

ADRIANA GALVANI

## I TRASPORTI NEL CAMERUN

*Premessa.* – Il livello economico di un paese si estrinseca nella intensità delle reti di comunicazione, nella loro integrazione, nel grado di soddisfacimento dei bisogni di spostamento degli abitanti; bisogni che divengono tanto più elevati quanto più alto è il grado di sviluppo economico. Quest'ultimo, ad ogni suo intensificarsi, coinvolge una sempre più accentuata necessità di scambi interni ed internazionali. Tuttavia «la circolazione non risponde esclusivamente a fini economici, racchiude anche un profondo significato umano» e assicura relazioni per le quali è necessaria una rete di comunicazioni «sia per il contadino africano che per il cittadino dell'America del nord» (Wolkowitsch, 1973, p. 348).

Lo sviluppo delle capacità umane e della specializzazione tecnica trascina un effetto di mobilità di persone e mezzi. Per questo uno degli indicatori economici più utilizzati negli studi di geografia è quello della densità delle vie di comunicazione e dell'intensità dei collegamenti.

Esiste una stretta relazione tra domanda di trasporto e crescita economica, al punto che la prima viene considerata un indicatore della seconda (Li Donni, 1991, p. 21); inoltre i trasporti costituiscono per un'economia nazionale un importante canale di propagazione e di amplificazione degli effetti di sviluppo.

Ne scaturisce una riflessione sostanziale per gli economisti: Tien Phuc (1972, p. 34) sostiene che il trasporto, come supporto fisico dello scambio, permette ai meccanismi economici di realizzare l'evoluzione del tenore di vita e del pieno impiego e di rafforzare il potenziale nazionale; e per quanto riguarda i consumi finali, Li Donni (1991) riscontra che la domanda di trasporto è correlata al livello del reddito, al progresso acquisito nell'organizzazione produttiva e distributiva e ai modelli di consumo della società.

E' evidente perciò, come possano apparire enormi squilibri se si confrontano le situazioni dei paesi sviluppati con quelle dei paesi in via di sviluppo. Per questo, al di là di una scontata comparazione che può condurre a risultati prevedibili, ci si propone qui di analizzare le condizioni delle comunicazioni in un paese africano considerando le caratteristiche socio-economiche di chi si sposta e le caratteristiche fisiche e temporali del viaggio.

Il paese prescelto è il Camerun, dove chi scrive ha avuto la possibilità di soggiornare per un periodo sufficientemente lungo e di sperimentare di persona tutti i mezzi pubblici e privati: un'esperienza interessante, che ha permesso di giungere a riflessioni probabilmente valide per molti altri paesi del medesimo livello economi-

co, non solo dell'Africa, ma anche di altri continenti.

Il Camerun (1) è un paese dell'Africa centro-occidentale che dalla costa del Golfo di Guinea si spinge verso N, fino al Sahel, toccando il Lago Ciad. E' una repubblica federale indipendente dal 1961, dopo essere stata sottoposta ad amministrazione fiduciaria francese e britannica e, precedentemente, dalla fine del secolo scorso fino al 1919, al dominio coloniale tedesco.

E' un paese economicamente aperto verso l'esterno, con porti internazionali come Douala, Bonabéri, Limbe, Tiko e Kribi. L'importanza di Douala è notevole non solo per il Camerun, che esporta in notevole quantità i prodotti delle piantagioni (cacao, caffè, arachidi, banane) e, soprattutto, legname pregiato (ebano, okoumé, mogano, per un totale di 12.850.000 m<sup>3</sup> nel 1989), ma anche per i confinanti Ciad e Repubblica Centrafricana, che non posseggono sbocco sul mare.

Tutto il traffico stradale, diretto a N'djamena, attraversa interamente il Camerun, in quanto la capitale del Ciad si trova proprio sulla linea di confine. Per di più è possibile attraversare il Camerun quasi interamente su strade asfaltate, mentre le strade del Ciad non posseggono tale caratteristica. Per questa ragione quindi, gli spostamenti interni in quest'ultimo paese dipendono, in gran parte, dalle reti di trasporto camerunesi, preferendone anche gli scali aeroportuali, da cui sono più facili gli spostamenti rispetto allo scalo della capitale ciadiana. Il Ciad invia così a Douala i pochi prodotti della sua esportazione (cotone, bestiame, carne, resine naturali, pelli, cuoio) e riceve attraverso tale scalo i prodotti di importazione dal resto dell'Africa e dall'Europa. Il Ciad può profittare anche del porto fluviale della città camerunese di Garoua, sul fiume Benue, affluente del Niger, sebbene il regime delle piogge ne renda temporanea l'utilizzazione. Caffè, cotone, diamanti, caucciù, legname, arachidi sono anche i prodotti che viaggiano da Bangui, capitale della Repubblica Centrafricana, a Douala, mentre da Douala a Bangui si muovono le merci importate da Francia, Gran Bretagna, Paesi Bassi e Stati Uniti. Il traffico fra i tre paesi è essenzialmente stradale, in quanto le ferrovie camerunesi non giungono ai confini con gli altri due stati.

Infine dal Camerun è possibile, attraverso un percorso misto ferroviario-stradale di 6200 km, compiere la traversata dell'Africa dall'Atlantico al Mar Rosso (Douala-N'djamena-Abéché-El Obeid-Port Sudan).

*Le ferrovie.* - L'Africa è il continente che ha meno ferrovie in rapporto al territorio, in quanto le difficoltà morfologiche e climatiche provocano elevati costi di impianto e comportano forti spese di esercizio e manutenzione. I collegamenti ferroviari, inoltre, non costituiscono un sistema organico, poiché esistono solamente reti

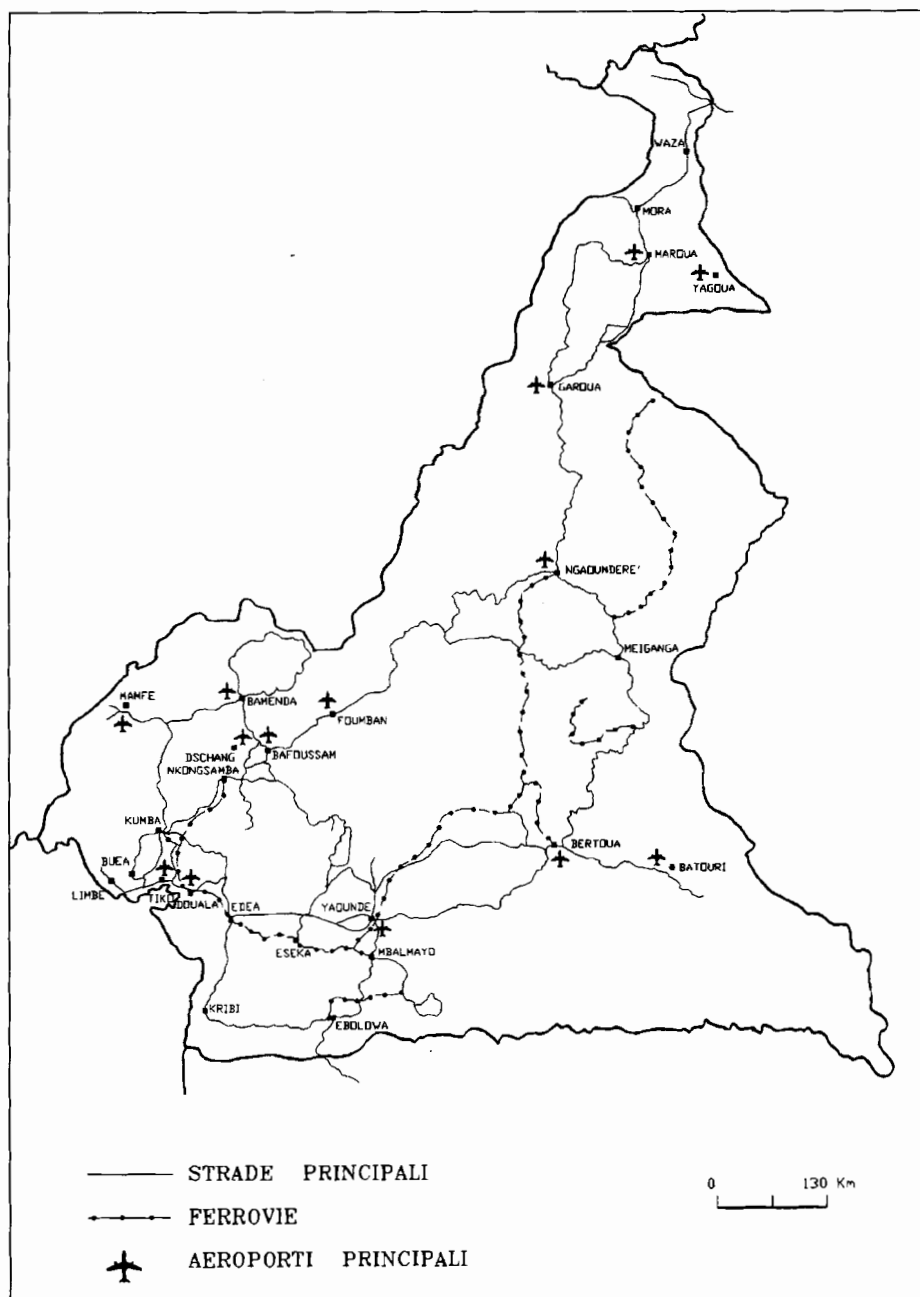
---

(1) Copre una superficie di 470.200 km<sup>2</sup>, che con le acque interne giunge a 475.442 km<sup>2</sup>. Contava, al censimento del 1987, una popolazione di 10.493.655 ab., con una densità di 22 ab./km<sup>2</sup>, mentre la stima della popolazione al 1990 si aggirava su 11.540.000 abitanti. Le strade ferrate si snodano per 1370 km (1985), le strade per 64.065 km, di cui 2922 asfaltati (1986, in percentuale, quindi, del 4,56%) con una densità di 1 km di strada ferrata per 343,21 km<sup>2</sup> e di 1 km di strada per 7,33 km<sup>2</sup> di superficie. Rapportando la struttura viaria alla popolazione risultano 0,13 km di ferrovia e 6,1 km di strade per 1000 abitanti.

Gli autoveicoli nel 1986 erano 169.000 di cui 90.000 autovetture, con un rapporto quindi di 62 abitanti per autoveicolo e 118 per autovettura.

La marina mercantile contava, nel 1989, 44 navi con 33.200 t di stazza

L'aviazione civile ha effettuato, nel 1987, 5 milioni di km di volo con 610 milioni di passeggeri/km, che rivelano una più intensa utilizzazione delle strutture rispetto agli anni passati.



RETE DELLE COMUNICAZIONI IN CAMERUN.

nazionali, raramente collegate tra loro. D'altronde, in Africa il ruolo delle ferrovie si dimostra essenziale nel trasporto di carichi voluminosi di poco valore e a grande distanza; in tal senso, l'Africa occidentale, con i suoi porti moderni, è una delle regioni più favorite (Robert, 1964, p. 182), dove le ferrovie costituiscono assi di penetrazione (Wolkowitsch, 1973, p. 12).

I primi percorsi ferroviari furono tracciati dai tedeschi che occuparono il Camerun per trent'anni, fino al 1919, dopo che società private tedesche avevano creato stazioni commerciali già dal 1868. Furono essi a gettare le basi dell'attuale economia locale con la costruzione di strade, porti e, appunto, ferrovie. Era questo, del resto, l'unico modo per mantenere le colonie, in base alle conclusioni della Conferenza di Berlino, che imponeva alle potenze coloniali di costruire opere pubbliche nei territori conquistati.

La colonizzazione tedesca, così, dotò il Camerun di una struttura importante, di cui quindici paesi africani sono ancora privi (2). Però solamente negli anni '70 i vecchi tracciati ferroviari vennero ristrutturati e ampliati da un'impresa italiana che aveva ricevuto la più consistente commessa di lavori pubblici del Camerun. Nel 1974 fu completata e inaugurata la linea transcamerunese, di 625 km, con percorso S-N. La ferrovia collega le due grandi città di Douala e Yaoundé, attraverso Edea ed Eseka, con una diramazione per Mbalmayo. Dalla capitale prosegue poi fino a Ngaoundéré, nella provincia nord-orientale dell'Adamaoua. Da Douala inoltre esiste un collegamento ad ovest con Mbanga, da cui si dipartono due brevi linee per Kumba e Ngonsamba.

Il servizio ferroviario è mantenuto in buona efficienza, i treni viaggiano in perfetto orario, le carrozze sono dignitose e viene offerto un servizio di prima e seconda classe. Nella prima classe si può usufruire di aria condizionata; sia nella prima sia nella seconda si può assistere a trasmissioni televisive a colori, poiché in ogni carrozza due televisori consentono la visione ai passeggeri seduti nelle opposte direzioni, servizio che non viene offerto nemmeno nei più evoluti paesi del mondo sviluppato (3). Ciò è tanto più apprezzabile in quanto il prezzo risulta basso e inferiore al costo di un viaggio in autobus. All'acquisto del biglietto è associata automaticamente la prenotazione del posto. Il personale ferroviario fornisce, durante il viaggio, servizio di ristorazione, che viene completato da privati i quali offrono bevande, quali il vino di palma (palma rafia) o la birra di miglio, in recipienti di cocco da cui bevono alternativamente i clienti. Alle fermate nelle stazioni (frequenti anche se si tratta di treni diretti) è possibile trovare le vivande. Ad ogni stazione un'incredibile massa di venditori ambulanti, soprattutto donne, si affolla lungo il treno offrendo i prodotti della foresta. I frutti vengono offerti in cestini recati sopra la testa (giungendo così all'altezza del finestrino), nei quali, prelevato il prodotto, l'acquirente deposita il denaro.

Effettuando lunghi percorsi, (il paese si estende per 11° di latitudine) è possibile vedersi offrire cibarie diverse, seguendo il cambiamento climatico latitudinale, ed è possibile scegliere a quale stazione comperare dati prodotti, il cui prezzo dipende dalla disponibilità locale.

Se, viaggiando in aereo lungo un paese vasto, si può cogliere d'acchito il pro-

(2) Il mantenimento dei tracciati ferroviari risulta nei paesi equatoriali, particolarmente gravoso, in quanto vengono invasi dalla proliferazione di ogni specie di piante e le traversine vengono celermente distrutte dalle termiti.

(3) E' da rimarcare che la televisione è stata introdotta nel Camerun solo nel 1985.

cesso di trasformazione del paesaggio, e se, viaggiando in auto, si penetra maggiormente tra i luoghi abitati, con il treno è possibile percepire le trasformazioni ambientali dalla diversità dei prodotti locali offerti dalla popolazione.

Le soste dei treni sono sufficientemente lunghe per permettere ai viaggiatori di scendere e mangiare sui marciapiedi dei binari. Questi intermezzi del viaggio costituiscono scene di colore locale suggestive e caratteristiche che consentono di entrare nel cuore del paese e di coglierne lo spirito, oltre che di percepirne le condizioni economico-sociali. Esse restano impresse, con un'immagine indelebile, nel ricordo del turista europeo che viene calamitato dal colore delle scene e delle immagini caratteristiche.

*Il trasporto aereo.* – «Nel continente africano, poco servito da strade e ferrovie, a causa delle difficoltà obiettive di tracciare e mantenere in efficienza le vie di comunicazione, si è esaltata la funzione del collegamento aereo» (Valussi e Cameri, 1990, p. 378).

L'inizio di un vero e proprio servizio aereo in Africa si fa risalire agli anni '50, ma esso mantiene tuttora una forte dipendenza di tipo neocoloniale dall'Occidente, sia in termini di capitale investito, che di *know how*, di assistenza tecnica, di formazione del personale.

Nel 1961 il Camerun, assieme ad altri undici stati francofoni dell'Africa nera e in collaborazione con l'«Air France» aveva costituito, con il trattato di Yaoundé, una società multinazionale, l'«Air Afrique», per espletare i servizi aerei continentali. La compagnia serve attualmente soprattutto i paesi dell'Africa centrale, privilegiando i collegamenti trasversali. Nel 1971 il Camerun se ne è dissociato per creare una propria compagnia, la «Cameroun Airline», pur sempre con il sostegno tecnico-economico dell'«Air France». Così il Camerun si inserisce nel novero dei paesi africani (solo 26) dotati di compagnie nazionali.

Un posto importante è occupato dal Camerun nel trasporto aereo di merci e posta, il secondo del continente dopo il Sudafrica, pur se corrisponde solamente al 2,8% del traffico mondiale (Valussi e Cameri, 1990, p. 381). Il traffico passeggeri è invece limitato dai bassi redditi dei residenti e da una presenza turistica non molto elevata.

Il paese conta, in totale, 59 aeroporti, compresi i piccoli scali, gli aeroporti militari e alcuni in disuso, come quello di Dschang, costruito dai tedeschi, ma soltanto 12 sono frequentati da aerei di linea. Uno solo svolge funzioni internazionali, quello di Douala, collegato a molte città africane e alle maggiori città d'Europa dalle compagnie internazionali, tra le quali l'UTA, l'Air France, la Suisse Air, la Sabena, la Lufthansa. Un altro scalo internazionale è in corso di costruzione, da parte di tecnici tedeschi, a Yaoundé, dove esiste per ora solo uno scalo nazionale. In questo modo verranno però a trovarsi due aeroporti importanti alla distanza di soli 200 km. A imprese rispettivamente italiane e francesi sono state invece affidate le opere di ampliamento e di ristrutturazione degli aeroporti di Maroua e Garoua.

*Il traffico automobilistico.* – Le direttrici principali del paese, come i collegamenti tra le maggiori città, si avvalgono di nastri d'asfalto, in genere ben tenuti e dal percorso rettilineo.

La bassa densità di popolazione e la scarsità di opere umane (la foresta copre il 54% del territorio) hanno fatto sì che nella costruzione non si incontrassero ostacoli, il che ha permesso la progettazione di un tracciato uniforme. Anzi, per evitare un'eccessiva velocità o il pericolo di cedimenti di attenzione, che possono conse-

guire al fatto di percorrere centinaia di chilometri all'interno di un paesaggio uniforme, sono stati creati appositamente raggi di curvatura variabile.

La maggioranza delle strade è opera di una grande impresa di costruzioni italiane, a capitale misto, attiva da oltre trent'anni in quest'area dell'Africa, esattamente dal momento dell'indipendenza politica (4).

Come in tutti i paesi sottosviluppati, anche in Camerun il traffico è molto disordinato e caotico.

Lo scarso traffico, dovuto al basso numero di autoveicoli, pur se più alto che in molti paesi contermini (62 abitanti per automezzo), i percorsi rettilinei, la rarità dei centri urbani, quindi di incroci e semafori, consentono una velocità molto elevata. Tale velocità, soprattutto a causa del pessimo stato di manutenzione dei veicoli, dovuto alle ristrettezze economiche e alla difficoltà di reperimento di tecnici specializzati, fa sì che gli incidenti siano molto frequenti e spesso catastrofici.

Nei paesi sottosviluppati lo scadente stato di manutenzione degli automezzi è dovuto anche alla lunghezza del periodo di ammortamento del prezzo del veicolo, che porta all'usura dello stesso fino al limite del rischio e induce a sostituire elementi guasti con oggetti di recupero di vario genere, invece che con pezzi di ricambio originali. Non viene poi attuato un adeguato controllo pubblico della sicurezza dei mezzi; infatti non vige l'istituzione delle multe, non solo perché non verrebbero pagate, ma perché è prevista la possibilità che gli addetti stessi al controllo, come succede nei luoghi in cui la corruzione è dilagante, anche per le remunerazioni molto basse, intaschino il denaro. Per evitare ciò il governo non ha istituito tale sistema così diffuso nel mondo occidentale. Tuttavia, un controllo lungo le strade esiste ed è anzi capillare, ma è un controllo di tipo politico, teso ad indagare le generalità del viaggiatore piuttosto che le condizioni dei veicoli (5). Molte volte il pubblico ufficiale impone la sosta forzata del veicolo, che spesso può essere sbloccato con un adeguato compenso personale. Ciò disturba molto il turista occidentale che è costretto a lunghi tempi morti, soprattutto se non conosce le usanze locali.

Nei casi di incidenti stradali, si è instaurata l'abitudine di segnalare l'arresto del mezzo disponendo delle frasche sul tracciato stradale, anteriormente e posteriormente al veicolo. L'inconveniente di questa usanza è che tali sistemi di segnalazione non sono visibili a lunga distanza, né durante la notte, nel corso della quale i pericoli sono maggiori: se i mezzi sono in precarie condizioni di manutenzione, anche il sistema di illuminazione risulta carente; inoltre, non viene praticato l'uso di abbassare gli abbaglianti all'incontro con veicoli che procedono in opposta direzione. A queste situazioni sono imputabili forse gli incidenti più spaventosi.

Un'altra causa di disturbo del traffico è data dalla quantità di coloro che viaggiano a piedi, su percorsi che non prevedono un tracciato riservato. Date le condizioni economiche limitanti, non solo è raro il possesso privato di un automezzo, ma anche di un motoveicolo e persino di una bicicletta. E' stupefacente vedere processio-

---

(4) A tale impresa, che da qualche tempo ha creato una *joint venture* con una società francese, è dovuta anche la costruzione di ospedali e di altre opere pubbliche.

(5) Ciò è dovuto all'esistenza di un governo monopartitico, che deve contrastare l'opposizione di 21 partiti popolari, che negli ultimi tempi hanno accentuato le loro voci di protesta. Il partito dell'Unità Nazionale Camerunese è al potere da dieci anni, in seguito alla rielezione del presidente dopo il suo primo mandato, e si teme che possa venire rieletto. Nel periodo di guerra civile del 1991 i controlli della polizia si succedevano anche a distanza di 10-15 km ed erano più intensi nei punti di entrata e di uscita delle città.

ni di persone, anche di notte, che entrano ed escono dalle città, camminando lentamente, senza un accenno della fretta con cui si muovono le genti dei paesi industrializzati. Tuttavia, camminare a piedi, specialmente di notte, presenta altri pericoli, dovuti alla presenza di banditi che possono assalire i viandanti, alla caccia disperata di denaro.

La scarsa attenzione del governo alle esigenze di spostamento delle persone, l'esiguo reddito *pro capite*, che determina un basso rapporto veicoli/abitanti e, di converso, le forti esigenze di spostamento delle persone, dovute al crescente processo di inurbamento (il quale non costituisce mai una rottura netta dei legami con i villaggi natali), nonché la necessità di rifornimento di beni di consumo e servizi, presenti solamente nelle aree urbanizzate, hanno stimolato una risposta a tali esigenze da parte dei privati. Se al governo spetta la gestione delle ferrovie, i privati si sono assunti l'incarico di espletare il servizio su strada, sia sotto forma di società che di impresari singoli. Esistono però grandi differenze a seconda che il servizio sia fornito da società o da singoli trasportatori. Le prime forniscono un servizio regolare, nel senso che seguono un percorso determinato, a orari e prezzi fissi, e consentono un viaggio coperto da assicurazione sia per il passeggero che per il bagaglio. E però questo il caso più raro; più diffuso è un servizio che potremmo chiamare «selvaggio» (Stern, 1986), perché non sottostà ad alcuna regola e spesso è addirittura illegale. La mancanza di regole si manifesta nel fatto che il mezzo di trasporto, sovente un piccolo pullman o un'automobile familiare, parte solo allorché ha raggiunto il pieno carico, il quale non consiste nel completamento dei posti disponibili, ma nel raggiungimento dell'impossibilità fisica di trovare spazio per ulteriori viaggiatori. Ciò non impedisce tuttavia che anche in queste condizioni si possano raccogliere clienti lungo il percorso, anche in punti lontani dai centri abitati, nei quali invece possono scambiarsi i viaggiatori arrivati a destinazione con quelli che intraprendono un nuovo viaggio.

Se l'esigenza di guadagno comporta che si carichi oltre misura il mezzo e non si rifiuti di trasportare anche commercianti con tutto il loro pesante fardello di mercanzia o persone che, spostandosi per acquisti, portano con sé interi sacchi di vetovaglie e animali, fa anche sì che si sia spinti al raggiungimento della meta nel più breve tempo possibile, per poter ripartire di nuovo, e che, quindi, si viaggi sempre al massimo della velocità senza tempi morti, con tutto l'aggravio di pericoli che ciò comporta. Un risparmio di tempo può consentire un numero maggiore di viaggi e, di conseguenza, un maggior guadagno, soprattutto perché, quando l'autista è stanco, viene sostituito da un altro o dal bigliettaio. Di converso, se il mezzo parte solo allorché ha raggiunto il carico massimo, può succedere che il passeggero debba attendere a lungo, al di là delle sue possibilità o delle sue capacità di sopportazione, soprattutto se il collegamento non avviene tra grandi città e se si tratta di un viaggiatore occidentale, che attribuisce al tempo un differente valore. I fornitori del servizio hanno escogitato quindi un espediente che, qualora non vi si sia coinvolti, può risultare anche simpatico: al punto di partenza il passeggero trova sempre un mezzo già carico di persone, quindi si rallegra pensando che non dovrà attendere a lungo per partire; invece succede che debba pazientare molto più del previsto perché alcuni passeggeri, che già avevano preso posto, scendono per lasciare spazio a nuovi avventori. Ciò avviene perché il primo è un carico fittizio, composto da amici, aiutanti, servitori del proprietario, la cui presenza serve solo per creare l'immagine della partenza immediata, per dare l'impressione di un pieno carico, che, piano piano, viene sostituito da veri clienti. Succede anche che uno dei falsi passeggeri

sia l'autista stesso. Curiosamente è anche avvenuto che un pieno «falso carico» di soli uomini divenisse, alla fine, un carico di sole donne.

Una larga presenza di aiutanti è possibile in un paese dalla forte incidenza della disoccupazione, dove anche un incarico di tali dimensioni può permettere un lieve guadagno, accettabile in mancanza di altre possibilità di introiti.

Un altro gruppo di addetti al servizio si occupa poi di procacciare clienti, sia invitandoli sulla strada, sia strappandoli ad altri trasportatori, anche quando siano già saliti sul mezzo concorrente. Tale tecnica dello «strappo» avviene con tutti i mezzi, anche i più brutali. Si tratta infatti proprio di strappare i clienti alla concorrenza, spingendoli forzatamente verso il proprietario per cui si lavora, oppure carpendo loro i bagagli, scaricandoli da un autoveicolo per riportarli sull'altro. Infine, come ultima arma, si minacciano con i modi più pesanti i clienti riottosi o che non vogliono cedere alle nuove proposte. Tutto questo ovviamente causa alterchi tra i vari gruppi, che scendono anche alle mani, in quanto ogni cliente aggiunto costituisce un supplemento di guadagno.

Per proteggere la propria incolumità o per poter essere sicuro di arrivare a destinazione, il cliente non ha altra *chance* che quella di pagare una volta raggiunta la meta.

Un'altra caratteristica di queste modalità di trasporto consiste nella dislocazione delle stazioni di partenza; non esiste «una» stazione cittadina, ma tante stazioni quanti sono i punti di collegamento della città con l'esterno, per cui, a seconda della destinazione, il viaggiatore deve spostarsi nella direzione giusta per trovare la vettura diretta a tal punto. In conseguenza di ciò, nell'attraversamento di grandi città che costituiscono dei nodi di traffico ci si deve servire del taxi per andare da un punto di stationamento all'altro.

Sebbene questo servizio non poggia su orari fissi, è fondamentalmente sicuro, in quanto è fornito con una frequenza soddisfacente, maggiore di quella dei servizi ufficiali, e inoltre copre tutti i punti del territorio, fino ai più sperduti recessi della foresta. Qualsiasi abitante del paese può fare affidamento sul *taxi-brousse*, che, periodicamente, serve anche abitazioni decentrate. Sulle vie di maggior traffico è possibile, in qualsiasi momento, porsi in attesa, per ritrovare, in un tempo più o meno lungo, un mezzo di trasporto. Il costo poi è adeguato ai bassissimi redditi e costituisce una spesa a cui nessuno rinuncia, pur di andare in città.

Lungo i tragitti tra diverse province, il conducente effettua delle soste tecniche, per permettere ai viaggiatori di rifocillarsi. Lungo le strade, infatti, appaiono numerosi i venditori, soprattutto i contadini del luogo, che offrono ai passanti i frutti locali, il mais, i bastoni di manioca e spesso anche cibi cotti. Non esiste infatti la stazione o il bar dove fermarsi, si viene serviti direttamente dai coltivatori i quali spesso affidano l'incarico a ragazzi e bambini. Comune è il caso che il conducente si accordi con alcuni di questi commercianti, per riceverne una contropartita.

In certi punti focali, come nelle stazioni delle grandi città, i venditori assalgono il mezzo, offrendo qualsiasi sorta di prodotti, da quelli alimentari all'abbigliamento, alle radioline ecc. In tal caso, il passeggero ha la possibilità di contrattare, abitudine inevitabile nei paesi del terzo mondo, quando non siano i venditori stessi che giocano al ribasso, allorché vedono un altro commerciante attrarre l'attenzione di un cliente o si accorgono che il pullman sta per ripartire.

I prodotti offerti variano con il variare delle località o delle stagioni, come i prezzi variano secondo la disponibilità e la richiesta.

Se le arterie di grande scorrimento, colleganti le città maggiori, sono asfaltate, così non è per le strade dei centri urbani, anche dei più importanti, capitale compresa.

Solo le vie centrali, degli uffici e delle ambasciate sono asfaltate a Yaoundé, ma la città che si estende ampiamente in larghezza più che in altezza, come tutte le città dei paesi sottosviluppati, costellate di ramificate *bidonvilles*, è segnata da nastri tracciati in suoli lateritici, che non sono dotati di alcuna difesa contro le violente piogge equatoriali, presentando così enormi difficoltà di percorso. Lungo questi tracciati i mezzi sono costretti a forti rallentamenti di velocità e a deviazioni tortuose.

Meglio mantenute sono le strade di Douala, la città economicamente più evoluta del paese.

I trasporti urbani pubblici, previsti per le due sole città di Yaoundé e Douala, sono espletati dalla Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC). Tale società è nata nel 1973, in seguito ad un accordo, stipulato l'anno precedente tra il governo camerunese e il gruppo francese Renault-Saviem, con un apporto di capitali del 65% da parte camerunese e del 35% da parte francese. I primi autobus furono messi in circolazione il 1° agosto 1973 a Yaoundé e un mese più tardi a Douala. Alla fine del 1985 la SOTUC contava 105 autobus a Yaoundé e 130 a Douala. La capienza dei mezzi era di 100 posti, di cui 22 a sedere; nel 1985 furono aggiunti a Yaoundé degli autobus speciali («bus express»), interamente dotati di posti a sedere.

Man mano però che i mezzi abbisognavano di riparazioni, cadevano in disuso per mancanza di fondi o per irreperibilità di tecnici adeguatamente preparati. Nonostante questo, il governo aveva stanziato fondi per l'acquisto di 200 nuovi autobus per il 1992.

Ciò è indicativo di come patrimoni, anche consistenti, possano venire sprecati per mancanza di conoscenze adeguate, di come avvengano molti sprechi proprio in quelle aree della Terra che più necessitano di condurre a buon fine gli investimenti. E dimostra che lo sviluppo è necessariamente dato dall'integrazione di capitali, risorse e tecniche e che, qualora manchi uno di tali elementi, gli altri non possono venire appropriatamente valorizzati.

Gli autobus sono in servizio dalle 6 del mattino alle 21, ma non servono tutti i quartieri delle città, soprattutto quelli della nuova periferia, anzi sono concentrati nel centro; inoltre viaggiano lentamente a causa dei tracciati disagiati ed affollati.

Per supplire alle manchevolezze del servizio pubblico è sorta una pletera di taxi che copre tutti i percorsi delle città, soprattutto a Yaoundé. Questo servizio merita un accenno particolare: a suo modo è un servizio pubblico, in quanto vengono caricati contemporaneamente diversi passeggeri lungo percorsi prestabiliti, che partono prevalentemente dal centro o da punti focali verso le zone periferiche. Non necessariamente i passeggeri devono avere la stessa meta: è sufficiente che abbiano in comune la direzione, infatti essi si alternano, man mano che raggiungono punti chiave dove scendere o prendere altri taxi che seguono differenti direzioni. Infatti per il viaggiatore è più conveniente prendere diversi veicoli, abbinando più percorsi per arrivare a destinazione, piuttosto che farsi accompagnare da un punto determinato all'altro, in quanto questo verrebbe considerato un servizio riservato e non più comune; e, di conseguenza, varierebbe notevolmente la tariffa *forfait*, la quale invece è molto economica, di poco superiore a quella degli autobus; se quest'ultima è di 100 franchi CFA (= 2 franchi francesi) quella praticata dai taxi è di 125 franchi CFA. Qualora invece il percorso sia molto lungo e si snodi in diversi quartieri, la cifra viene moltiplicata in relazione alla lunghezza del viaggio. A completamento di tutto questo, esiste inoltre un servizio clandestino di taxi, che offre il vantaggio di una tariffa più bassa, esattamente di 100 franchi CFA, corrispondente a quella degli autobus, e che serve anche i quartieri più poveri e lontani dal centro. E' la popola-

zione più misera a servirsi di questa rete, ovviamente per mancanza di altre possibilità, giacché il servizio non è riconosciuto dall'amministrazione cittadina, i conducenti sono privi di licenza di trasporto pubblico e i veicoli non sono assicurati.

Nel complesso, il 51,7% dei trasporti motorizzati a Yaoundé viene effettuato dai taxi, che soddisfano il doppio dei trasporti della SOTUC, mentre il 19,5% delle persone che si spostano su veicoli a motore utilizza i trasporti clandestini (Fodouop, 1991, p. 127).

Nelle città minori, il servizio di taxi è espletato, prevalentemente o unicamente e, anche qui, più o meno illegalmente, da veicoli a due ruote, soprattutto motorette giapponesi di 100 cm<sup>3</sup> di cilindrata, che portano un passeggero. Specialmente nelle aree periferiche del Camerun tal mezzo di trasporto costituisce l'unica possibilità di spostamento sia urbano sia extraurbano.

In questo modo, gli aspetti svantaggiosi della condizione di sottosviluppo, quali la mancanza di mezzi di trasporto privato e la carenza di trasporti pubblici, si possono trasformare in vantaggi, con l'offerta a buon mercato di un servizio, quale quello dei taxi, che nei paesi sviluppati risulta costoso. I vantaggi consistono anche nella velocità e nella continuità del servizio. Inoltre tutti i settori della città vengono coperti, anche i più popolari e decentrati, in quanto l'uso del taxi non costituisce un bene di lusso, ma un bene popolare, di cui tutta la popolazione è costretta a servirsi, in conseguenza dell'estensione delle città, in particolare a Yaoundé, dove lo spostamento a piedi è più disagiata per la morfologia accidentata.

La spesa per il trasporto può essere anche consistente, se si effettuano più viaggi durante il giorno, per recarsi al lavoro, per effettuare acquisti, per diporto personale, ma tale spesa viene prevista ed inglobata nel *budget* di ciascuno come inevitabile.

I tassisti riescono a conseguire buoni guadagni, permettendosi anche il lusso di usufruire di stazioni di lavaggio, di acquistare pezzi di ricambio, pur se tante volte riescono a supplire individualmente e con sistemi di fortuna alle necessità del mezzo. Spesso l'automobile viene acquistata di seconda mano e utilizzata per un periodo molto elevato, anche 15-20 anni, per diluire l'ammortamento nel tempo. Di conseguenza, i viaggi non risultano molto confortevoli per i passeggeri, in quanto le condizioni di quasi tutte le vetture sono pessime. Ognuno trova però le condizioni di spostamento rispondenti alle proprie esigenze, senza attese e ad un prezzo in linea con i redditi medi.

Il trasporto ha dato origine a un consistente indotto, in genere anche di piccoli mestieri, legati a forte disoccupazione conseguente ad un periodo di intensi licenziamenti nel settore pubblico in crisi. Nella città di Yaoundé, che conta 500.000 ab., ad esempio, nel 1989, oltre ad 87 garage per riparazioni, ben equipaggiati, con 745 addetti, esistevano 509 laboratori meccanici all'aperto che raggruppavano 4642 operai. Sempre nello stesso periodo si contavano in città 117 lavaggi pubblici, in cui lavoravano 1350 addetti (Fodouop, 1991, p. 43).

## BIBLIOGRAFIA

AFRICA ENCYCLOPEDIA, Oxford Univ. Press, 1974.

ARRANZ LOZANO M., *Crónica Bibliográfica sobre las tendencias actuales en geografía de los transportes*, in «Estudios Geogr.», Madrid, 1986, pp. 477-490.

CHAMPAUD J., *Note sur le réseau urbain camerounais*, in *Mission économique Ca-*

- meroun, Washington, IBRD, 1975.
- CHAMPAUD J., *Africa Nera, potere centrale, poteri locali e sviluppo nel Camerun*, in COPPOLA P. (a cura di), *Stato, potere e spazio nei Paesi del Terzo mondo*, Milano, F. Angeli, 1977, pp. 167-178.
- COQUERY-VIDROVICH C. e MONIOT H., *L'Africa nera dal 1800 ai giorni nostri*, Milano, Mursia, 1977.
- DOMINGO G.B., *Les transports dans les Pays en voie de développement*, «Travaux de l'Inst. de Géogr. de Reims», n. 63-64, Reims, 1985.
- FANTOLA M. e RITOSSA P., *Infortunistica stradale e densità di motorizzazione: alcuni raffronti*, in CORONA G. (a cura di), *Ricerche sui trasporti*, Milano, F. Angeli, 1980, pp. 184-193.
- FODOUOP K., *Les transports clandestins autour de Yaoundé*, in «Les Cahiers d'Outre-Mer», Bordeaux, 1985, pp. 175-195.
- FODOUOP K., *Les petits métiers de rue et l'emploi. Le cas de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM, 1991.
- FRANQUEVILLE A., *Yaoundé, construire une capitale*, Parigi, ORSTOM, 1984.
- HANCE W., *Population, Migration and Urbanisation in Africa*, New York, Columbia Univ. Press, 1970.
- HAY A.M., *Transport Geography*, in «Progress in Human Geogr.» Londra, 1981, pp. 263-267.
- JACOB G. e NOACK S., *Weltatlas des Transport und Nachrichtenwesens*, Gotha, Haack Inst., 1985.
- JACOBS G.D., *The Need for Road Accident Research in Developing Countries*, in *Planning and Transport Research and Computation*, Summer Annual Meeting, Warwick, 1975.
- KOVALEV I.V. (a cura di), *Symposium on the Geography of Transports: Summaries of Papers*, Int. Geogr. Congr., Mosca, 1977.
- LANSING J., *Transportation and Economic Policy*, Toronto, Collier-Mac Millan, 1966.
- LI DONNI V., *Manuale di economia dei trasporti*, Roma, La Nuova Italia Scient., 1991.
- MIGLIORINI E., *La Terra e le strade*, Napoli, Pironti, 1951.
- MORELLI P. (a cura di), *Terzo mondo e nuove strategie di sviluppo*, Milano, F. Angeli, 1983 (Coll. «Geografia e società», 28).
- MUSCARÀ C. e POLI C., *Transport Geography Facing Geography*, in IGU, *Working Group on Geography of Transports*, Roma, Dip. di Pian. Terr. e Urban., 1983.
- PETRICCIONE S., *Manuale di economia dei trasporti*, Padova, CEDAM, 1989.
- RIMMER P. J., *Transport Geography*, in «Progress in Human Geogr.», Londra, 1985, pp. 271-277.
- RITTER G.P., *Géographie des transports*, Parigi, PUF, 1971 (Coll. «Que sais-je?», 1427).
- ROBERT G., *Le ferrovie nel mondo*, Milano, Vallardi, 1964.
- SANTORO F., *Economia dei trasporti*, Torino, UTET, 1966.

- SMEED R., *Variation in Pattern of Accident Rates in Different Countries and Their Causes*, «Traffic Eng. Control», Londra, 1968.
- STERN E., *Border Commuting and Pirate Transportation in Southern Africa*, in MUSCARÀ C. (a cura di), *Urban Transport and Decentralisation: a Geographical Survey*, suppl. al «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1986, pp. 81-93.
- TIEN PHUC N. (a cura di), *Pour une politique économique des transports*, Parigi, Eyrolles, 1972.
- VALUSSI G. e CAMERI G., *L'Africa Nera*, Torino, UTET, 1990.
- VISCO V. e VOLPE M., *Efficienza e produttività dei servizi pubblici*, Milano, F. Angeli, 1987.
- WOLKOWITSCH M., *Géographie des transports*, Parigi, Colin, 1973.

THE TRANSPORTS IN CAMEROON. – After some considerations about the relationship between economy and transports, the evolution of the equipment of the road network by the colonizers in Cameroon is outlined. This aims at analyzing the present situation and at determining the specific characteristics of the road network construction, of the difficulty of its maintenance and of the management of transports in the developing countries.

The advantages and disadvantages for the population, the economy and tourism are analyzed compared with the existing public, private and illegal services.

Finally, the number of jobs, which are above all informal and connected to the road network, is evaluated.

*Università di Bologna, Dipartimento di Discipline geografiche e geologico-ambientali.*