, fascicolo n. 8.

commerciali, determinando talvolta uno spostamento delle stesse e creando nuovi empori e nuovi centri urbani: tipico il caso dell'aumento di importanza di Massaua, terminale ferroviario, a scapito di Assab in Eritrea<sup>51</sup>.

In seguito furono i camion a dare il colpo finale all'antico trasporto con le bestie da soma. Negli anni Venti, infatti, mentre si completavano gli ultimi tronchi ferroviari, veniva operata nelle colonie italiane una esplicita scelta a favore degli autotrasporti, che avrebbero assunto una sempre maggiore importanza nelle comunicazioni interne:

«poiché la costruzione di una strada presenta in genere difficoltà tecniche di gran lunga inferiori a quelle che presenta sempre la costruzione di una qualsiasi ferrovia, e richiede un impiego di capitali infinitamente minori, ne consegue che il problema della strada può essere risolto più rapidamente di qualunque altro simile di comunicazione.

Una rete stradale studiata con criteri di utilità pratica permetterebbe la costituzione, nelle due colonie, di numerosi servizi automobilistici per il trasporto di passeggeri e merci; e nella creazione di tali servizi risiederebbe il mezzo più potente per accelerare la resurrezione agricola, industriale, mercantile della Libia tutta»<sup>52</sup>.

In queste parole, scritte da un esperto di economia dei trasporti nel 1920, è contenuto *in nuce* il pensiero sulla materia che si sarebbe affermato negli anni seguenti, quando il treno fu relegato, non solo in Libia, ad un ruolo residuale rispetto al camion, lasciando cadere gli importanti progetti che una schiera non esigua di studiosi proponeva in funzione soprattutto politica e strategica per un allargamento delle reti ferroviarie dell'Africa Italiana: tra questi la strada ferrata fra Eritrea e Somalia, la transahariana, la linea Tripoli-Bengasi.

*Strade ferrate strategiche e penetrazione politica: l'imperialismo ferroviario.*

Nel 1936, in seguito all'occupazione dell'Abissinia, anche la ferrovia Gibuti-Addis Abeba venne a trovarsi sotto il dominio italiano, ma continuò

---

<sup>51.</sup> Sulla decadenza commerciale di Assab nei primi anni del Novecento vedi R. PANKHURST, *The trade of northern Ethiopia in the nineteenth and early twentieth centuries*, in «Journal of Ethiopian Studies», vol. II, gennaio 1964, p. 158.

<sup>52.</sup> S. MURGO, *Strade e ferrovie in Libia*, in «La Tribuna Coloniale», 20 novembre 1920.

ad essere gestita dalla Compagnie du Chemin de Fer Franco-Ethiopien. La linea, realizzata con capitali francesi, fu un tipico esempio del tentativo da parte di una grande potenza di utilizzare una concessione ferroviaria per estendere il proprio influsso su un paese extra-europeo, sfruttando il desiderio di un sovrano straniero di importare le nuove tecnologie, e costituendo così un «impero informale»<sup>53</sup>.

Il nuovo imperatore Menelik II, appena salito al potere, cominciò una politica di modernizzazione del paese, commissionando una linea ferroviaria dal Mar Rosso verso l'interno. Costruita tra il 1897 e il 1917, la Gibuti-Addis Abeba era, con i suoi 784 chilometri di estensione, la più lunga del Corno d'Africa<sup>54</sup>. La sua realizzazione determinò all'inizio del secolo un'aspra competizione internazionale tra la Francia e gli altri paesi interessati ad una penetrazione economica e politica nell'interno dell'Abissinia, cioè Gran Bretagna e Italia. La prima cercò di mobilitare i propri capitali privati per inserirsi nella gestione della società concessionaria in difficoltà economiche e deviare il percorso della linea verso Zeila nel Somaliland, antico termine marittimo del traffico carovaniero, che il nuovo porto di Gibuti aveva soppiantato. Il tentativo determinò un intervento finanziario diretto da parte del governo francese, che nel 1902 concesse alla compagnia ferroviaria un cospicuo sussidio annuo<sup>55</sup>.

All'Italia, in mancanza della possibilità di fornire ingenti capitali, non rimase invece che ricorrere alla diplomazia per non perdere completamente la propria influenza sull'Abissinia settentrionale, il cui commercio gravitava sul porto di Massaua. Il governatore dell'Eritrea Martini propose quindi un accordo con le altre due potenze, che avrebbero dovuto accordarsi sul sostegno al successore di Menelik, ormai anziano e non più in buone con-

---

<sup>53</sup>. Su questo tema, riferibile perfettamente alla ferrovia Gibuti-Addis Abeba, che pure in tale libro non è trattata, vedi *Railway imperialism*, cit., p. 1, dove Ronald E. Robinson scrive nell'introduzione alla raccolta di saggi sull'imperialismo ferroviario nel mondo che «Projecting rival imperial strategies along steel rails long before they were laid, the Powers soon used railway loans and concessions to stake out spheres of influence on other continents and cajole their rulers into subordinate alliances».

<sup>54</sup>. Sulle varie vicende legate alla costruzione di questa ferrovia vedi R. PANKHURST, *The Franco-Ethiopian railway and its history*, cit., pp. 342-379. Per un inquadramento più generale vedi R. PANKHURST, *Transports and communications in Ethiopia 1835-1935*, in «The Journal of Transport History», novembre 1961, maggio 1962, novembre 1962.

<sup>55</sup>. Cfr. K.V. RAM, *British government, finance capitalists and the French Jibuti-Addis Ababa railway 1898-1913*, in «The Journal of Imperial and Commonwealth History», vol. IX, gennaio 1981, pp. 146-168.

dizioni di salute, e contemporaneamente determinare i limiti della penetrazione economica e politica nell'impero del negus. Venne pertanto concluso, il 13 dicembre 1906, un trattato tra Francia, Gran Bretagna e Italia, noto come «accordo tripartito», che, pur affermando la necessità di mantenere lo *status quo* in Etiopia, divideva l'impero in zone d'influenza delle tre potenze, stabilendo che le stesse avrebbero avuto il diritto di costruire delle ferrovie all'interno di esso: sugli 11 articoli di cui il patto era composto, ben 5 riguardavano le strade ferrate. A questo proposito, la Francia avrebbe conservato il controllo della ferrovia Gibuti-Dire Daa<sup>56</sup>, completandola fino alla capitale Addis Abeba, ma rinunciando al prolungamento verso il Nilo Bianco, che sarebbe toccato agli Inglesi, e garantendo sui treni la parità di trattamento alle merci di tutti gli Stati. L'Italia otteneva la possibilità di congiungere la Colonia Eritrea con i territori del Benadir, mediante una strada ferrata che passasse ad ovest di Addis Abeba<sup>57</sup>.

Menelik rifiutò di riconoscere l'indebita interferenza negli affari interni del suo paese, ma in realtà ottenne con il trattato la reciproca neutralizzazione delle mire europee: del resto, i progetti di ferrovie nel territorio etiopico, salvo il prolungamento fino ad Addis Abeba della linea da Gibuti, non trovarono mai realizzazione. Nel caso dell'Italia, la strada ferrata di cui aveva ottenuto i diritti era del tutto priva di valore economico e dimostrava tra l'altro la debolezza della sua posizione nei negoziati<sup>58</sup>. Negli anni seguenti, infatti, dopo una missione condotta in segreto nel 1916 dall'addetto commerciale a Gondar Giuseppe Ostini e dall'ingegnere delle ferrovie dello Stato Edoardo Pastore al fine di valutare il possibile tracciato, l'idea di ferrovia transetiopica italiana, che avrebbe richiesto una quantità eccessiva di capitali, venne lasciata cadere<sup>59</sup>. Si continuò tuttavia, per tutti gli anni Venti, a sperare nel prolungamento della strada ferrata eritrea fino a rag-

---

<sup>56.</sup> La ferrovia era stata inaugurata il 24 dicembre 1902 fino a Dire Daa, località sorta intorno alla stazione. Da tale centro venne continuata per Addis Abeba soltanto nel 1912.

<sup>57.</sup> Cfr. H.J. MARCUS, *A preliminary history of the Tripartite Treaty of December 13, 1906*, in «Journal of Ethiopian Studies», vol. II, July 1964, pp. 21-40; S. BEKELE, *Some notes on the genesis and interpretation of the Tripartite Treaty*, in «Journal of Ethiopian studies», anno 1984, pp. 63-79. Per una completa trattazione delle successive conseguenze vedi G. BUCCIANTI, *L'egemonia sull'Etiopia (1918-1923). Lo scontro diplomatico tra Italia, Francia e Inghilterra*, Milano, Giuffrè, 1977, pp. 161-187.

<sup>58.</sup> H.J. MARCUS, *op. cit.*, pp. 39-40.

giungere almeno Gondar, per canalizzare il traffico commerciale dell'Abissinia del Nord, che poteva essere attratto verso le linee realizzate dagli Inglesi in Sudan dai porti sul Mar Rosso per Cassala e Ghedaref<sup>60</sup>.

L'«accordo tripartito» costituì in Africa il maggiore esempio di imperialismo legato alle ferrovie, all'epoca considerate dalle potenze europee come elementi essenziali di penetrazione politica. Un altro caso rilevante di tale imperialismo fu quello delle ferrovie transafricane, di cui si occuparono frequentemente studiosi e pubblicitari per tutto il periodo coloniale<sup>61</sup>.

La realizzazione delle grandi transcontinentali negli Stati Uniti, in Canada e poi in Russia determinò il successo dell'idea di una ferrovia che penetrasse nel continente nero, assicurando alla nazione che l'avesse costruita una duratura dominazione dei territori interni. Alla Capo-Cairo inglese vennero contrapposti dai Francesi e dagli Italiani dei progetti, a volte del tutto sommari altre volte dettagliati, di strade ferrate attraverso il Sahara. Furono soprattutto i Francesi, a partire dagli anni Settanta dell'Ottocento, a progettare di stendere rotaie nel deserto, conducendo un gran numero di esplorazioni al fine di determinare il tracciato<sup>62</sup>.

La transahariana appassionò a lungo l'opinione pubblica internazionale e gli uomini di governo, continuando per tutta la prima metà del Novecento a rappresentare un simbolo di prestigio, e nutrendosi della confusione tra la vecchia concezione territoriale della potenza che ancora permeava la mentalità europea, e il nuovo concetto del potere economico che avanzava lentamente<sup>63</sup>.

In Italia una ferrovia transahariana fu ideata molto prima dell'occupazione della Libia. Fin dal 1879, infatti, Leone Paladini, uno dei numerosi

---

<sup>59.</sup> ASMAI, posizione 35/13, fascicolo n. 56 «1917. Eritrea. Lavori Pubblici. Progetto ferrovia colonia Eritrea-Benadir. Missione Ostini-Pastore nell'ovest etiopico (1917)».

<sup>60.</sup> ASMAI, posizione 35/12, fascicolo n. 49 «1921-1935. Eritrea. Ferrovie Eritree».

<sup>61.</sup> Cfr. M. LINIGER-GOUMAZ, *Transsaharien et transafricain: essai bibliographique*, in «Genève-Afrique», vol. VII, anno 1968, n. 1, pp. 70-85.

<sup>62.</sup> La prima opera fondamentale sulla transahariana fu quella di A. DUPONCHEL, *Le chemin de fer transsaharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan*, Paris, 1879. In seguito alla crescente attenzione della storiografia francese per la questione della transahariana, il testo è stato ristampato anastaticamente dall'editore C. Lacour di Nîmes nel 1993. Per una breve storia della transahariana francese, realizzata soltanto fino a Colomb-Bechar, per circa 500 chilometri dal Mediterraneo, vedi MONIQUE LAKROUM, *Paris-Dakar ... en chemin de fer*, cit., pp. 68-75.

<sup>63.</sup> I. MAZIÈRES, *op. cit.*, p. 54.

Italiani residenti in Tunisia, propose al governo di Roma la realizzazione di una strada ferrata attraverso il deserto in funzione di espansione politica verso le terre del Sudan, non ancora occupate da alcuna potenza europea. Non trovò tuttavia alcun ascolto e rimase assai deluso dal disinteresse degli uomini politici, accusandoli di non pensare al futuro della nazione, come facevano invece i Francesi<sup>64</sup>. In seguito, i numerosi progetti somari di transahariana furono dettati dal tentativo di ricostituire quei traffici tra lago Ciad e Mediterraneo che fino a tutto il XIX secolo avevano fatto capo a Tripoli ed erano stati poi deviati verso la Tunisia e l'Algeria, nonché, grazie ai battelli a vapore e alle ferrovie di penetrazione, verso i porti del golfo di Guinea<sup>65</sup>; tali traffici, dei quali gli scrittori coloniali esageravano di solito l'importanza, furono una delle cause dell'aspra rivalità politica e commerciale con la Francia, oggetto tra l'altro, a partire dagli anni Venti, di una campagna ben orchestrata dal regime fascista<sup>66</sup>.

Se all'interno delle singole colonie alla fine del terzo decennio del secolo era già stata operata una scelta definitiva a favore dei trasporti automobilistici, ritenuti giustamente suscettibili di notevole espansione, la ferrovia, soprattutto nei progetti di maggiore dimensione, conservava intatto quell'ideale strategico e quel significato di prestigio politico nazionale che nell'Ottocento ne avevano accompagnato l'ascesa. Inoltre, come vedremo, era ancora fondamentale per le esigenze belliche. Al fine di cogliere il pensiero dell'epoca su una strada ferrata transafricana sono significative le parole di Carlo Giglio, che nel 1931 scriveva:

«non basta collegare Tripoli col Ciad e col golfo di Guinea (ove metterebbero capo le comunicazioni dall'America); occorre collegarla con le ferrovie belghe e quindi con Città del Capo. Ecco la nostra aspirazione: Tripoli-Capetown. Essa sarà inevitabilmente realtà, perché è la linea più breve congiungente l'Unione del Sud-Africa al Mediterraneo, è la spina dorsale di tutto il sistema ferroviario africano, la ferrovia più importante. Essa toglierà la Libia dal suo pericoloso isolamento e la farà diventare la

---

<sup>64</sup>. Cfr. *Una lettera di Leone Paladini del 1879 sulla transahariana e l'Italia*, in «L'Oltremare», novembre 1929, p. 476.

<sup>65</sup>. Sull'argomento vedi S. BONO, *Il commercio sahariano della Tripolitania dal 1900 al 1911*, in «Africa», anno 1981, pp. 2-31.

<sup>66</sup>. Cfr. J.L. MIÈGE, *op. cit.*, pp. 163-165.

colonia più importante dell’Africa, mentre svaluterà le altre due transafricane, di gran lunga più svantaggiose»<sup>67</sup>.

In realtà, mentre i Francesi avevano prodotto a più riprese dei veri e propri studi dettagliati e verificati sul terreno, in Italia, nonostante l’intensa propaganda dei giornali e delle riviste coloniali, si erano al massimo tracciate delle righe sulle carte geografiche, elaborando progetti del tutto somari. Soltanto durante la seconda guerra mondiale, quando il governo di Vichy decise di finanziare una strada ferrata attraverso il deserto fino al fiume Niger, Mussolini stesso, intimorito dalla modifica dell’equilibrio politico-economico che sarebbe stato portato «dall’affacciarsi al Mediterraneo di una popolazione di 20 milioni di negri», diede ordine di studiare la realizzazione di una transahariana italiana<sup>68</sup>.

Fu quindi costituita, nell’agosto 1942, un’apposita commissione con l’incarico di formulare il progetto, ma l’imminente sconfitta in Libia delle truppe italo-tedesche impedì qualsiasi conclusione. Durante la guerra in Africa settentrionale erano anche venuti alla luce i limiti della rete di trasporti creata dagli Italiani, in rapporto alle realizzazioni delle altre potenze europee<sup>69</sup>, e l’errore che la scelta della gomma prima di costruire delle efficienti ferrovie aveva determinato ai fini bellici.

Al problema si cercò di rimediare con una affrettata quanto inefficace e confusa opera di costruzione di strade ferrate, facendo spostare da una parte all’altra della Libia numerose squadre di militari del genio e migliaia di operai a seconda delle avanzate e dei ripiegamenti. Nel giugno 1941, in seguito all’offensiva di Erwin Rommel che aveva respinto gli Inglesi in Egitto, fu ordinato di prolungare la Tripoli-Zuara sino al confine tunisino e due mesi dopo venne avviata anche la realizzazione della Tripoli-Bengasi di oltre 1.000 chilometri. Quando i lavori furono definitivamente sospesi, nell’autunno 1942, era stato costruito un rilevante chilometraggio di piat-

---

<sup>67</sup>. C. GIGLIO, *Transafricane*, in «Rivista delle Colonie Italiane», anno 1931, n. 6, pp. 456-457.

<sup>68</sup>. Relazione sulla transahariana, in ASMAI, Africa III, pacco 67, varie.

<sup>69</sup>. Durante la seconda guerra mondiale, per esempio, gli Inglesi si appoggiarono, per la loro avanzata verso il territorio dell’Africa Orientale Italiana, alle linee ferroviarie del Sudan e del Kenia, che costituirono le basi di rifornimento delle due principali offensive britanniche da nord e da sud. La stessa situazione si verificò in Egitto, dove un’eccellente funzione logistica fu svolta dalla ferrovia Alessandria-Marsa Matruh (R. ASTUTO, *Il problema ferroviario dell’Africa*, cit., pp. 22-23).

taforma stradale, nonché numerose stazioni in muratura e acquedotti, con uno sforzo notevole e senza ottenere alcun beneficio per le operazioni belliche<sup>70</sup>. Del resto, nel giro di qualche settimana sarebbe terminato il colonialismo italiano in Africa, con le truppe italo-tedesche in ritirata prima dalla Cirenaica e poi dalla Tripolitania, il cui capoluogo veniva occupato dal generale inglese Bernard Law Montgomery il 23 gennaio 1943.

Mentre in diversi altri campi gli Italiani avevano realizzato opere imponenti durante la loro presenza in Africa, le ferrovie alla fine del periodo coloniale rimanevano limitate come estensione e non integrate con le reti dei paesi vicini, in particolare con la cospicua rete del Maghreb e con quella egiziano-sudanese: tale isolamento, unito alla contemporanea diffusione degli autoveicoli, portò le ferrovie stesse, fondamentali durante il colonialismo, a diventare di scarsa utilità per gli scopi economici e sociali dei nuovi stati costituiti in seguito alla fine della guerra. Di conseguenza, mentre molte delle linee realizzate da altre nazioni europee hanno continuato a svolgere il loro ruolo anche dopo la decolonizzazione, le strade ferrate italiane sono state tutte gradualmente abbandonate<sup>71</sup>.

### *Conclusioni.*

Nonostante i grandi progetti spesso utopistici, presentati per motivi di rivalità internazionale e per la penetrazione nei territori altrui più che per la valorizzazione dei propri, in mezzo secolo di presenza in Africa gli Italiani non riuscirono mai a trovare i capitali necessari per avviare un vasto programma di costruzioni ferroviarie, ad eccezione dei momenti di crisi bellica. I binari arrivarono soltanto a collegare i porti con le principali zone

---

<sup>70.</sup> Sulle frenetiche costruzioni ferroviarie durante la seconda guerra mondiale vedi L. GROSSO, *Le ferrovie della Libia*, Roma, 1951, estratto dal «Bollettino dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio», fascicoli nn. 34-35, aprile-luglio 1951.

<sup>71.</sup> Delle ferrovie costruite nell'Africa Italiana, la linea della Somalia, smontata dalle truppe britanniche di occupazione e mai ricostruita, fu la prima a cessare il servizio. In Tripolitania e Cirenaica, invece, i vari tronchi hanno continuato l'attività fino al 1962, limitati tuttavia al trasporto viaggiatori, mentre le merci venivano interamente affidate agli automezzi. La ferrovia dell'Eritrea, la più lunga e importante tra quelle realizzate dagli Italiani, è rimasta attiva fino al 1975, anno in cui si cominciò a togliere i binari in seguito alle operazioni belliche per la guerra d'indipendenza dall'Etiopia. Infine, la Gibuti-Addis Abeba, che non era tuttavia una linea italiana, è tuttora efficiente.

di colonizzazione interna, coprendo cioè percorsi in cui la strada ferrata, trasportando i prodotti locali, poteva consentire un rendimento e mantenere quindi attivo il bilancio di gestione. L'equivoco fondamentale, come fecero notare gli osservatori più attenti<sup>72</sup>, consistette nell'attendere che il progresso agricolo e manifatturiero rendessero economicamente giustificabile la costruzione di ferrovie, concedendo intanto, a partire dal terzo decennio del secolo, l'assoluta precedenza alla realizzazione di strade.

Soprattutto dopo la conquista dell'Impero, non si tenne nella giusta considerazione il fatto che la ferrovia in Africa aveva anche rilevanti scopi politici e militari all'interno di ciascuna colonia, e che lo sviluppo economico sarebbe stato favorito e amplificato dalla presenza del treno, il quale era in grado di trasportare le merci a prezzi molto inferiori a quelli degli automezzi e in condizioni di maggiore sicurezza: se anche negli altri stati africani, durante gli anni Trenta, il chilometraggio ferroviario si estese molto meno che nei decenni trascorsi, ciò fu in genere dovuto al fatto che gli assi principali erano già stati in precedenza stabiliti, al contrario dei territori sotto il dominio italiano. La scelta stradale determinò quindi un aggravio finanziario per i numerosi tentativi di colonizzazione agricola e demografica, nonché, come si è visto, notevoli problemi militari.

Dalla vicenda complessiva delle ferrovie nei territori d'oltremare emergono anche alcuni aspetti interessanti del colonialismo italiano, che mostrava diversità sostanziali rispetto alle analoghe esperienze di altri paesi come Francia, Gran Bretagna e Germania. Soprattutto era caratterizzato da una rilevante debolezza dei capitali privati nazionali, che ebbero costantemente bisogno dell'intervento statale per la creazione delle imprese nelle colonie africane, come dimostra efficacemente la storia della costruzione dei tronchi ferroviari in Eritrea, Libia e Somalia, tutti sovvenzionati dal governo italiano e dai governi locali. Allo stesso tempo l'imperialismo ferro-

---

<sup>72.</sup> Cfr. per esempio F. SCHUPFER, *Il problema dei trasporti in Etiopia*, in «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane», 15 luglio 1936, pp. 1-3; G. PINI, *Il problema dei trasporti in Etiopia*, in «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane», 5 agosto 1936, pp. 101-107; G. PUCCINI, *Per le ferrovie dell'Impero. Un terzo contributo*, 15 dicembre 1936, in «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane», 15 dicembre 1936, pp. 329-334; C. TONETTI, *La futura rete ferroviaria dell'Impero nel quadro del piano regolatore delle ferrovie africane*, in «Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane», 15 giugno 1937, pp. 337-360; S. NAVA, *Sulla convenienza di uno sviluppo ferroviario nell'Africa Orientale Italiana*, in «Rassegna Economica dell'Africa Italiana», anno 1938, n. 1, pp. 31-35; G. BUONOMO, *La viabilità nell'Africa Orientale Italiana*, Napoli, Tipomeccanica, 1939.

viario», che contrassegnava i grandi progetti mai realizzati di transetiopica e di transahariana, indica una forte spinta ideologica e politica alla base dell'espansione coloniale: tra l'altro, il modesto valore delle zone direttamente occupate alimentò, fino all'epilogo della conquista etiopica, la speranza di un'estensione in nuove terre dell'influenza italiana, per la quale le strade ferrate sembrarono sempre uno strumento fondamentale.