

**ECONOMIA**

a cura di Andrea Giuntini

MARIO COGLITORE, *Viaggi coloniali. Politica, letteratura e tecnologia in movimento tra Ottocento e Novecento*, prefazione di Barbara Henry, Padova, Il Poligrafo 2020 («Saggi», 76), pp. 160, € 24,00.

La storiografia coloniale – e postcoloniale da Edward W. Said in poi – conta nel nostro paese una rimarchevole quantità di opere, e molte di grande spessore. Che l'impostazione sia maggiormente politica, economica o militare non cambia le buone prove dei nostri studiosi, i quali benché spesso giunti in ritardo hanno saputo colmare il divario con quanti avevano avviato le proprie ricerche in precedenza. Il libro di Coglitore, originale nell'impasto e raffinato nella confezione, trova una propria collocazione all'interno di questo contesto consolidato, insistendo sul tema del rapporto fra occidentali e altri mondi, questione che non è mai uscita dall'agenda della riflessione di storici ed economisti e che ancora si riverbera nelle relazioni internazionali politiche ed economiche. Chi non si ricorda di un presidente americano, non così tanti anni fa, che teorizzava la necessità di esportare la democrazia, anche in paesi del mondo nel cui DNA non esisteva, con la forza. E del resto assistiamo anche alla nostra latitudine il dilagare di sentimenti razzisti alimentati da un sovranismo, che politicamente è feroce ed economicamente ottuso.

Coglitore con la sua buona scrittura ci accompagna in un viaggio nel cuore della vicenda coloniale otto-novecentesca, proponendoci tre movimenti: il primo è dedicato alla vicenda di Roger Casement, immortalato nel libro di Vargas Llosa uscito qualche anno fa (*Il sogno del Celta*). La biografia romanzata del grande scrittore peruviano ha fatto conoscere in Italia, dove era praticamente ignoto, la vita del patriota indipendentista irlandese, giustiziato dagli inglesi durante la Grande guerra per connivenza con il nemico. Ma autore soprattutto della prima aperta e coraggiosa denuncia, da funzionario coloniale britannico, dell'ignobile sfruttamento di persone e risorse nel Congo da parte dei belgi a inizio Novecento. Casement vide con i propri occhi quello che oggi gli storici non esitano a descrivere: «massacri, mutilazioni, criminale sottrazione di risorse per salvaguardare il commercio della gomma e promuoverne l'espansione nel mercato mondiale», nelle parole dell'autore del libro, il quale punta la propria attenzione proprio sul tentativo violento, comune a tutti i colonialismi di quell'epoca, di imporre i valori e la dominazione occidentale, in nome di una superiorità allora ritenuta naturale. Lo stesso Casement, appassionato difensore dei diritti dei popoli oppressi, scriveva che i nativi dovevano essere persuasi «ad ac-

cogliere il modello occidentale, vincente per sua stessa natura, espressione quale era di una decisiva superiorità insita nella sua storia», mostrando in tutta evidenza l'esistenza di un invincibile stereotipo coloniale, che giunge ancora fino ai nostri giorni. Si trattava di un tassello, né più né meno, della costruzione del resto del mondo da parte dell'occidente secondo i propri interessi prevalentemente economici, che in forme diverse prosegue ancora oggi.

Con sapiente dosaggio e distribuzione, anche geografica, delle tematiche affrontate, Coglitore pone al centro della seconda parte del volume un autore caro agli italiani come Emilio Salgari, le cui opere hanno contribuito nell'età della formazione a modellare l'immaginario collettivo dei tanti suoi lettori. Lo scrittore veronese ha saputo meglio di chiunque altro condurci in un Oriente favoloso, che abbiamo visitato, come del resto lui stesso, senza spostarci dalla nostra poltrona. Maestro di scrittura di viaggio in terre fantastiche ammantate di mistero e di avventura di cui possedeva una minuziosa conoscenza, Salgari si fa propagatore della visione coloniale della borghesia italiana ed europea del tempo e ci consegna un Oriente disegnato dalle sue storie, che a lungo costituirà uno stereotipo duro a morire. Coglitore nota finemente come «le parole disegnano le mappe», modellano le culture attraverso la narrazione, marcando il terreno all'interno del quale il romanzo si muove e producendo immagini e simboli, che vanno ad occupare l'immaginario collettivo appartenente all'universo culturale occidentale. Se Salgari questa mentalità la riflette pienamente, al tempo stesso però i suoi protagonisti assumono le vesti di contestatori impliciti del sistema coloniale, mettendone in evidenza i difetti di fondo. Quello di Salgari, come cautamente Coglitore sottolinea, è un anticolonialismo simpatico nei riguardi degli oppressi, che non intende rovesciare l'esistente, ma piuttosto creare eroi esotici che al colonialismo nei fatti si oppongono in un contesto in definitiva familiare «perché effetto della riproduzione del discorso occidentale sul Vicino Oriente».

L'impianto del terzo viaggio differisce dai precedenti. La narrazione non ruota più intorno a personaggi singoli, ma ad una tipica vicenda ferroviaria coloniale – se ne contano molte negli anni della diffusione su scala mondiale delle ferrovie – che Coglitore assume a paradigma dello sfruttamento economico del continente africano. La storia della linea Congo-Oceano, realizzata fra il 1921 e il 1934, appare effettivamente tipica all'interno del quadro della conquista colonia europea. Lavoratori indigeni costretti a lavorare in condizioni disumane, per garantire ai bianchi uno sbocco al mare vitale per il commercio di materie prime, disprezzati e lasciati morire di stenti in nome di un interesse economico da perseguire a costo di uccidere essere umani. La storia di una delle più importanti ferrovie

africane appare tipica anche dal punto di vista del ruolo della tecnologia nel processo di conquista coloniale, tema sul quale in anni passati Daniel Headrick ha scritto pagine pressoché definitive, mettendo in luce come le innovazioni tecnologiche abbiano permesso agli occidentali di impossessarsi e di gestire una considerevole fetta di mondo. Spostarsi rapidamente e in sicurezza rappresentava un'arma formidabile nelle mani dei colonizzatori e consentiva loro di sfruttare al meglio le ricchezze naturali dei territori controllati oltre che di esercitare un efficace controllo militare. Cecil Rhodes, il conquistatore dell'Africa meridionale, era solito affermare che il mezzo di comunicazione simbolo del XIX secolo costava meno e andava più lontano delle pallottole. In ambito europeo la ferrovia funzionava da elemento di progresso, mentre nelle aree coloniali significava oppressione. La stessa tecnologia, concepita dagli europei e da essi replicata, produceva rapporti di produzione assai diversi. Legare la tecnologia alle vicende di conquista coloniale, anzi metterla alla base dei trionfi delle potenze europee occidentali in Africa e in Asia e della costruzione dell'imperialismo, ha mutato per sempre la visione di un pezzo di storia oltremodo rilevante. Le ferrovie, riscrivendo il territorio, assolsero perfettamente il compito loro assegnato di esercitare controllo e autorità, dando al contempo alle vittime della conquista l'illusione di un'emancipazione dalla subordinazione e di un aiuto alla crescita economica.

Nel libro di Cogliatore una convinzione guida la narrazione: che lo spazio è un elemento tutt'altro che fisso e dato e che al contrario viene modellato e reso pregno di significati dai rapporti che vi si instaurano fra i soggetti. Nel caso ricostruito, quello dell'imperialismo occidentale, è la visione dei conquistatori che lo modella e la loro proiezione verso continenti altri. In questo senso il viaggio diviene una delle chiavi interpretative più persuasive dell'epoca della colonizzazione. Catalogare e inquadrare il libro di Cogliatore secondo i canoni del profilo disciplinare non è facile per la sua poliedricità e capacità di trasportarci nel tempo e nello spazio con grande piacere del lettore. *Viaggi coloniali* si sviluppa su un terreno di incontro di più generi e aree di ricerca, trovando però un *ubi consistam* in un'impostazione comune alle varie parti; e infine consegnandoci un terribile libro nero del colonialismo squadernato attraverso la lente della mobilità, un mondo nella griglia dell'occidentalismo, i cui caratteri a pensarci bene non sono ancora per nulla scomparsi dal mondo di oggi.

ANDREA GIUNTINI