

Quel faro in capo al Corno d’Africa

Vincenzo Meleca

“Il faro in capo al mondo”, romanzo di Jules Verne, scritto nel 1901 ma pubblicato postumo nel 1905 e portato sugli schermi cinematografici nel 1971, racconta di un faro costruito in una landa desolata del Sud America, di naufragi e di predoni.

Sembra quasi che Verne si sia ispirato alla storia del faro Francesco Crispi... .

Osservando la carta geografica del Continente Nero, non è difficile identificare il Corno d’Africa, l’unica zona in cui la costa, assumendo la forma di penisola, ricorda immediatamente un corno di rinoceronte.



Alla fine dell’Ottocento, il Corno d’Africa era suddiviso in tre zone coloniali: agli inglesi la parte settentrionale, il Somaliland, prospiciente l’importante base navale di

Aden sulla costa yemenita; ai francesi il piccolo ma strategico territorio posto all'estremità nord-occidentale, con Gibuti, porta d'accesso al Mar Rosso; agli italiani, tutta la parte meridionale, la Somalia, compresa la punta del Corno, dove il continente africano divide l'oceano Indiano (verso sud) dal golfo di Aden (verso nord), capo Guardafui.



Capo Guardafui in una foto del 1900-1910

Nome che è tutto un programma, secondo molti derivato dal linguaggio dei marinai italiani o portoghesi o levantini del XVI secolo, che temevano le condizioni meteorologiche di quella zona di mare, battuta da forti venti monsonici, improvvise correnti e persino da fitte nebbie, infestata da pirati e da squali: Guardafui, in somalo Gwardafuy¹, “guarda e fuggi” o “guàrdatene”, dunque...

Eh, già! Fuggire, allontanarsi da quella zona insidiosa, dove in caso di naufragio se non si moriva in mare, si moriva di sete o per mano dei predoni...

La sua pericolosità era nota sin dal I secolo d.C., quando l'autore del libro “Periplo del Mare Eritreo”, forse un mercante egiziano o greco², descrivendo le rotte nel Mar Rosso, Golfo Persico ed Oceano Indiano, lo chiamò Ἀρωμάτων ἀκρωτήριον,

¹ In arabo راس عسيير (Ras Asayr)

² L'originale del Periplus, scritto in greco ed andato perduto, viene fatto risalire alla prima metà del I secolo. Il testo è pervenuto ai giorni nostri attraverso un manoscritto bizantino del X secolo, oggi conservato presso la biblioteca universitaria di Heidelberg. Una copia più recente, del XIV-XV secolo, è conservata al British Museum.

“*Aromatum Promontorium*”, “Promontorio delle spezie” o “Capo degli aromi”, noto per i molteplici naufragi. Naufragi che proseguirono drammaticamente fino a tutto il XIX secolo, tanto da indurre le autorità britanniche a cercare un accordo con il sultano Osman Mahamud, che controllava gran parte della costa nord-orientale somala, la Migiurtinia, per far sì che proteggesse, in cambio di cospicue dazioni di denaro e armi, gli equipaggi inglesi naufragati nella zona³.



Il sultano Osman Mahamud

Nel marzo 1878 la Gran Bretagna, insoddisfatta delle intese, peraltro rimaste di fatto lettera morta, decise di affrontare il problema alla radice, inviando una spedizione a Capo Guardafui per valutare se e dove costruire uno o più fari che potessero aiutare il gran numero di navi che percorrevano quei mari⁴. Non se ne fece nulla, perchè, a quanto scrive Pierre Crabitès, se i componenti della spedizione ritennero comunque troppo pericolosa l'impresa per l'eccessiva bellicosità degli

³ Emblematica la descrizione che fa delle conseguenze del naufragio presso il Capo Guardafui della fregata *Weisshelm* Wayne K. Durrill in “*Atrocious misery: The african origins of famine in northern Somalia, 1839-1884*”, pag. 287 e segg. In <http://www.jstor.org/discover/10.2307/1858135?uid=3738296&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21103518029131>

⁴ Pierre Crabitès, “Ismail, the Malignd Khedive”, Routledge and sons, 1933. Si veda anche la relazione del Colonnello Graves, incaricato nel marzo 1878 ad effettuare un'esplorazione del capo Guardafui, su http://archive.org/stream/bulletindelasoc04almgoog/bulletindelasoc04almgoog_djvu.txt

abitanti, il Governo britannico non ritenne di concludere accordi con un personaggio che non dava alcun affidamento, sembrando pronto “ad entrare in relazione con tutti gli avversari (del Regno Unito)”⁵.

In quello stesso anno 1878 fu il colonnello egiziano Mohammed Mokhtar ad esplorare la zona di Capo Guardafui al fine di trovare il punto ideale per la costruzione di un faro, punto che lui identificò in uno sperone roccioso nei pressi dello wadi Tohoum, ad una decina di miglia da Capo Guardafui⁶. Anche in questo caso la costruzione del faro restò una pia illusione.

Toccò poi ai francesi, oramai famosi dopo la costruzione del Canale di Suez, valutare la costruzione di un faro. Il Governo transalpino, dopo essere stato contattato, tramite un albergatore ed ex-ufficiale dell'esercito francese, dal Sultano Yusuf Ali Kenadid, rivale del cugino Osman Mahamud, incaricò una ditta di Marsiglia di stendere un progetto, ma anche questa volta l'impresa non andò avanti⁷.



Il sultano Yusuf Ali Kenadid

⁵ David D. Laitin, in *"Politics, Language, and Thought: The Somali Experience"*, University Of Chicago Press, 1977 scrive testualmente a, p.71 "...give other powers a precedent for making agreements with the Somalis, who seemed ready to enter into relations with all comers."

⁶ Il luogo fu chiamato Ras Tanarif dal colonnello Mokhtar, ma tale nome non corrisponde ad alcuna denominazione moderna di tale località. Miran Jonathan, *"Mohammed Mokhtar, Officier égyptien et explorateur"*, in *"Les orientalistes sont des aventuriers..."* (a cura di Alain Rouaud), Sépia, 1999

⁷ *"Committee on Northeast African Studies"*, Northeast African Studies, Vol. 3, Michigan State University: 1981, p.50.

Nello stesso periodo, anche l'Italia si stava interessando della vicenda, proponendo un accordo internazionale "per l'impianto di un faro al Capo Guardafui", la cui realizzazione avrebbe dovuto essere effettuata con capitali internazionali e la gestione affidata a militari delle Nazioni interessate⁸.

Nulla di fatto, ovviamente, sia per gli elevati costi di realizzazione e soprattutto di mantenimento, poichè una volta costruito, il faro avrebbe necessitato di una consistente guarnigione fissa (e suo costante approvvigionamento) per difendere la postazione dai predatori somali, sia anche perché nel frattempo la Migiurtinia, compresa la zona di Capo Guardafui, era stata ceduta dagli inglesi all'Italia con il trattato del 5 maggio 1894⁹.

Inglese che comunque continuavano ad interessarsi della questione, tanto che il parlamentare britannico James Weir, in un suo intervento, alla Camera dei Comuni del 14 marzo 1902, preoccupato dei frequenti naufragi, insistette per la costruzione di un faro, ottenendo però soltanto una risposta interlocutoria da parte di Lord Cranborne (Robert Arthur Talbot Gascoyne-Cecil), Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri, che chiamava in causa il Governo italiano. L'intervento di Weir e la risposta di Lord Cranborne sono riportati nel box sottostante.

Weir: *"I beg to ask the Under Secretary of State for Foreign Affairs, having regard to the many shipping casualties which have occurred off the coast south of Ras Asir, Cape Guardafui, will he consider the expediency of taking such steps as may be necessary to secure the erection of a lighthouse on this headland. (Mi permetto di chiedere al Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri, visti i numerosi incidenti marittimi che si sono verificati al largo della costa sud di Ras Asir, Capo Guardafui, se verrà considerata l'opportunità di prendere le misure necessarie per garantire la erezione di un faro su questo promontorio)"*.

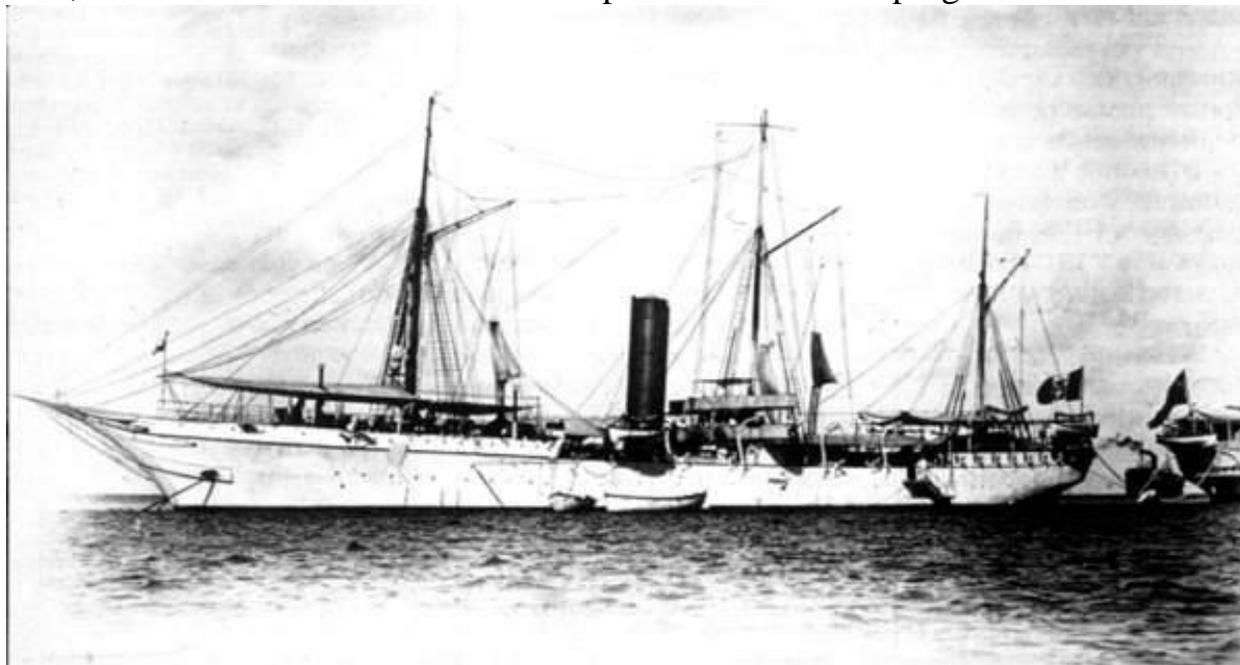
Cranborne: *"His Majesty's Government are at present in communication with the Italian Government in regard to proposals made by the latter for the establishment of a lighthouse on Cape Guardafui; but there seems to be a considerable difference of opinion amongst the British Shipping Companies which are interested as to the advantage of this proposed light. (Il Governo di Sua Maestà è attualmente in comunicazione con il Governo Italiano in merito alle proposte fatte da quest'ultimo per la costituzione di un faro di Capo Guardafui, ma sembra che ci sia una notevole divergenza di opinioni tra le compagnie di navigazione britanniche circa il vantaggio della proposta di questo faro.)"*

da: http://hansard.millbanksystems.com/commons/1902/mar/14/cape-guardafui-and-socotra-lighting#S4V0105P0_19020314_HOC_114

⁸ Inventario archivio storico: Min. Africa Orientale (1857-1939) Vol. I, pag. 217

⁹ Italia e Gran Bretagna sottoscrissero tre protocolli d'accordo per delimitare le proprie aree di influenza nel Corno d'Africa. I primi due, rispettivamente del 24 marzo e del 15 aprile 1891, riguardavano i limiti meridionale e nord-occidentale della Somalia, mentre il terzo, quello appunto del 5 maggio 1894, completava le intese precedenti mediante la delimitazione dei confini con il Somaliland. Cfr. Gianluigi Rossi, "L'Africa verso l'unità (1945-2000). Dagli Stati indipendenti all'Atto di Unione di Lomè", Edizioni Nuova Cultura, 2010

Verso la fine del 1903 venne inviata nel mar Rosso la Regia Nave *Staffetta*, comandata dal capitano di fregata Giovanni Patris¹⁰, al quale venne affidato, insieme all'ing. Ariberto Albertazzi,¹¹ il compito di redigere il primo progetto per la costruzione di un faro a capo Guardafui. Raggiunta la zona del capo a metà marzo 1904, furono effettuati i necessari rilievi per la stesura di un progetto di massima¹².



Regia nave Staffetta

¹⁰ (1859-1936) fu promosso a capitano di vascello con Regio decreto 2 marzo 1911, assumendo la carica di Capo di Stato Maggiore del 3° Dipartimento Marittimo per diventare il 27 settembre 1912 ispettore delle siluranti. Allo scoppio della Prima Guerra Mondiale comandava, con il grado di contrammiraglio, la Divisione navi da battaglia "Sardegna".

¹¹ L'ing Albertazzi, esperto nello studio del moto ondoso in relazione alle opere costruite sul mare ed autore di vari testi tecnici scientifici (tra cui "Recenti esperienze sulle azioni dinamiche delle onde", Comitato per l'ingegneria del CNR di Genova, 1932), fu anche il Responsabile dei lavori di costruzione della Stazione Marittima di Genova (1924) e progettista dell'aeroporto di Genova-Sestri (1937).

¹² La *Staffetta*, avviso ad elica costruito nel 1877, fu protagonista l'anno successivo di uno sfortunato tentativo di circumnavigazione del globo. Tra il 1891 ed il 1899 stazionò lungo le coste del Corno d'Africa, per "mostrar bandiera" ed a protezione degli interessi dell'Italia. Nel corso di una di tali missioni, una spedizione esplorativa per risalire il corso dell'Uebi Scebeli e nel contempo diplomatica, per incontrare a Gheledi il sultano locale, composta dai comandanti Ferdinando Maffei e Francesco Mongiardini, rispettivamente dell'avviso *Staffetta* e della cannoniera *Volturno*, da tredici tra ufficiali e marinai delle due navi, dall'esploratore Antonio Cecchi, da un geometra civile e da una settantina di ascari, venne attaccata nella notte tra il 25 ed il 26 novembre 1896 a Lafolé da una banda di somali, venendo quasi interamente massacrata. Dopo essere stata sottoposta tra il 1900 ed il 1902 a grandi lavori, la *Staffetta* fu trasformata in nave idrografica, operando in Mar Rosso ed Oceano indiano fino alla data della sua radiazione, avvenuta il 1° luglio 1914.

La Somalia divenne ufficialmente colonia italiana nel 1905, ma trascorsero altri tre anni prima che il progetto del faro venisse preso in esame ed approvato dalla Commissione per il riordinamento delle coste del Regno, senza però che venisse reso operativo, non essendo stati trovati i finanziamenti per la costruzione ed il mantenimento dell'opera.

Nel frattempo, vi erano stati altri naufragi, come quello dello steamer francese Chodoc, che aveva indotto il giornale *Le Globe Trotter* il 27 luglio 1905 a titolare "*Le cimetière des navires - Le naufrage du Chodoc - Guardafui cap sinistre*".¹³



I superstiti del naufragio del piroscafo francese Chodoc, naufragato nella notte tra il 28 e il 29 giugno 1905

L'interesse internazionale per questo benedetto faro è confermata anche da un articolo pubblicato il 12 settembre 1908 sul *The Singapore Free Press and Mercantile Advertiser*, che accenna anche alla possibilità, se il progetto italiano non dovesse andare a buon fine, di costruire un faro sull'estremità occidentale dell'isola di Socotra, allora territorio indiano, evidenziando nel contempo gli aspetti negativi dovuti ai monsoni ed alle tempeste di sabbia che affliggevano entrambi i siti proposti¹⁴.

Neppure Luigi Mercatelli, che nel marzo 1905 era stato nominato commissario generale della Somalia italiana ed al quale si deve la stesura del Progetto di

¹³ Anche in questo caso, i somali dei villaggi vicini assaltarono e depredarono il relitto e solo l'intervento del locale sultano Rouhone impedì che venissero fatte violenze ai 615 superstiti fra passeggeri ed uomini dell'equipaggio, successivamente salvati dalla nave militare russa *Smolensk*. Cfr. *Le Petit Parisien*, 4 luglio 1905 e *l'Illustration* del 29 luglio 1905.

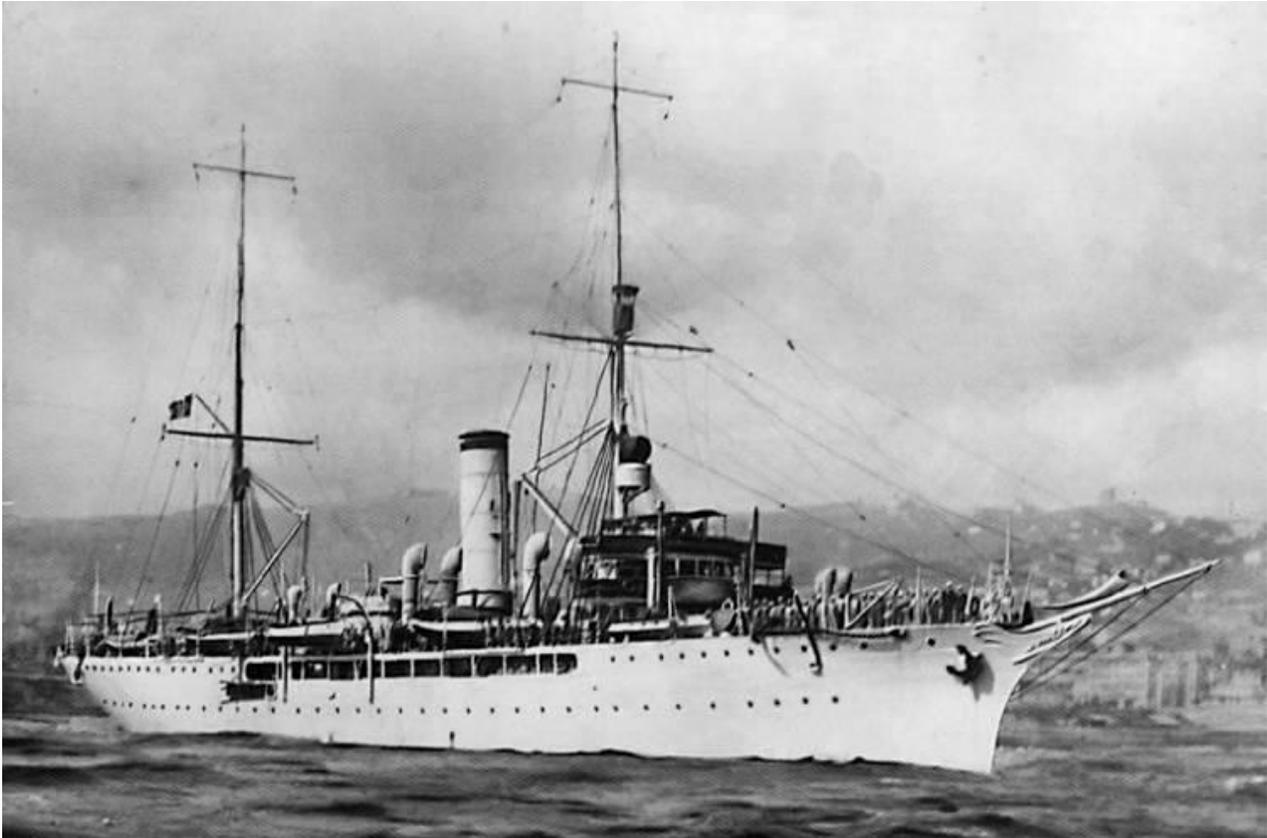
¹⁴ "*The proposed lighthouse for Cape Guardafui*", consultabile su:

<http://newspapers.nl.sg/Digitised/Article/singfreepressb19080912.2.12.aspx>

ordinamento della Somalia italiana, primo tentativo di organizzare la presenza italiana nella regione, riuscì a risolvere la questione¹⁵.

Il fatto era che la posizione dove il faro avrebbe dovuto essere costruito si trovava, per l'epoca, troppo lontana dalle vie di comunicazione terrestri e difficile anche per quelle marittime, per cui la sua costruzione sarebbe costata tantissimo, ma ancor di più sarebbe costato, come già prima accennato, mantenerne il presidio di tecnici e militari in grado di garantirne il funzionamento e la difesa.

Con l'avvento del Fascismo le cose cambiarono radicalmente.



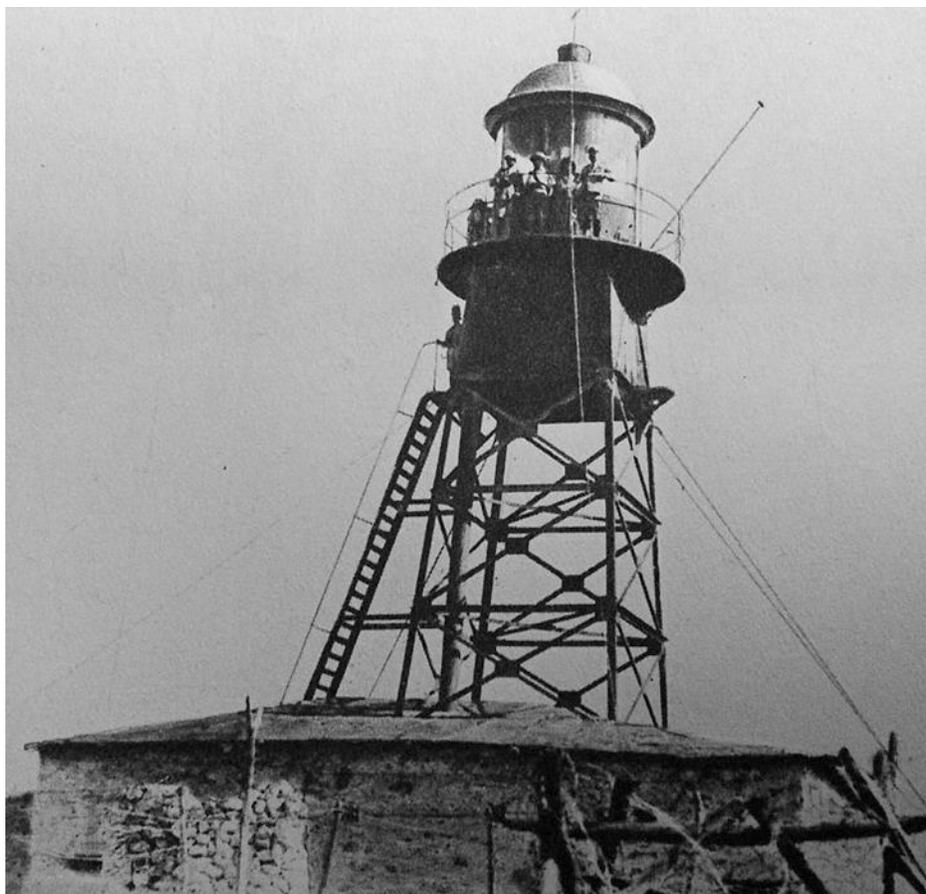
Regia Nave Magnaghi

Si voleva dare al mondo un esempio delle capacità italiane anche nelle colonie, per cui Mussolini incaricò Luigi Federzoni, Ministro delle Colonie, di provvedere in tempi rapidi ad erigere il faro, tanto che a fine settembre 1923 salparono da Napoli le Regie navi *Ammiraglio Magnaghi*, *Marechiaro* e *Generale Arimondi*¹⁶ alla volta del

¹⁵ Cfr. Vanni Beltrami, "Italia d'oltremare. Storie dei territori italiani dalla conquista alla caduta", Nuova Cultura, 2011

¹⁶ La Regia Nave *Ammiraglio Magnaghi*, nata come nave idrografica, fu impegnata in molteplici crociere scientifiche in Mar Egeo, Mar Rosso e Oceano Indiano (1923-24, 1928-29, 1933 e 1938-39) e nel Golfo della Sirte (1930). L'unità fu catturata dai Tedeschi a La Spezia il 9 settembre 1943 e venne autoaffondata nel medesimo porto nell'aprile 1945. Nave *Marechiaro* era una preda bellica con una lunga storia. Varata nel 1904 presso i cantieri William Henderson di Glasgow

Mar Rosso e dell'Oceano Indiano, trasportando personale e materiali per la sua costruzione. Il faro, battezzato "Faro Francesco Crispi", progettato dalla Divisione Fari della Regia Marina e costruito dal Dipartimento Opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici, fu terminato il 5 aprile 1924.

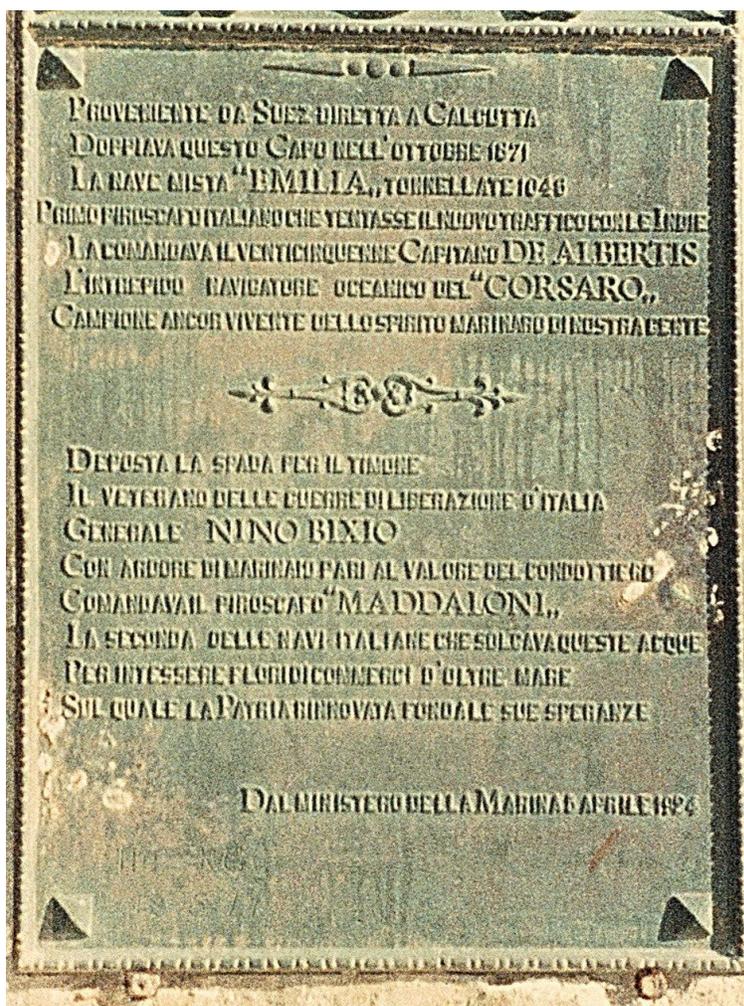


Il faro Crispi sulla struttura a traliccio (1924-1930) (fototeca USMM)

come panfilo a ruote con il nome di *Taurus*, venne acquistata nel 1905 dalla Marina Austro-Ungarica e, modificato il sistema di propulsione, fu utilizzata, con il nome di *Nirvana* come nave appoggio per il personale degli idovolanti con base a Pola. A guerra finita, il 4 marzo 1923 fu assegnata alla Regia Marina, dove entrò in servizio il 21 settembre di quello stesso anno come nave coloniale con il nome di *Marechiaro*, fin quando, nel 1927, andò ai lavori per essere trasformata in panfilo al servizio del Capo del Governo Benito Mussolini, mutando ancora il 15 aprile 1928 il suo nome in *Aurora*. Nel 1938, riclassificata cannoniera, svolse attività di rimorchio bersagli per la Scuola Telemetristi di Pola. Fu affondata la notte dell'11 settembre 1943, al largo di Ancona, dalle torpediniere tedesche *S-61* ed *S-64*, mentre cercava di raggiungere i porti pugliesi. Il rimorchiatore d'altura *Generale Arimondi* (talora classificato come vedetta o cannoniera), costruito nei cantieri Mackie & Thompson di Glasgow l'8 marzo 1910 per un armatore francese con il nome di *Pelican II*, fu acquistato dalla Regia Marina il 25 maggio 1915 che, ribattezzato *Gorgo*, lo classificò prima come rimorchiatore d'altura e poi, nel 1921, come cannoniera, con il nome di *Generale Arimondi*. Risulta radiato il 25 settembre 1934.

La costruzione originale vedeva il faro installato in cima ad una struttura a traliccio metallico. La lanterna, progettata dall'ing. Vittorio Croizat, aveva una potenza di ben 7250 candele, tanto da rendere visibili i suoi lampi da una distanza di circa 25 miglia. A poca distanza dal faro fu anche costruito un piccolo edificio in cui venne alloggiata una stazione radiotelegrafica e radiogoniometrica, collegata al faro da un breve sentiero protetto da un muraglione

Terminati i lavori, fu anche apposta una targa commemorativa del capitano Enrico Alberto d'Albertis¹⁷ che nel 1871, al comando del piroscafo *Emilia*, condusse il primo convoglio italiano attraverso il canale di Suez e, doppiando il Capo Guardafui, raggiunse le coste occidentali indiane e di Nino Bixio, che con il piroscafo *Maddaloni* ne seguì, per secondo, la rotta.



La targa commemorativa del 1924

¹⁷ Enrico Alberto d'Albertis (Voltri, 23 marzo 1846 – Genova, 3 marzo 1932) è stato un grande navigatore, percorrendo i mari di tutto il mondo. Nel 1879, assieme a Vittorio Augusto Vecchi (più noto come Jack La Bolina), il conte Gustavo Giorgio Filippo Maria Ponza di San Martino, il marchese Andrea Doria, il marchese Cesare Imperiale e pochi altri, fondò il Regio Yacht Club Italiano.

I timori espressi negli anni precedenti anche da inglesi e francesi, circa il rischio di attacchi da parte di bande di indigeni locali furono purtroppo confermati in almeno due occasioni.

La prima quando, il 25 novembre 1925, il faro Crispi fu assalito da un centinaio di quelli che all'epoca furono definiti "ribelli", che lo danneggiarono gravemente uccidendo anche quattro ascari ed il fanalista Aldo Jonna.

La seconda avvenne quasi esattamente un mese dopo, il 24 e 26 dicembre 1925. Oltre 500 ribelli delle tribù Bahdir. Issa Aulian, Ismail Soliman ed Aden Abduraman avevano attaccato contemporaneamente il faro, la stazione radiotelegrafica ed il vicino villaggio di Tohen. Pur respinti con gravi perdite dal locale presidio del Regio Esercito e dalla guarnigione del faro (una quarantina di ascari al comando del capitano Sandro Gatti, supportati dal tiro delle artiglierie della Regia Vedetta *Berenice*, erano riusciti ad uccidere il capitano Gatti ed un muntaz., senza però danneggiare la costruzione¹⁸.



Veduta aerea del 1928 del faro Crispi e della stazione radiotelegrafica (foto Carlo Pedrini, Biblioteca di storia moderna e contemporanea di Roma)¹⁹

¹⁸ De Vecchi di Val Cismon Cesare Maria, "Orizzonti di Impero: cinque anni in Somalia", pagg. 164 e 217

¹⁹ La foto è una delle tante che Pedrini, responsabile del Regio Laboratorio Foto Cinematografico di Mogadiscio, scattò da uno dei tre IMAM Romeo Ro-1 con i quali, nell'ottobre 1928 l'allora governatore della Somalia Guido Corni effettuò un'esplorazione aerea della Migiurtina.

La struttura metallica del faro Crispi, che, nonostante tutto, era riuscita a scampare agli attacchi dei ribelli, soffrì però degli effetti corrosivi dell'aria salmastra, per cui nel 1929, il Governatore della Somalia, Guido Corni, decise di sostituirla con interventi in muratura e cemento armato che ne modificarono radicalmente l'aspetto, facendo assumere al faro Crispi la forma di un grande fascio littorio con tanto di lama d'ascia sporgente che lo stesso Corni, nel suo libro "La Somalia Italiana" così descrive: *"...feci montare la lanterna su di una torre in pietra rossa e dura del luogo, cerchiata di anelli in cemento armato e recante una scure, simbolo del littorio"*.

Era il 1930.



Il faro Francesco Crispi nei primi anni '30

La torre cilindrica del faro Crispi, poggiava su una base tronco-piramidale alta circa 4 metri. Tutta l'opera invece era alta 19 metri contro i 15 del faro a traliccio..

Per il regime fascista il faro era uno dei tanti simboli delle opere civili costruite nelle colonie, tanto che venne anche immortalato in una serie di francobolli²⁰.



Uno dei quattro francobolli che illustravano il faro Crispi

Durante tutto il periodo in cui il faro Crispi fu gestito dalle autorità italiane, il personale di servizio, che oltre a gestire il faro aveva anche il compito di difenderlo dagli eventuali attacchi di bande locali, apparteneva al Servizio Fari della Regia Marina. Di norma, il personale era costituito da ascari che vestivano la stessa uniforme degli ascari di marina (solino, fazzoletto e cordoncino sul camiscione coloniale cachi, fascia distintiva a righe verticali bianche e blu, tarbusc guarnito con fiocco bianco e blu e nastro con la dizione "Servizio Fari"), comandati da un ufficiale italiano affiancato da due o tre sottufficiali, e da uno o due fanalisti italiani²¹.

L'importante funzione del faro ne avrebbe dovuto fare un obiettivo prioritario per le truppe britanniche quando, nel gennaio 1941, attaccarono la Somalia, ma la conquista della zona del Capo Guardafui e del faro Crispi fu effettuata con

²⁰ La serie, emessa nel marzo 1932, era composta da 18 francobolli, in cui i primi dieci riproducevano edifici come il faro Crispi (da 5,7,10 e 15 centesimi), un altro faro non identificato (da 20,25 e 30 centesimi) ed il palazzo del governo a Mogadiscio (da 35,50 e 75 centesimi), mentre gli altri otto illustravano esemplari della fauna locale. Nel maggio 1934 fu emessa una seconda serie di otto francobolli che ne utilizzava alcuni della serie precedente con la sovrastampa "Onoranze al Duca degli Abruzzi"

²¹ Da: "Gli ascari di Dino Panzera - raccolta unica di uniformi, fasce distintive e gagliardetti dei RCTC", in <http://www.collezioni-f.it/ascari/panzera.html>

l'operazione "Chapter" il 19 maggio, soltanto quasi tre mesi dopo la caduta di Mogadiscio. Dell'azione restano poche tracce documentali, come la brevissima nota "*Minor Operations against Italian East Africa, in which naval forces have taken part, were the capture of Dante, Cape Guardafui Lighthouse (now again in operations)*" contenuta nel War Dispatch del contrammiraglio Ralph Leatham, Comandante in Capo delle forze britanniche nel teatro di operazioni dell'Oceano Indiano, del 16 luglio 1941²².

Il faro era stato però spento e reso inservibile, rendendo così assai pericoloso il transito dei convogli navali inglesi diretti da e per il Mar Rosso ed il Canale di Suez²³. La pericolosità della zona è testimoniata dal naufragio che interessò anche un sommergibile tedesco, l'*U-852*.



Il relitto dell'U-852

Questo sommergibile, classe della classe IX D-2, comandato da Heinz-Wilhelm Eck, che il 3 maggio 1944, dopo essere stato attaccato da cinque Wellington G.R.Mk.XIIIs del No.621 Sqd. e uno del No.8 Sqd. basati a Khormaksar (Aden), che causò 7 morti, cercando di sfuggire ad ulteriori attacchi si incagliò presso il capo Guardafui²⁴.

²² Il documento, classificato segreto e protocollato No. 796/E.I. 03203 è consultabile su <http://www.naval-history.net/xDKWD-EF1940-41.htm>

²³ Disputed Italian Somaliland Is no Paradise, in "The Afro-American", pag. 4, 16 ottobre 1948

²⁴ Il comandante e i 59 uomini di equipaggio superstiti abbandonarono il battello e furono fatti prigionieri dalle truppe britanniche. Incredibilmente, non riuscirono ad autoaffondare il loro

Dopo essere stato riattivato dagli inglesi, il faro rimase funzionante fino al 1987, dopodichè le vicende che hanno sconvolto la Somalia dopo la caduta di Siad Barre, ne determinarono nuovamente l'abbandono.



Il faro ancora in funzione in una foto del 15 dicembre 1987 di Timlash

Nelle sue vicinanze nel 1963 era funzionante una piccola impresa per la pesca e la conservazione in scatola del tonno, gestita da italiani. Il complesso di costruzioni di

sommersibile, consentendo così al personale navale alleato di salire a bordo del relitto e di recuperare intatto il diario di bordo. Scoprirono così che dopo aver affondato il mercantile greco *Peleus* al largo dell'isola di Ascensione, ne avevano ucciso i superstiti. Tre di loro erano scambiati alle raffiche di mitragliera e furono salvati 25 giorni più tardi. Dopo la guerra il capitano Heinz-Wilhelm Eck e due uomini dell'equipaggio (il medico di bordo Walter Weisspfenning e il terzo ufficiale August Hoffman) vennero processati per crimini di guerra dal tribunale inglese di Amburgo e ritenuti colpevoli, giustiziati. Furono gli unici uomini della Marina Militare del Reich ad essere giustiziati.

capo Guardafui è attualmente in rovina. Del faro non resta che la torre privata di qualsiasi installazione ottica e luminosa.

Per molto tempo il faro è rimasto isolato, ma nel luglio 2013 Alberto Alpozzi, fotografo-giornalista torinese specializzato in reportage in aree di crisi e fotografia nonché docente di fotografia per l'architettura al Politecnico di Torino presso la facoltà di Architettura, imbarcato sulla fregata *Zeffiro* per documentare l'attività della Marina Militare Italiana nell'ambito della missione "Atalanta" per l'antipirateria, ha avuto la possibilità di sorvolare Capo Guardafui documentando lo stato in cui si trova il faro Crispi²⁵.



Il faro Crispi com'era nel 2013 (cortesia di Alberto Alpozzi)

E' possibile averne un'immagine satellitare con le seguenti coordinate GPS: 11°50'08,90"N-51°16'44,86"E

Si spera che il governo del Puntland, che l'8 aprile 2013 ha annunciato come tutta l'area di Capo Guardafui deve essere considerata sotto la sua sovranità, inserita nella nuova regione chiamata "Gardafuul" con capoluogo la città di Alula (Aluula), riesca a recuperare e ristrutturare questa opera, che oltre che simbolica è

²⁵ Il reportage realizzato da Alpozzi è consultabile sul sito <http://farofrancescocrispicapeguardafui.wordpress.com>

architettonicamente molto interessante, tanto da far considerare il faro Crispi tra i dieci fari più famosi del mondo²⁶.

Non è quindi un caso se questa opera è diventato oggetto di un libro di Alberto Alpozzi, “Il Faro di Mussolini” e di conferenze, come la recente “Puntland: to the lighthouse on the tip of the Horn of Africa”, tenuta da James Willcox nell’aprile 2016²⁷.

E non è un caso che alcuni piccoli tourist operators locali abbiano cominciato ad organizzare visite guidate proprio al faro Crispi, come dimostrano alcune foto



²⁶ Cfr. “Ten Famous Lighthouses From Around the World” su <http://truefaith7.hubpages.com/hub/famous-lighthouses>

²⁷ La conferenza è visibile sul sito https://www.youtube.com/watch?v=T_1K6JPo50k&index=4&list=PLizNzrM10r9FckEoSS3JCMMPwVGtvd9-O



Bibliografia essenziale

- AA.VV., “Possedimenti e Colonie”, Touring club TCI 1929
- ALPOZZI Alberto, “Il faro di Mussolini. L'opera coloniale più controversa e il sogno dell'Impero della Somalia Italiana. 1889-1941”, 001 Edizioni, 2015
- BELTRAMI Vanni, “Italia d'oltremare. Storie dei territori italiani dalla conquista alla caduta”, Nuova Cultura, 2011
- CORNI, Guido, “In volo sulla Migiurtinia”, in “Rivista Aeronautica”, gennaio 1929
- DE VECCHI DI VAL CISMONE Cesare Maria, “Orizzonti di Impero: cinque anni in Somalia”, Mondadori, 1935
- VERCELLI Francesco “Campagna 1923-24 in Mar Rosso della Regia nave "Ammiraglio Magnaghi". Ricerche di oceanografia fisica”, Istituto Idrografico della Regia Marina 1927