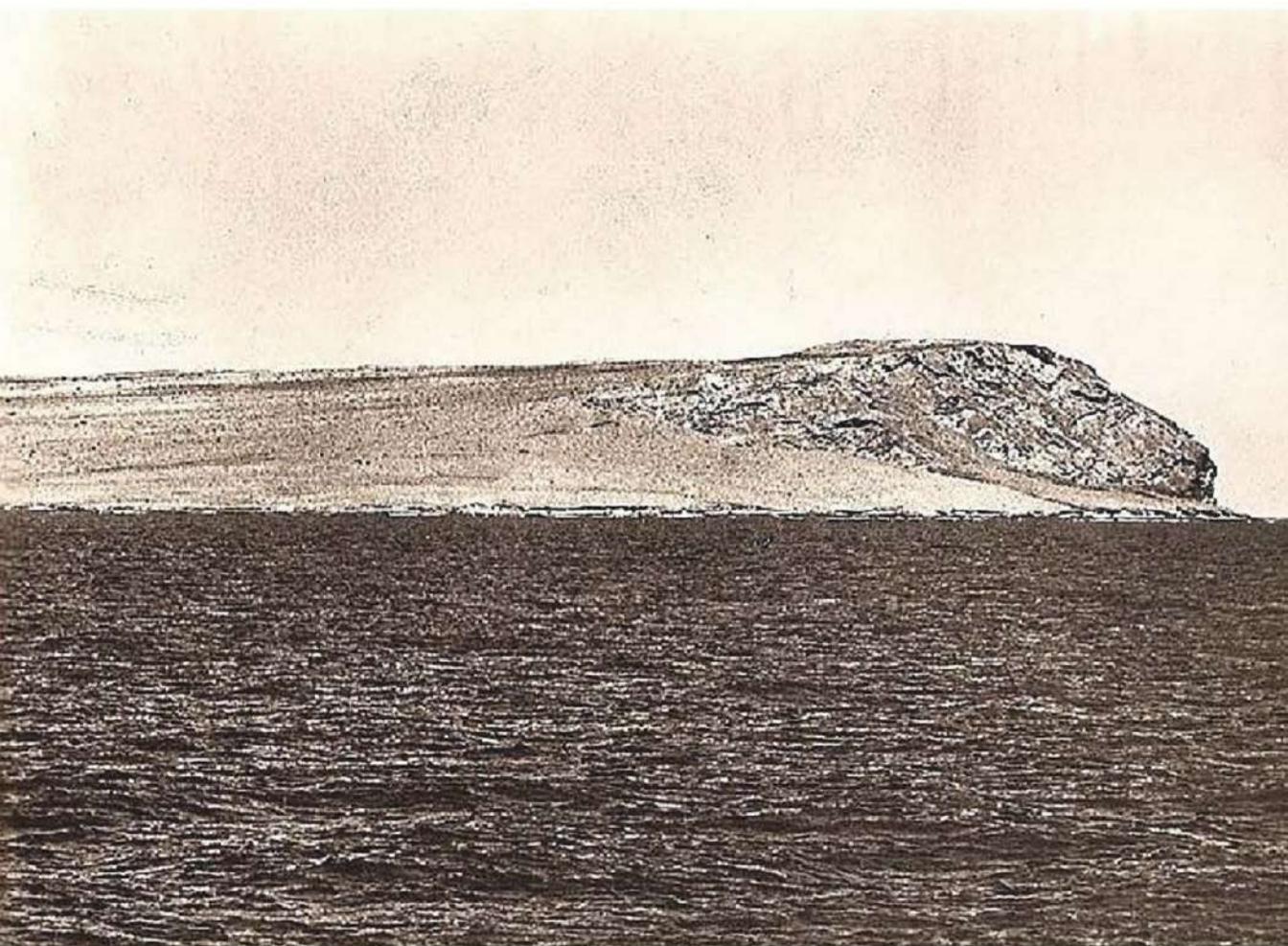


Raffaele Laurenzi

# CAPO GUARDAFUI

Un secolo di naufragi e di pirateria  
nelle acque del Corno d'Africa







Raffaele Laurenzi

# CAPO GUARDAFUI

UN SECOLO DI NAUFRAGI E DI PIRATERIA  
NELLE ACQUE DEL CORNO D'AFRICA

Ledizioni

© 2020 Ledizioni LediPublishing  
Via Alamanni, 11 – 20141 Milano – Italy  
[www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)  
[info@ledizioni.it](mailto:info@ledizioni.it)

Raffaele Laurenzi, *Capo Guardafui. Un secolo di naufragi e di pirateria nelle acque del Corno d'Africa*

Prima edizione Ledizioni: marzo 2020

In copertina: vista del Capo Guardafui in corrispondenza della punta del Corno d'Africa con la sua distintiva forma di "leone dormiente" [Wikipedia, pubblico dominio].

ISBN cartaceo 978-88-5526-082-4

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe: [www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)

Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

Ledizioni è a disposizione degli aventi diritto sul materiale iconografico, diligentemente ricercati, con i quali non è stato possibile comunicare, nonché per eventuali omissioni o inesattezze nella citazione delle fonti.

# Indice

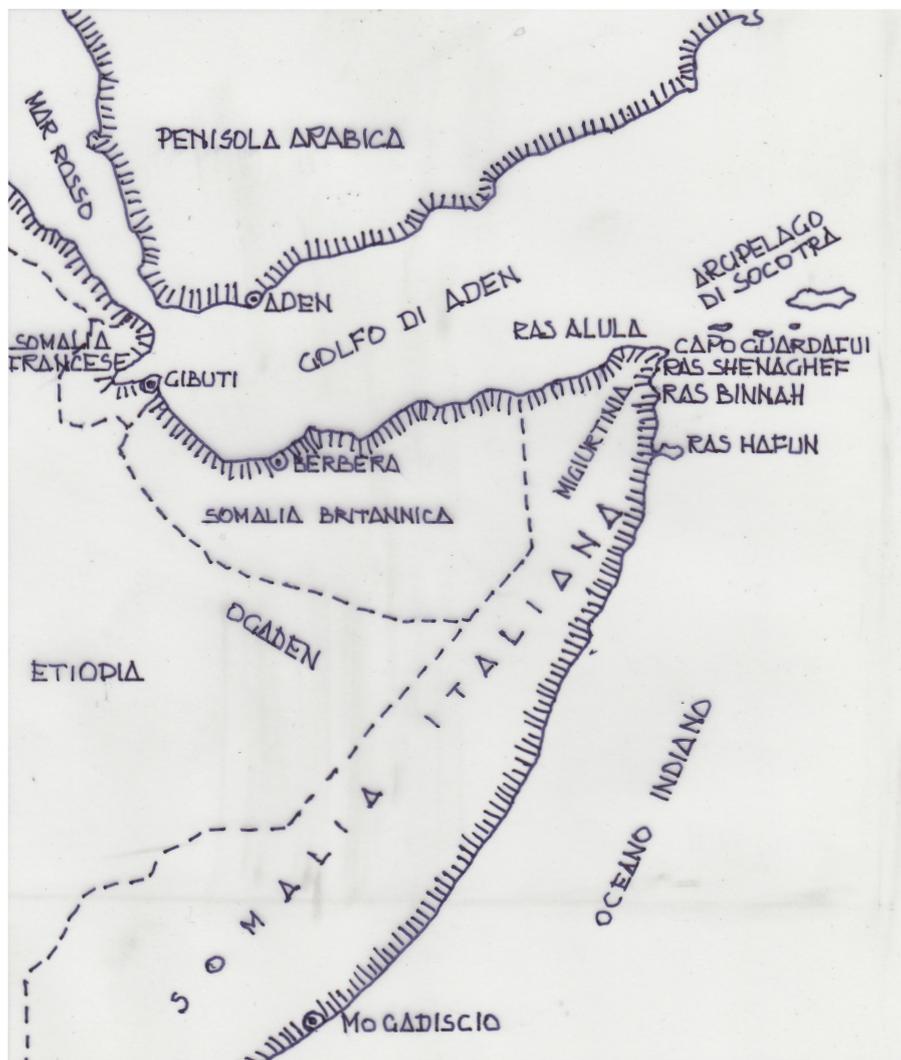
Perché «Capo Guardafui»	11
Capitolo I. Sacrifici a un dio del mare	13
Capitolo II. Passaggio a Suez	19
Capitolo III. La posta che non arrivò mai a Londra	23
Capitolo IV. C'è traffico sul Mar Rosso	31
Capitolo V. I capi sono tutti uguali	35
Capitolo VI. Toccata e fuga	39
Capitolo VII. Fumus persecutionis	47
Capitolo VIII. Il piroscafo che non volle affondare	53
Capitolo IX. In bocca ai pirati	59
Capitolo X. Un telegramma allunga la vita	65
Capitolo XI. Il faro, un dovere dell'Italia	69
Capitolo XII. La strage degli innocenti	75
Capitolo XIII. La politica delle cannoniere	85
Capitolo XIV. Tassa di fanalaggio	91
Capitolo XV. Per faro un fascio littorio	97
Capitolo XVI. Intrigo internazionale	103
Capitolo XVII. L'inganno dei falò	113
Capitolo XVIII. U-852, azione di forza	117
Capitolo XIX. Ultimo colpo di teatro	121
Raccolta fotografica	125



*A chi mi ha sopportato durante tutto il tempo  
che ho passato chino sul mio tablet*



## CARTINA DEL CORNO D'AFRICA



L'oceano Indiano e il golfo di Aden furono teatro di molti naufragi tra la metà dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento. I piroscafi provenienti dall'Oriente e diretti nel mar Rosso seguivano una rotta che li avvicinava alla costa somala per poi imboccare il canale fra capo Guardafui e l'arcipelago di Socotra e quindi virare a ovest. Nelle giornate di scarsa visibilità, i naviganti erano facilmente indotti in inganno dalla somiglianza con capo Guardafui di altri promontori che lo precedono: capo Hafun, capo Binnah, capo Shenaghef. Ma non solo questa era la causa di tanti naufragi. Alla pericolosità di quelle acque contribuivano i monsoni, le nebbie e la mancanza di fari. I confini tratteggiati sulla cartina sono quelli precedenti alla occupazione italiana dell'Abissinia e alla proclamazione dell'Impero, 9 maggio 1936.



## PERCHÉ «CAPO GUARDAFUI»

**M**io padre Aurelio mi regalò un giorno quattro calamite: quattro bacchette cilindriche lunghe una ventina di centimetri, verniciate per metà di rosso, a indicare il polo positivo, e per metà di nero, a indicare il polo negativo. Giocavo spesso con quelle bacchette d'acciaio, che si attiravano e si respingevano a seconda di come le disponevo.

Seppi da mio padre che provenivano dalla chiesuola della bussola di un piroscafo, uno dei tanti incagliati vicino a capo Guardafui, Corno d'Africa, e saccheggiati dai pirati somali: servivano a compensare l'errore dell'ago dovuto al campo magnetico del nostro pianeta e della massa ferrosa della nave.

Mio padre era stato nel Corno d'Africa almeno due volte per lunghi periodi: la prima nel biennio 1927-28, quando ad Alula, antica capitale del sultanato della Migiurtinia, era un semplice impiegato dell'amministrazione della Somalia Italiana; la seconda nel triennio 1937-39 in qualità di Regio Residente di Alula, con competenze che si estendevano fino al personale civile del faro Francesco Crispi e della stazione radio a onde corte che gli italiani avevano costruito sul promontorio di capo Guardafui.

La residenza che il governo della Somalia Italiana gli aveva assegnato era una bella garesa, sorta di villa araba fortificata, con una lunga terrazza coperta al primo piano, interrotta da grandi archi, che si affacciava sul golfo di Aden e, sul retro, un'altra terrazza, del tutto uguale alla prima, che si apriva su una spianata semidesertica.

Gli arredi della garesa, armadi, tavoli, sedie, letti, lampade, suppellettili, attrezzature da cucina e tutto il resto, erano il frutto del saccheggio dei relitti delle numerose navi incagliate presso capo Guardafui e abbandonate dall'equipaggio.

La pirateria andava infatti ad alimentare un fiorente mercato, che aveva ad Alula la sua piazza principale. I ras della Migiurtinia vi si rifornivano per arredare le loro garesi; i pescatori vi acquistavano vele in robusto cotone Olona, che tagliavano e adattavano all'alberatura dei loro sambuchi;

le donne migiurtine vi compravano a poco prezzo il carbone per scaldare i samovar, attrezzi per cucinare e, quando potevano permetterselo, qualche essenza delle maison di Londra e Parigi che le signore passeggiere avevano abbandonato in cabina per mettersi in salvo. Quelle calamite, e chissà quante altre cose, mio padre le aveva comprate lì, al mercato di Alula.

Egli mi raccontò un dettaglio che mi rimase impresso: le posate in alpacca in dotazione alla sua residenza-ufficio erano quelle che apparecchiavano i tavoli del ristorante di un piroscafo francese che nel 1905, in viaggio dall'Indocina a Marsiglia, si arenò poco lontano da Alula: le impugnature riportavano stampigliato lo stemma della società di navigazione e il nome della nave: «SS Chodoc».

Ho cercato riscontri storici nelle cronache dell'epoca, seguendo le poche sommarie informazioni che avevo avuto da bambino, e li ho puntualmente trovati. Non mi sono accontentato, ho continuato a cercare, ho trovato molto altro e alla fine ne è venuto fuori un libro.

Raffaele Laurenzi  
Giugno 2019

## Capitolo I. SACRIFICI A UN DIO DEL MARE

**U**n leone in agguato pronto a ghermire la preda: così appariva capo Guardafui (*ras Asir* in somalo) ai naviganti che, provenienti dall'oceano Indiano, lo doppiavano diretti nel golfo di Aden.

La somiglianza con un felino non è soltanto formale. Quello sperone roccioso, punta (quasi) estrema della Somalia, che si erge 244 metri sul mare, catturava davvero nelle secche e nelle barriere coralline che lo cingono le navi che gli capitavano a tiro. E ogni volta erano forti mal di testa per i membri del Consiglio dei Lloyd's di Londra, chiamati a risarcire le navi, il loro carico e le famiglie dei passeggeri periti nei naufragi. D'altra parte, il nome Guardafui, «guarda-e-fuggi», la dice lunga sulla pessima reputazione di cui godeva presso i naviganti quel promontorio calcareo, rispettato e temuto come un dio, che si allungava su un mare ancora poco conosciuto, privo di fari, preceduto e seguito da altre protuberanze della costa che gli assomigliano maledettamente e inducevano spesso i naviganti in tragici equivoci.

Nella prima metà dell'800, la Royal Navy avviò una serie di rilievi idrografici nel golfo di Aden allo scopo di disegnare carte nautiche più precise di quelle coste. Gli inglesi, che dominavano a Ceylon dal 1802 ed estesero poi i loro possedimenti in India, Indocina e Oceania, e che nel 1839 istituirono la colonia strategica di Aden, erano i più interessati alla sicurezza della navigazione lungo la costa del Corno d'Africa. Perciò avevano affrontato il problema per primi, ma con risultati deludenti.

Le carte nautiche dell'ammiragliato britannico disegnate nel XVIII secolo erano grossolane, soprattutto nella definizione delle profondità marine. Le carte disegnate un secolo più tardi dalla Royal Indian Navy (la marina militare dell'India coloniale) non erano molto migliori, benché fossero aggiornate di continuo.

Verso la fine dell'800 fu pubblicato il «Derrotero del Golfo di Aden», una guida in lingua spagnola alla navigazione in quelle acque, che includeva l'arcipelago di Socotra di fronte a capo Guardafui. Si trattava di un

compendio di precedenti pubblicazioni, a cui aggiungeva poco o niente e non ne correggeva gli errori.

Le carte disponibili all'epoca, in definitiva, non orientavano i naviganti: li disorientavano. Si dovette attendere le ricerche condotte nel 1939, nell'ambito di una collaborazione internazionale, dalla nave idrografica italiana «Magnaghi», per disporre di profili sottomarini e costieri accettabili.

Come se non bastassero le correnti, le nebbie, i monsoni e le carte nautiche approssimative a rendere pericolose quelle acque, i naviganti dovevano fare i conti con la pirateria, una delle principali risorse economiche del sultanato della Migiurtinia assieme alla pesca delle perle e alla raccolta dell'incenso. Risultato: la costa a sud e a ovest di capo Guardafui era disseminata di scheletri di navi. Arredi, strumenti di bordo, lampade, ottoni, rami, carbone e naturalmente il carico: tutto veniva asportato per essere venduto sui mercati di Alula e Hafun o «esportato» nei porti al di qua e al di là del golfo di Aden, fino in India.

La pacchia finì nel 1924, quando gli italiani, sottomesso il sultanato della Migiurtinia, costruirono finalmente un faro, intitolato a Francesco Crispi, piazzandolo proprio sulla testa del «leone in agguato»: un potente fascio di luce che ai naviganti provenienti dall'Oriente indicava il punto dove virare con sicurezza verso il golfo di Aden e il mar Rosso.

I pirati non si arresero. Non potendo più contare sugli errori dei comandanti o sulla scarsa visibilità, studiarono una trappola per ingannare gli equipaggi.

Funzionava così: poco più a sud di Guardafui, spunta dalla costa migiurtina un promontorio che ne è il fratello gemello. È ras Shenaghef (*ras*, in arabo, significa «capo»), noto tra i marinai di mezzo mondo come Falso Capo Guardafui. Facile confonderlo con l'originale, soprattutto quando, nelle notti di scarsa visibilità, i pirati vi accendevano un grosso falò, che i naviganti scambiavano per il faro Francesco Crispi e perciò, convinti di aver doppiato Guardafui, quello vero, viravano a manca, certi di avere davanti a sé il mare aperto. Invece finivano incagliati, in bocca ai pirati migiurtini. Che non issavano il *jolly roger* e non balzavano sulle navi stringendo un coltellaccio tra i denti come facevano i loro colleghi europei due o tre secoli prima, ma erano ugualmente pericolosi. Nel 1933 la petroliera britannica «Tacoma» (4 agosto) e il mercantile norvegese «Fernglen» (13 agosto) fecero entrambi quella fine.

Di tanti naufragi, in particolare quelli avvenuti prima della diffusione del telegrafo, non vi è traccia sui giornali dell'epoca. Le comunicazioni

erano difficili, spesso impossibili. La notizia di una disgrazia in quei mari lontani impiegava mesi prima di essere pubblicata sulle gazzette di Londra, di Rotterdam o di Bombay.

Fino al 1829, tuttavia, poche navi solcavano il mar Rosso, che era un mare chiuso (il canale di Suez sarebbe stato aperto al traffico alla fine del 1869), frequentato quasi esclusivamente da sambuchi e dau, imbarcazioni arabe che si dedicavano alla pesca, al commercio o al trasporto a Jeddah dei pellegrini diretti alla Mecca, attività quest'ultima molto remunerativa, tanto che pure navi ed equipaggi britannici erano della partita, pur consapevoli dei pericoli legati alla frequentazione di luoghi e genti poco conosciuti, lontani dalla madrepatria mesi di navigazione. Ma sui docks di Londra non era difficile reclutare, dopo due pinte di birra, uomini disposti a scorrazzare in mari lontani e a liberarsi di moglie e marmocchi, attratti dal guadagno di poche sovrane d'oro o soltanto dal gusto dell'avventura.

Fu la prospettiva di guadagni facili a spingere in acque così lontane il «Mary Ann», brigantino a vela al comando del capitano William Lingard, che nella primavera del 1825 fece ingresso nella rada di Berbera, porto di fronte ad Aden, non ancora colonia britannica.

Capo Guardafui e i suoi inganni in questa storia c'entrano solo indirettamente, perché lontani 250 miglia. Tuttavia, l'episodio del «Mary Ann» merita di essere raccontato, perché fu il primo o uno dei primissimi casi di pirateria ai danni di una nave europea in Somalia; fu anche emblematico dei pericoli a cui si esponevano gli equipaggi che approdavano su queste coste selvagge; in terzo luogo, fece scuola: insegnò ai somali che impadronirsi di una nave di Sua Maestà era un ottimo affare. Ma anche che prima o poi i britannici, maestri nell'arte della sottomissione dei popoli, avrebbero loro presentato il conto.

Quando venne saccheggiato, il brigantino «Mary Ann» non era intrappolato con la carena squarciata su una barriera corallina e non era stato abbandonato dall'equipaggio: si trovava placidamente ancorato nell'affollata rada della città. La notizia dell'audace atto di pirateria, e del bottino che fruttò, si diffuse rapidamente lungo tutta la costa miigiurtina fino a capo Guardafui e oltre, dove avrebbe trovato seguaci attenti e scrupolosi.

Il «Mary Ann» proveniva dalle isole Mauritius con un carico di merci destinate alla grande fiera che ogni anno si svolgeva a Berbera tra ottobre e marzo. Mercanti arabi giungevano numerosi anche da porti lontani; pastori, contadini e artigiani scendevano al mare in carovane di tremila o persino quattromila cammelli e si accampavano sulla spiaggia, dove fa-

cevano mercato. Portavano con sé schiavi, avorio, lana, piume di struzzo, caffè, prodotti caseari, che vendevano o barattavano con armi, utensili, tessuti e altre merci provenienti dall'Oriente.

Nella rada di Berbera il «Mary Ann» non passò inosservato: i suoi alberi svettavano tra i sambuchi e i dau che lo affollavano; il suo lungo bompresso esaltava lo slancio della prua, nettamente più alta di quella delle barche arabe.

Certi mercanti somali misero gli occhi sul veliero inglese; studiarono la situazione e decisero d'impadronirsene. Aspettarono che il capitano Lingard e il primo ufficiale scendessero a terra; a quel punto si avvicinarono silenziosi al «Mary Ann» a bordo di una piccola imbarcazione. Un uomo, il più ardimentoso del gruppo, salì a bordo, piantò il coltello nel fianco del secondo ufficiale e lo scaraventò fuori bordo. Salirono anche gli altri e dettero inizio alla caccia all'uomo bianco. Un marinaio portoghese trovò scampo arrampicandosi sulle sartie, altri vennero colpiti mentre riposavano nelle amache, alcuni fuggirono tuffandosi in mare.

Il secondo ufficiale, benché ferito, raggiunse a nuoto un'imbarcazione di mercanti arabi ormeggiata nelle vicinanze. Chiese aiuto, ma non venne soccorso, fatto che indusse a sospettare di complicità gli arabi. In pochi minuti il «Mary Ann» fu in mano ai pirati, che lo tirarono verso la spiaggia fino ad arenarlo. Ebbe inizio il saccheggio e alla fine non risparmiarono neppure lo scafo: a quelle latitudini, dove non crescono foreste, il legno del fasciame, del tavolato di coperta e delle ordinate era prezioso almeno quanto il carico nella stiva.

Il capitano e il primo ufficiale, che impotenti assistettero da terra all'arrembaggio, capirono che anche per loro tirava una brutta aria: si rifugiarono in una capanna ma vennero inseguiti e catturati. Tra i somali si accese una disputa: c'era chi li voleva infilzare senza troppi complimenti e chi si opponeva, temendo ritorsioni. Alla fine, i due vennero lasciati andare.

Dopo un breve vagabondaggio, i fuggitivi si impadronirono di un'imbarcazione. Con poche provviste e molto ardimento giunsero a Mokha, porto sulla costa araba del mar Rosso, fondaco britannico. Il Residente della città procurò ai due ufficiali vestiti puliti e un passaggio in nave fino a Bombay. Giunti nel porto indiano, il primo atto del capitano Lingard e del suo compagno fu di chiedere udienza al Governatore britannico. Questi ascoltò, dopodiché prese il provvedimento che ritenne necessario affinché nessuno osasse più sfidare la Gran Bretagna: inviò nel golfo di Aden un brigantino. La nave recuperò i superstiti, rifugiatisi nel sultana-

to di Zeila, amico della Gran Bretagna, quindi attuò la rappresaglia: giunta nelle acque di Berbera, aprì il fuoco sulle imbarcazioni in rada e sugli accampamenti allestiti sulla spiaggia.

Vi era forse la possibilità, prima di dare la parola ai cannoni, di intavolare una trattativa col sultano di Berbera per ottenere la consegna dei colpevoli, ma in questi casi i protocolli diplomatici britannici non contemplavano trattative: sarebbero state una perdita di tempo e un segno di debolezza; tantomeno si preoccupavano delle vittime innocenti, che oggi verrebbero classificate tra i «danni collaterali», il cui numero rimane ignoto. La lezione, per essere capita e ricordata, doveva essere severa, certa e immediata, degna della prima potenza navale del mondo. Quando la notizia del cannoneggiamento giunse in Gran Bretagna, l'opinione pubblica fu unanime nell'approvare l'azione del governo.

In effetti il linguaggio dei cannoni venne compreso senza bisogno di interprete: i capi somali, convocati a bordo del brigantino della Royal Indian Navy, accettarono senza battere ciglio le condizioni dettate dal comandante della nave. Che a quel punto, avendo gli inglesi già impartito una punizione severa a tutta la città, assunsero il gusto della beffa: navi da guerra della Royal Indian Navy, la marina indiana di epoca coloniale, avrebbero imposto il blocco del porto di Berbera fino al risarcimento di tutti i danni, che sarebbe avvenuto con rate annuali di 6000 sterline.

Per ben sei anni, due navi da guerra sventolarono di fronte a Berbera l'Union Flag, con un costo assai superiore a quanto i somali di Berbera erano stati costretti a risarcire. Un'analisi preventiva di costi e benefici, come si farebbe oggi, non venne neppure presa in considerazione dalle autorità britanniche: la reputazione della prima potenza del mondo aveva un valore incalcolabile.

In effetti per molto tempo nessun somalo, in tutto in Corno d'Africa, osò torcere un capello a un cittadino dell'Impero Britannico. Diciotto anni più tardi, in seguito al naufragio a capo Guardafui di una nave della marina indiana, il «Memnon», 170 fra ufficiali, marinai e civili avrebbero trovato scampo su quella costa e sarebbero stati tutti rimpatriati sani e salvi (in realtà gli scampati furono 169, perché uno si suicidò).