

Il treno del Negus

Un viaggio di 782 chilometri dall'Altipiano dell'Etiopia fino al mare a Gibuti

/ 01.10.2016

di Ettore Mo, foto di Luigi Baldelli

Addis Abeba (Etiopia). «Faccetta nera, bell'abbissina, aspetta e spera che la tua ora si avvicina, quando saremo vicino a te, noi grideremo viva il Duce e viva il Re».

Così noi figli della lupa e balilla moschettieri, radunati nel cortile della scuola, cantavamo in coro il pomeriggio di ogni sabato, rigorosamente adobbati nell'uniforme scolastica: la camicia nera con una nitida M bianca al centro, proprio sul cuore, in onore di Mussolini, che aveva mandato i suoi Arditi in Etiopia per detronizzare il Negus, Hailé Selassié. Nei ritratti d'epoca, il Duce aveva le mandibole d'acciaio, di quelle che divorano un cinghiale, simbolo del nemico, in pochi minuti, ossa comprese.

Modesta la figura del sovrano, Vittorio Emanuele III, che pare non arrivasse agli uno e sessanta nonostante i tacchi degli stivali. Ciò non gli aveva tuttavia impedito di contenere le proprie ambizioni e ridimensionare i suoi progetti, come quello dell'impresa africana. E l'Etiopia, che nella prima metà del secolo scorso Eduardo Scarfoglio definiva «il più bello, il più fertile, il più ricco Paese del mondo», non poteva essere ignorata.

Ricordi d'infanzia che si sarebbero affacciati alla mente molti anni dopo quando m'imbarcai sul convoglio Addis Abeba - Gibuti: 782 chilometri dall'altopiano al mare, su un treno merci con solo un paio di carrozze riservate ai passeggeri: ma niente lusso da Orient Express, sedili di legno e neanche un vetro ai finestrini. Poco meno di cinquanta ore di viaggio, con numerose fermate intermedie dove folle di braccianti e intere famiglie prendevano d'assalto i vagoni.

Imbucando i cunicoli della Storia e procedendo a ritroso nell'oscurità sono approdato nel museo della stazione di Addis Abeba dove, come una reliquia, è custodito il treno del Negus, proveniente da Gibuti che, quasi cent'anni fa, esattamente il 17 giugno 1917, entrava sferragliando nella capitale etiopica.

Definita la terra degli Dei e la culla dell'umanità, l'Etiopia vanta un «passato mitologico», come viene costantemente sottolineato dai suoi storici quando ricordano che Hailè Selassie è il 225° successore

di Salomone e della regina di Saba: ma i conflitti interni e l'ultima guerra contro l'Eritrea - durata tre anni con settantamila morti - oltre lunghi periodi di siccità e di carestia hanno messo a dura prova l'economia del Paese. Altro fatto negativo, l'esplosione demografica: secondo le previsioni più catastrofiche, entro il 2050 l'attuale popolazione di settanta milioni di abitanti potrebbe triplicarsi.

Ma sul treno la gente non sembrava prostrata da questi avvenimenti: si avvertiva, al contrario, un senso di spensieratezza se non quasi di allegria di una comitiva in vacanza. Al quale stavano dando maggiore contributo le donne, con uno scambio continuo di lazzi, battute e risate. Quasi tutte tenevano in braccio fasci di qat, l'eba incantatrice che fa sognare e toglie la fame. Ed a una di loro, che s'era messa in bocca le magiche foglie per masticarle, i denti, che erano bianchi e luminosi, diventarono in pochi minuti verdi come le foglie.

Sull'avvenenza delle donne del Corno d'Africa, l'esploratore Luigi Pennazzi (citato in un libro di Angelo Del Boca sul Continente nero), aveva scritto che «le abissine sono belle e più di uno scultore si accontenterebbe di avere per modello quei corpi così snelli, slanciati, rotondetti, di un colore bruno d'orato...». Descrizione che trovava immediata conferma, quel giorno, nel gruppetto di ragazze salite sul mio stesso treno per Gibuti.

Mi è stato di grande aiuto, nella mia avventura africana, *Negus, splendori e miserie di un autocrate*, di Ryszard Kapuscinski, lo scrittore e giornalista polacco che si è fatto l'Africa a piedi, noto per la precisione e la consistenza dei suoi reportage in ogni parte del mondo, soprattutto nelle zone dove imperversavano i più cruenti conflitti internazionali e tribali. Ma al suo occhio di inflessibile reporter non sfuggono episodi apparentemente marginali ma al tempo stesso preziosi per definire un «ambiente» o «situazioni» estremamente complicate.

È il caso di citare un brano del libro dove Kapuscinski afferma che tra i più devoti sudditi del Negus c'era anche un cane: «Era un cagnolino di razza giapponese di nome Lulù. Aveva il diritto di dormire nel letto dell'Imperatore. Durante le cerimonie scendeva dalle ginocchia del sovrano e andava a far pipì sulle scarpe dei dignitari che, pur con i piedi a mollo, non potevano muoversi né fare il minimo gesto di protesta».

Difficile a distanza di tempo esprimere un giudizio su Hailé Selassié. Alcuni lo ritenevano un uomo di grande dignità che si era opposto a Mussolini, altri lo definivano un demagogo, ansioso di conservare il proprio potere, in grado di provocare allo stesso tempo odio e ammirazione. Morì il 28 agosto 1975 per collasso cardiocircolatorio. Erano i brutti tempi di *fetascia*, le bande armate che, in possesso di grandi arsenali, mantenevano eserciti privati e sparavano per uccidere.

Secondo dati recenti, il treno del Negus sarebbe ancora la più importante via di comunicazione per l'Etiopia dal momento che trasporta circa un milione di persone l'anno. Ma i suoi vagoni ricordano le tradotte della prima guerra mondiale. Non deve quindi sorprendere se il treno merci su cui io e Luigi abbiamo preso posto nella carrozza di coda non superi la velocità del suono. La media per i 782

chilometri di percorso si è assestata sui trenta all'ora.

Ma il problema più grave per il governo etiopico rimane sempre il trasposto sulle rotaie di un enorme quantità di qat, che a Gibuti è la merce più richiesta e preziosa. «Se proprio vuoi infliggere a un Gibutino la punizione più atroce - si sente dire da queste parti - privalo della sua razione quotidiana di qat. Finirà per impazzire».

A Gibuti, come in Etiopia, il qat è legale e sembra siano le donne ad esercitare il ruolo più importante sia nel commercio e nello spaccio dell'erba magica, sia a stabilirne i prezzi di mercato. In prossimità del confine, queste eroine del contrabbando morbido sistemano la merce sotto le gonne, certe come sono che le donne poliziotto di frontiera non si accaniranno nelle perquisizioni, se mai faranno di tutto per facilitare l'operazione a proprio vantaggio.

Coltivato sull'altopiano etiopico, il qat (*Chata edulis forskal*, questo il nome scientifico) stava insidiando il primato del caffè come merce di esportazione e il suo ruolo di monarca assoluto nell'economia del Paese. Nel frattempo sbarcava a Gibuti, dall'Etiopia e da altre contrade del Corno d'Africa, una valanga di immigrati clandestini, che costituivano il quindici per cento della popolazione dell'ex colonia di Aden. Al tempo, Gibuti era considerata da molti l'Eldorado della Regione, sopra cui vigilano in permanenza duemilaottocento soldati francesi.

A Gibuti aveva fatto sosta, nel 1885, anche Arthur Rimbaud, l'allucinato poeta di *Una stagione all'inferno*, durante la quale era stato coinvolto in una vicenda militare, più dettagliatamente in un traffico d'armi a favore di Menelik II. Morì 6 anni dopo in Etiopia, a soli trentasette anni, dopo aver subito l'amputazione della gamba destra.

Era il 1984 quando misi piede a Gibuti per la prima volta. Nel mio cuore rimarrà conficcato per sempre il ricordo di un bambino di quattro anni che il padre si portava attorno come un cagnolino dopo avergli legato i polsi con una corda. «È impazzito per la fame - si giustificò l'uomo con le lacrime agli occhi - se lo slego, mi scappa via».

Con settanta etnie e duecento idiomi, l'Etiopia ha sempre esercitato un grande fascino sugli stranieri afflitti dal Mal d'Africa e ha avuto molti ammiratori e «cantori» in ogni parte del mondo. Indro Montanelli, che partecipò come volontario alla guerra di conquista dell'Etiopia, ha scritto tre libri sulle esperienze giovanili di combattente, anche se col tempo avrebbe finito per condannare l'avventura africana di Mussolini. Altri giornalisti e scrittori si sarebbero via via occupati dell'argomento, come Guelfo Civimini del «Corriere della Sera» che s'era accampato per settimane in una tenda nel deserto o come un altro celebre inviato, Tomaso Besozzi, che giovanissimo venne spedito dall'«Europeo» nel Corno d'Africa per un'inchiesta sui disagi e le fatiche dei camionisti italiani impegnati sulle piste di sabbia più roventi del mondo.

Lungo il viaggio verso Gibuti, durante una sosta, erano stati agganciati al nostro treno-merci tre

carri bestiame su cui salì un sacco di gente, con masserizie ed animali, senza pagare il biglietto. Un anziano ferroviere, incontrato alla stazione di partenza, si è messo a raccontare degli anni d'oro quando nel convoglio c'erano carrozze di prima classe, con ventilatori, bagni privati, velluti, cuscini morbidi e tende di seta ai finestrini. «Bei tempi - è stata la sua nostalgica conclusione -. Io avevo un collega che si chiamava Caruso ed era piuttosto basso e tarchiato come il famoso tenore napoletano. Ma ciò che gli mancava era la voce».