

Racconto di Natale: linee cancellate e riemerse dal suolo d'Africa

In questo anno difficile che si chiude con uno "strano" Natale abbiamo pensato di condividere con voi lettori un racconto che racchiude un mondo perduto: quello che un tempo scaturiva dai reportage di viaggio. Ecco, ci piacerebbe che un po' di quello spirito passasse attraverso questo scritto di un giornalista-autore che ha accettato di accompagnarci nell'impresa in cui ci siamo gettati pochi mesi fa, per festeggiare il primo Natale insieme. In attesa di poter nuovamente viaggiare davvero, leggetelo, gustatevelo, immaginate di percorrere strade ferrate in un continente in perenne fermento, e di conoscere il mondo!

Un continente, non un paese

«I problemi dell'Africa». «Quegli africani tutti uguali...». «Andiamo in vacanza in Africa». Quante volte ci si riferisce a quel luogo a sud del Mediterraneo – *hic sunt leones* – come un solo paese, non il terzo continente per grandezza della Terra. Gli studiosi più cauti al massimo guardano a quel pezzo di mondo come se fossero due: in alto Marocco, Algeria, Tunisia, Libia ed Egitto che considerano estensione del Medio Oriente; a sud del Sahara altre quarantotto nazioni o territori dove vivono – o sopravvivono – ben oltre un miliardo di persone. Uniti, più o meno, dal colore della pelle. Divisi da duemila lingue, da una moltitudine di credenze e religioni, dalle rivalità tipiche del genere umano. Popoli con radici antiche e storie ancora in parte sconosciute, sicuramente sottovalutate. Popoli che gli insegnamenti ereditati dal passato ci fanno chiamare *tribù* (termine poi usato dagli stessi africani) per

indurci a non capire che molti dei conflitti armati che tormentano il continente hanno radici nei confini tracciati con noncuranza dalle potenze coloniali europee in una conferenza a Berlino (1894-95) e alla fine della Prima guerra mondiale.

I confini: un tracciato incerto

Tra la fine degli anni Sessanta e nel decennio successivo, con la decolonizzazione ancora in corso, sono state tre volte nel Camerun: 475.442 chilometri quadrati, oltre 100 più dell'Italia. A guardarli sulla carta, i suoi confini sembrano opera di un bambino di due anni a cui i genitori hanno chiesto di disegnare un animale preistorico. Dal Golfo di Guinea si allungano come un serpente in movimento nel cuore del continente, a ridosso del lago Ciad: un tracciato sempre incerto. Come oggi è incerto il futuro del paese, bacino apparentemente interminabile di un flusso migratorio verso la *speranza*. E come per motivi simili è incerto il futuro di altre realtà del continente dove si combatte e si muore e dove forze estranee, vecchie e nuove, sono sempre più protagoniste di un grande gioco. O, meglio, di più giochi. Nel maggio 1963, gli stati africani indipendenti, in una conferenza ad Addis Abeba, fondarono l'Organizzazione per l'Unità africana. Il panafricanista **Kwame Nkrumah** (rivoluzionario e primo presidente del Ghana) voleva veder nascere nel suo continente quello che sognava Altiero Spinelli per l'Europa ma si dovette accontentare di uno statuto meno ambizioso e che, comunque, metteva in primo piano la necessità di non mettere in dubbio le frontiere uscite dal colonialismo. La parola d'ordine per tutti: evitiamo la balcanizzazione del continente.

Dalla costa del Cameroun verso il nord del paese Il treno avanza nella foresta

I lavori di proseguimento per altri 330 km. sull'importante strada ferrata transcamerunense avranno inizio tra pochi mesi « La realizzazione affidata a un gruppo di ditte italiane » Un progetto che risale al 1930 Qualcosa d'indispensabile « Un essenziale elemento per il progresso della vita dei Paesi dell'Africa Equatoriale

DAL NOSTRO INVIATO

Belabo, agosto

L'uomo contro la natura, la ferrovia, simbolo del progresso, contro la foresta vergine, impenetrabile freno alle aspirazioni dell'uomo civile. Il taglio è netto, impressionante. Un muro eretto dalla natura e che l'uomo sta cercando di abbattere. Sono a Belabo, un villaggio di poche capanne costruite con intelaiature di legno e rifinite con stucco rosso, che dà un senso di pulito, di ordinato. Anche il terreno è rosso: è il laterite dei nostri campi di tennis. Il contrasto con il verde cupo della foresta, con i gialli dei fiori tropicali e del cacao che matura lentamente sugli alberi bassi è eccezionale. Ci si arriva, oggi, in ferrovia. Trecento chilometri di binari piazzati in quattro anni di estenuante lavoro attraverso la foresta. Ma qui la strada ferrata finisce. I binari, appoggiati sulle traversine di legno stagionato escono per qualche decina di metri dalla stazione e si arrestano improvvisamente contro un muro vegetale. Alberi di ogni genere, alti fino a trenta, quaranta metri, arbusti bassi e spinosi, liane verdi e marroni che come tele di ragno si intrecciano formando una barriera omogenea. Soltanto qui, dopo aver percorso i trecento chilometri della ferrovia, è possibile rendersi conto delle difficoltà incontrate nella sua costruzione.

Fra qualche mese la barriera di foresta vergine cederà davanti ai bulldozers, agli scrapers, a decine di mostri d'acciaio. Saranno posati altri trecentocinquanta chilometri di binari per completare il legame tra la costa del Cameroun, con la sua capitale economica Douala, e il nord, potenzialmente ricco. Un giorno la ferrovia raggiungerà Fort Lamy, in Ciad e diverrà così strumento formidabile ed essenziale per il progresso di questi paesi dell'Africa equatoriale.

I più apprezzati

C'era una certa soddisfazione a seguire il tracciato della ferrovia e rendersi conto che è prodotto di un lavoro misto italiano-camerunense. Non sono tanti — rispetto per esempio ai francesi — gli italiani che lavorano in questo paese dove il clima cambia radicalmente di zona in zona. (Dalle piogge torrenziali di Douala, si passa al clima mite dell'altopiano di Yaoundé, poi al quasi freddo del massiccio dell'Adamawa e ancora più a nord la calda, secca savana pre-sahariana). Ma gli italiani, forse, sono oggi gli europei più stimati e più apprezzati.

Più di quattro anni fa arrivarono in Cameroun i primi tecnici italiani incaricati di studiare la costruzione della ferrovia transcamerunense. La COGEFAR di Milano, un gruppo formato dalla Farsura e dalla Finanziaria Centrale, era riuscita a vincere l'ambita gara d'appalto. I finanziamenti per la ferrovia sarebbero venuti dal Fondo europeo di sviluppo nel

quadro degli accordi CEE-SAMA, dal FAC (Fonds d'Aide et de Coopération de la France) e da un prestito accordato dall'AID, statunitense, direttamente al governo del Cameroun. Le difficoltà incontrate furono molte. Il terreno attraversato dalla linea ferroviaria è spesso allagato nella stagione delle piogge, il Sanaga straripa e la foresta abbattuta dagli uomini ricresce a vista d'occhio; le piogge, in media, bloccano ogni attività per almeno cento giorni l'anno. Poi c'era l'elemento umano, quello più preoccupante, meno prevedibile. Ingegneri, geometri, meccanici per la cura e la manutenzione delle macchine, capisquadra per i lavori lungo tutto il tragitto furono portati dall'Italia, ma per condurre le macchine, per posare i binari, per aiutare nelle officine era necessario istruire la mano d'opera locale. Un lavoro più difficile, forse, di quello della stessa costruzione della ferrovia, ma che ha dato ai nostri connazionali soddisfazioni non meno grandi.

Raffaël, un meccanico della Cogefar, che mi accompagna in Land Rover nel viaggio di ritorno, attraverso una pista nella foresta, è uno degli uomini più indicati a giudicare. Ha poco più di quarant'anni, ma non li dimostra. Ha combattuto in Indocina insieme con i francesi. Oggi è un sindacalista, segretario della commissione interna. E' legato alla Unione Nazionale Camerunense, il partito unico al governo. E' un uomo colto, conosce le leggi del suo paese, le usanze delle varie tribù, la politica del suo presidente; mi parla del matrimonio della poligamia, del divorzio; mi

parla anche dei missionari e della loro influenza non sempre positiva sulla società indigena. Mi ricorda che il Cameroun era inizialmente una colonia tedesca, poi divisa, dopo la prima guerra mondiale, e affidata a Francia e Gran Bretagna. I francesi non fecero molto per l'economia della nazione, rispetto a ciò che avevano lasciato i primi colonizzatori tedeschi; questi avevano portato nel Cameroun il caffè e il cacao, avevano diversificato la coltura gettando le basi dell'attuale economia del paese. I francesi si erano limitati a sfruttare questa situazione, ma dopo l'indipendenza sono rimasti nel Cameroun e vi lavorano tuttora. Hanno ottenuto numerosi appalti e concessioni, ma non sono apprezzati. « Vede, mi dice Raffaël, cercando di mantenere un occhio sulla pista e l'altro su di me, un operaio che entra a lavorare con un gruppo francese non ha alcuna possibilità di progredire. I tecnici francesi, i vari capisquadra, non ci vogliono insegnare, anzi quando vedono, per esempio, che un autista cerca di conoscere la meccanica della sua auto lo allontanano. Con gli italiani è diverso. I centocinquanta tecnici della Cogefar ci hanno insegnato mestieri nuovi. Quando l'impresa lascerà il Cameroun, lascerà non soltanto una ferrovia, ma soprattutto uomini che hanno un mestiere. Oggi l'economia del nostro paese non è in condizione di utilizzare questi elementi, ma sarà solo questione di tempo. Essi costituiranno un patrimonio da non svalutare ».

Il nome della « transcamerunense » è nuovo, di qualche anno fa, ma l'idea di una strada ferrata

che legasse il nord al sud risale al 1899. I tedeschi nel 1905 avevano in Cameroun 160 chilometri di ferrovia, poi iniziavano la linea tra Douala e Yaoundé. La guerra tolse alla Germania la sua colonia ed i francesi, ai quali fu affidata questa parte del Cameroun, raggiunsero la capitale con la ferrovia nel 1927. Volevano proseguire fino al Ciad, ma gli studi preliminari eseguiti dai francesi rimasero tali e il progetto fu ripreso in mano solo dopo l'indipendenza del Cameroun.

Ricche miniere

La costruzione della ferrovia era divenuta con l'indipendenza indispensabile. La popolazione del Cameroun è di circa quattro milioni di abitanti, di cui circa l'85 per cento vive fuori dai grandi centri. Le materie prime di cui il paese è ricco si trovano quasi tutte nel nord e per raggiungere ed eventualmente impiantare una industria per il loro sfruttamento era necessario rendere meno difficoltose le comunicazioni terrestri. Poche decine di chilometri a nord di Belabo, dove finisce il primo tronco della strada ferrata vi sono ricche miniere di bauxite e di stagno, e le foreste vergini sono ricche di legnami di ogni genere. Finora il trasporto degli alberi avveniva via fluviale, ma nel futuro sarà possibile servirsi anche della ferrovia.

La Cogefar, che per questo lavoro ha portato un parco macchine impressionante, è oggi il gruppo italiano più impegnato nel Cameroun, ma molte sono le nostre imprese che vi lavorano. La

Lotti di Roma, per esempio, uno studio di consulenze tecniche sta progettando, per conto del governo di Yaoundé, tredici acquedotti ed altre infrastrutture. Il porto di Douala fu costruito dalla Vianini Dragaggi; sono presenti altresì la COCAM e la Cimensam, una società italo-camerunense del gruppo Cementir. Il nostro paese inoltre ha concesso una serie di prestiti direttamente al governo del Cameroun, oltre ai fondi che affida naturalmente al Fondo Europeo degli Investimenti. Nel gennaio 1968 furono versati un miliardo e mezzo di franchi CFA (tre miliardi 750 milioni di lire); sempre l'anno scorso una missione economica visitò il paese per studiare la possibilità di realizzare alcuni importanti progetti nel campo della metallurgia; nell'ottobre altri due miliardi e mezzo sono stati concessi per l'urbanizzazione.

L'italiano, per questi sforzi che il nostro paese sta facendo in Cameroun, è ben visto. Il suo lavoro è apprezzato come anche la sua personalità ed il suo comportamento nei confronti di una popolazione ipersensibile, memore dei trattamenti non sempre equi ricevuti in tanti anni di colonialismo. E' un riconoscimento, questo, che costituisce una premessa per il futuro. L'avvenire dell'Africa e dell'Europa è interdependente e le possibilità di collaborazione aumenteranno negli anni a venire. Lo sforzo che l'Italia compie oggi nel terzo mondo, è dunque un investimento a lunga scadenza, con un tasso colossale d'interesse che si dimostra sempre più alto.

Eric Salerno



Lungo la "transcamerunense": viaggiatori in attesa del treno alla stazione di Nanga-Boko

Dal "Messaggero" del 3 agosto 1969 il racconto di Eric Salerno della costruzione della Transcamerunense, le prospettive (tradite?) di ricchezza e di progresso in Africa Equatoriale

Diversi Camerun in un solo paese

Quei tre viaggi in Camerun offrivano all'osservatore dosi calcolate di ottimismo dove oggi – e anche allora – è guerra. Cominciamo questo percorso da Douala, un grande porto dove in un ristorante francese, retaggio positivo del colonialismo, assaggiai per la prima volta le cosce di rana e dove uno chef parigino di nascita preparò un incredibile soufflé di cioccolato per coronare un pasto di gran livello. Mangiai dei crostacei raffinatissimi quasi d'obbligo perché è da loro che il paese prese il suo nome. Gli esploratori portoghesi che nel XV secolo approdarono da quelle parti non avevano dubbi: il delta del Wouri, ricco di quegli animali acquatici, divenne Rio dos Camarões ("Fiume dei gamberi"); il paese, con il passare del tempo, Camerun.



Insegne nel Camerun francofono... (foto di Eric

Salerno)

Erano alcuni giorni che ero costretto a rispolverare il mio francese, lingua comune per le molte etnie di quella parte del paese, ed ebbi quasi un sussulto quando, usciti da Douala e arrivati dopo non molto quasi alla base del Monte Camerun mi accorsi che le insegne delle botteghe erano improvvisamente tutte in inglese. Avevamo attraversato una frontiera che era stata cancellata e che oggi, mezzo secolo dopo quel viaggio, segna la linea di confronto tra due mondi in contrapposizione. In un posto di ristoro a Buea, il capoluogo della regione del Sudovest, 870 metri di altitudine sulle pendici meridionali del monte più alto (4040 m) di tutta l'Africa centrale (è un vulcano attivo), mi offrirono un *muffin*, retaggio non proprio sofisticato della breve presenza degli inglesi.



Foto di Eric Salerno

La Repubblica federale che (non)unisce del tutto

Trovai, in quella e nelle altre visite, poco o nulla degli

anni in cui questo lembo d'Africa si chiamava Kamerun, i suoi padroni parlavano il tedesco, ed era ancora più grande grazie a uno scambio territorio-favori (il trattato Marocco-Congo del 1911) tra Berlino e Francia. Una mossa sulla plancia della Monopoli africana simile ad altre tra le potenze colonialiste. Londra e Parigi, dopo la sconfitta della Germania, si divisero il bottino africano della Grande Guerra. Passarono di mano anche il Tanganika, oggi Tanzania dopo una non sempre tranquilla unione con Zanzibar; il Togo dove lotta un movimento separatista nel West Togoland, quella parte dell'ex colonia tedesca che dopo la decolonizzazione divenne una provincia del Ghana. Il Kamerun fu diviso in due: Camerun inglese, accanto alla vasta colonia britannica della Nigeria, Camerun francese, appoggiato agli ex possedimenti di Parigi a nord e a est. Poi dopo varie fasi incerte nacque la Repubblica federale che avrebbe dovuto rispettare l'autonomia della popolazione anglofona rispetto alla preponderanza di quella francofona. Non fu così e la spaccatura avvenne proprio sulla questione linguistica, eredità coloniale e fattore unificante di gruppi etnici e popoli non soltanto in questo paese. Tre anni fa, la proclamazione della Repubblica federale di Ambazonia da parte degli anglofoni e la nascita di movimenti separatisti armati ha portato a un **conflitto** ancora in atto. E che ricorda quello che infuriava nella stessa regione cinquanta anni fa che, come scrissi allora, riguarda la competizione tra i bamiléké (nelle regioni anglofone) e gli altri, e aveva radici profonde ma anche motivazioni, diciamo, aggiornate.

Un reportage di Eric Salerno dal Camerun, apparso su "Il Messaggero", l'8 agosto 1969: rivalità tribali vs. unità nazionale

“I bamiléké sono progrediti in questi ultimi anni a grandi sbalzi, superando quasi sempre lo sviluppo economico e sociale degli altri gruppi etnici. I sistemi feudali delle loro tribù sono stati aboliti e la società bamiléké ha sostituito le strutture dei villaggi con cooperative, associazioni comunitarie per il commercio. Oggi possiedono piantagioni, ricche e altamente produttive, stabilimenti per il trattamento del caffè, garage e magazzini, e gestiscono la quasi totalità dei servizi di trasporto terrestre del paese”

L'allora presidente Ahidjo, un foubé (etnia minoritaria, musulmano, del Nord) sosteneva la necessità di raggiungere la non facile unità nazionale prima di impegnarsi nello sviluppo economico del paese. Oggi il paese è tra i più solidi grazie alle risorse naturali, compresi petrolio e gas, legnami pregiati e prodotti agricoli ma la ricchezza è concentrata nelle regioni meridionali. La scena politica è da anni dominata da un partito (Movimento democratico del Popolo camerunese) e dal suo presidente Paul Biya, 85 anni, al potere dal 1982 e al suo settimo mandato dopo le contestate elezioni del 2018.

L'eredità coloniale delle religioni

Credo che sia importante, qui, sottolineare un altro elemento di coesione e in molti casi di tragica lotta fratricida in questo paese come in tutto il continente: le religioni come eredità coloniale. L'islam, arrivato soprattutto nel **Sahel**, lungo la costa Mediterranea e quella dell'Oceano Indiano ancora prima della conquista europea del continente, è un fattore unificante ma anche di scontro spesso all'interno della sua complessa galassia. Nel suo nome vengono portate avanti crociate che sfruttano contrasti più tradizionali come quelli tra coltivatori e pastori quando, come ora, il clima ha reso più difficile la sopravvivenza delle popolazioni. Gruppi islamisti, finanziati e sostenuti da attori esterni al continente, sono attivi nelle regioni settentrionali del

Camerun e in quasi tutta la fascia del Sahel dove i musulmani sono preponderanti. La realtà del Camerun – dal Golfo di Guinea al lago Ciad – deve la sua complessità anche a chi disegnò le sue frontiere. Circa il 70 per cento della sua popolazione è cristiana: la maggioranza cattolica nella parte francofona, i protestanti in quella che fu dominata dalla Gran Bretagna. La gravità della situazione è stata sottolineata a febbraio di quest'anno nella lettera di un gruppo di vescovi che sollecitavano il governo di Yaoundé a rinunciare al centralismo che impone l'identità francofona sugli anglofoni.

“La violenza e le atrocità commesse da tutte le parti in conflitto hanno costretto 656.000 camerunesi di lingua inglese a lasciare le loro case, 800.000 bambini a non andare più a scuola (inclusi i 400.000 alunni delle scuole cattoliche), 50.000 persone a fuggire in Nigeria, distrutto centinaia di villaggi e ucciso almeno 2000 persone”

Le risorse naturali, vera causa delle guerre civili

Purtroppo l'esempio del Camerun è soltanto uno dei meno noti dei conflitti africani. Del Sudan e del Sud Sudan, paesi indipendenti dopo guerre civili spesso manovrate dall'esterno, ma sempre con “problemi tribali” al loro interno, si parla spesso. Come si è parlato nell'ultimo mese della guerra che rischia di smembrare l'**Etioopia**, uno dei più antichi paesi del mondo. L'Unione africana, alcuni anni fa, aveva designato il 2020 l'anno della pace nel continente. L'obiettivo, mettere fine a tutti i conflitti. Da quelli di cui si parla sovente – Libia, Sudan, Mali – a quelli poco trattati dai media nella Repubblica democratica del Congo, nella Repubblica Centrafricana, in Somalia, Kenia e, da poco tempo, nel Nord del **Mozambico** ricco di idrocarburi. Le risorse naturali sono, come sempre, l'interesse principale degli attori esterni. E la causa di molte guerre civili africane. Una per tutte: la guerra del Biafra (una regione della Repubblica federale della

Nigeria super-ricca di petrolio) scoppiata pochi anni dopo l'indipendenza (1967-1970). Si preferì parlare, allora, di "rivalità etniche", che sicuramente esistevano ed esistono ancora oggi in *quel* vasto paese.

Il fascino del potere

E qui, seppure con cautela per non sottovalutare il passato, è d'obbligo sottolineare che oltre mezzo secolo dopo la decolonizzazione anche l'attuale dirigenza africana deve assumersi le proprie responsabilità. Tra queste, l'incapacità o la mancanza di volontà di modificare le strutture economiche e politiche di sfruttamento dei cittadini e l'attaccamento al potere di molti leader, uomini politici inizialmente innovatori ormai dittatori attaccati al potere e a tutto ciò che rappresenta. L'impegno di mettere fine a tutte le guerre entro quest'anno era sicuramente irrealistico. Anche perché le rivalità e divergenze tra i leader dei 27 stati dell'Unione europea sono nulla rispetto a quelle che dividono i governi dei 55 paesi africani, alcuni dei quali colpevoli anche di favorire i conflitti civili e i movimenti separatisti nei loro vicini di casa.

La foto utilizzata in copertina è stata esposta alla mostra "A sud del Sahara. Fotoreporters italiani nell'Africa nera 1969/1979", tenutasi a Palazzo Isimbardi a Milano nel maggio 1980, con opere di Paola Agosti, Romano Cagnoni, Carlo Cisventi, Augusta Conchiglia, Mario Dondero, Fausto Giaccone, Uliano Lucas... Eric Salerno. L'immagine illustra un gruppo di viaggiatori in attesa del treno alla stazione di Nanga-Boko, fine luglio 1969.