

GUIDO BARBINA

DODOMA, NUOVA CAPITALE DELLA TANZANIA

Il processo di decolonizzazione dell'Africa ha comportato per gli Stati indipendenti anche la necessità di rivedere gli aspetti giuridico-amministrativi dell'organizzazione del loro territorio, allo scopo di correggere alcune scelte fatte dalle potenze coloniali, che nella nuova situazione politica rivelavano tutta la loro incongruità.

Il problema dei confini ereditati dalla politica messa in atto dai paesi europei per spartirsi l'Africa dopo la Conferenza di Berlino del 1884-85 è stato certamente il più difficile, a causa del consolidamento di certe strutture sociali, economiche, culturali e amministrative all'interno dei singoli confini. Come è noto tutti i tentativi, pacifici o meno, di correggere i confini coloniali hanno avuto fino ad oggi esito negativo, ed anzi la Conferenza per l'Unità Africana ha dichiarato chiuso il problema della revisione degli stessi. Non è così, invece, per il problema delle capitali, cioè dello spostamento della sede dell'amministrazione dalla città prescelta per questa funzione dalla potenza coloniale ad una città più adatta alla nuova dimensione politica dello Stato indipendente.

A parte il facile accorgimento, sostanzialmente indolore, di sostituire il nome di chiara origine coloniale con uno indigeno (1), alcuni Stati africani hanno già provveduto a liberarsi

(1) Per un aggiornamento della toponomastica, anche africana, negli ultimi anni, cfr.: S. TONIOLO, *I principali mutamenti nella geografia politica della Terra nel periodo 1975-80*, in «La Geogr. n. Scuole», Trieste, 1981, pp. 161-182.

della capitale coloniale che, dovendo fungere da struttura di collegamento fra gli interessi d'oltremare e le risorse del territorio interno, era quasi sempre eccentrica e, fin dove possibile, costiera (2); altri Stati vanno progettando questo spostamento, che, se è quasi sempre privo di complicazioni su un piano di politica interna, è invece assai problematico sotto l'aspetto finanziario (3).

Fra i cambiamenti di capitale degli Stati africani, ce n'è uno abbastanza particolare perché è avvenuto — o meglio sta avvenendo — senza molti clamori, tanto da essere sfuggito per lungo tempo a gran parte delle fonti di informazione geografica: è il caso della Tanzania, che ha spostato la sua capitale da Dar es Salaam, sulla costa dell'Oceano Indiano, a Dodoma, nell'interno (4). Questo spostamento è avvenuto, almeno formalmente, il 1° ottobre 1973, quando il presidente della repubblica, in occasione del XVI Congresso dell'Unione Nazionale Africana del Tanganica (TANU) (5), formalizzò con un decreto i risultati di un lungo lavoro di consultazione iniziato molti anni prima.

Il primo centro amministrativo del Tanganica, all'inizio del periodo dell'amministrazione tedesca (6), fu Bagamoyo, il portemporio del sultanato di Zanzibar, sulla costa continentale a nord di Dar es Salaam, punto di arrivo e di partenza delle carovane che penetravano all'interno e raggiungevano la regione dei « grandi laghi ». Il porto di Bagamoyo, però, non era adatto alle navi

(2) G. BARBINA, *Le capitali dell'Africa nuova*, in « La Geogr. n. Scuole », Roma, 1966, pp. 162-172.

(3) Il paese dove il progetto di spostamento della capitale è oggi più avanzato è la Nigeria, che intende trasferire la capitale da Lagos a Abuja.

(4) Dodoma è citata come capitale della Tanzania nel *Calendario Atlante De Agostini*, Novara, IGDA, a partire dall'edizione del 1981; nelle principali fonti estere, Dodoma capitale è in *The Statesman's Year-book*, Londra, Macmillan, a partire dall'edizione 1979-80, mentre l'autorevole *African South of the Sahara*, Londra, Europa Publ. Ltd., riporta Dar es Salaam come capitale anche nell'edizione 1981-82.

(5) Il TANU fu il partito unico del Tanganica fino al 1977, quando fu sostituito dal Chama Cha Mapinduzi (Partito della Rivoluzione), divenuto partito unico dell'intera Tanzania.

(6) La Germania si stabilì sulle coste africane dell'Oceano Indiano nel 1884, dopo che l'esploratore tedesco Carl Peters ebbe stipulato un trattato di protezione con alcuni capi indigeni ed ebbe fondato la Deutsche Ostafrikanische Gesellschaft. Per la storia della colonizzazione tedesca del Tanganica, cfr.: J. ILIFFE, *Tanganyika under German rule, 1905-12*, Cambridge, Cambridge Univ. Press, 1969.

a vapore, e così nel 1891 la sede del governo del protettorato venne spostata a Dar es Salaam. Ma questa città, se aveva il vantaggio della sua magnifica baia, era — ed è ovviamente ancora — afflitta da un clima caldo-umido veramente pesante per gli Europei, e i Tedeschi, che avevano una costante preoccupazione per l'efficienza fisica dei loro amministratori e dei loro soldati, si posero presto il problema di individuare un sito più favorevole, che ovviamente non poteva essere sulla costa. I centri prescelti furono Arusha, Lushoto, Mpwapwa, Iringa e Dodoma (7), e nel 1915 il servizio di sanità del protettorato fu incaricato di valutare, sotto il profilo sanitario, queste indicazioni (8).

Dopo la prima guerra mondiale (9), gli Inglesi ripresero l'idea tedesca di spostare all'interno la capitale del loro mandato e incaricarono il Medical Office di studiare il problema. Un rapporto del 1921 indica come area ideale per la nuova capitale la regione interna servita dalla linea ferroviaria; ma, dopo questa generica indicazione, il problema venne accantonato e solamente alla vigilia della cessazione del mandato britannico, nel 1959, il Consiglio Legislativo del Tanganica, a far parte del quale erano stati eletti anche rappresentanti indigeni, riesumò la questione nella nuova ottica della prossima indipendenza.

In questa occasione le città indicate furono Arusha, Iringa, Tabora e Dodoma: fra tutte venne prescelta Dodoma perché situata proprio al centro del paese. Ma solamente nel febbraio del 1966 (10) il problema venne presentato all'Assemblea Nazio-

(7) Il primo ad indicare il sito di Dodoma per la nuova capitale fu l'ufficiale tedesco residente nel villaggio, con una lettera inviata all'amministrazione coloniale nel 1910.

(8) Il rapporto del servizio di sanità, datato 12 dicembre 1915, si conclude con un giudizio negativo nei riguardi di Dodoma, soprattutto a causa della mancanza d'acqua. Ad ogni modo la questione, almeno per l'amministrazione tedesca, era già chiusa, perché in quella data il territorio del Tanganica era già parzialmente occupato dall'esercito britannico.

(9) Durante la guerra Dodoma fu una delle principali basi d'operazione dell'esercito coloniale tedesco; bombardata una volta da un'aereo inglese, venne occupata dalla seconda divisione britannica il 31 luglio 1916.

(10) Il Tanganica ottenne l'indipendenza il 9 dicembre 1961; assunse la forma costituzionale di repubblica il 9 dicembre 1962, e di repubblica federale, insieme a Zanzibar, col nome di Tanzania, il 25 aprile 1964.

nale, con una mozione nella quale si chiedeva la scelta di Dodoma come capitale della Federazione, in quanto questa città si trovava in una posizione ottimale rispetto a tutto il territorio dello Stato. Chi si opponeva a questa scelta argomentò che l'area di Dodoma era scarsamente fornita d'acqua e che il trasferimento della capitale avrebbe comportato una spesa insostenibile per il paese.

Soprattutto questa considerazione contribuì a insabbiare ancora una volta la questione, che solo sei anni più tardi, nel 1972, venne riproposta dal Consiglio Esecutivo della regione del Mwanza del TANU: dopo un lungo dibattito il partito, nell'agosto dello stesso anno, decise di spostare la sua sede da Dar es Salaam a Dodoma. Successivamente il Comitato Esecutivo Nazionale del TANU organizzò al suo interno una consultazione informale per sondare l'opinione pubblica sullo spostamento della capitale: il risultato fu di 18 Comitati Regionali a favore e 3 contro, e di 1859 sezioni a favore e 842 contro. Fu così che si giunse alla storica decisione del 1° ottobre 1973.

Dodoma si trova quasi al centro dell'altopiano interno, a 1115 m s.l.m., a 6° 10' S e a 35° 40' E, a 488 km da Dar es Salaam, sulla linea ferroviaria che dalla costa raggiunge Kigoma, sul lago Tanganica, all'incrocio con l'asse stradale longitudinale che da Nairobi, per Arusha e Kondoa, arriva a Iringa e alla regione del lago Malawi.

Prima della costruzione della linea ferroviaria, dai porti costieri sull'Oceano Indiano si raggiungeva l'importante centro emporiale di Tabora e la ricca regione del lago Tanganica (« porta » dell'immenso bacino del Congo) per mezzo di una pista carovaniera che veniva percorso da un numero straordinario di carovane (11). Una stima del 1892 dà una somma di 80.000 persone in movimento in un anno da Bagamoyo a Ujiji (il primo centro sul lago Tanganica) e un'altra valutazione della fine del secolo parla di 2000 carovane all'anno, con circa 100.000 persone;

(11) Carl Peters, nel 1890, scriveva che il traffico di quella pista era superiore a quello di qualsiasi strada della Germania, e che migliaia di persone si spostavano ogni anno su di essa con perfetto ordine.

le carovane di maggiori dimensioni potevano essere composte anche da 1000 portatori, e percorrevano l'itinerario in circa un mese (12).

La carta di questa carovaniera disegnata nel 1885 da Hore (13), che indica tutti i possibili posti di tappa lungo il percorso e le missioni sia della Church Missionary Society che della London Missionary Society, non segnala però la presenza del villaggio di Dodoma, ma solo la regione dell'Ugogo, cioè l'area abitata dai WaGogo, una delle molte tribù bantu del Tanganica (14).

I WaGogo sono ancora oggi una delle tribù più disperse del paese, perché dediti all'agricoltura itinerante accompagnata dal seminomadismo, e prediligono insediamenti di piccole dimensioni, spesso a livello familiare, che tendono a spostare periodicamente, nonostante i tentativi fatti dal governo per riunirli in centri maggiori, attraverso la riforma dei villaggi *ujamaa* del 1967 e la campagna di « villaggizzazione » del 1972. Per questa loro tendenza al movimento i WaGogo non riuscirono mai a creare dei punti di insediamento degni di essere segnati sulle prime carte geografiche, e nemmeno le relazioni dei primi viaggiatori europei che nella seconda metà del secolo scorso percorsero la regione ricordano un villaggio di nome Dodoma (15), anche se sono ricche di informazioni su questa regione e sui WaGogo.

Da tali relazioni risulta che la popolazione Gogo non si comportava nei confronti degli Europei con i dovuti riguardi e si permetteva di chiedere anche ad essi quei pedaggi che i carovanieri arabi pagavano senza problemi e che costituivano il principale reddito dei capi locali. In particolare sia Stanley, nel

(12) Cfr. *A Portrait of Dodoma* (a cura della CAPITAL DEVELOPMENT AUTHORITY), Dar e Salaam, National Printing Co., 1975.

(13) E. C. HORE, *Sketch Map of Caravan Route from Zanzibar to Lake Tanganyika*, Londra, Stanford's Geogr. Establ., 1884-85.

(14) La tribù Gogo è oggi per importanza la sesta del paese, e ad essa appartiene il 3,4% della popolazione totale (censimento 1957).

(15) L'Ugogo venne attraversato da Burton e Speke nel 1857, da Speke e Grant nel 1860, da Stanley nel 1871-72 (e successivamente nel 1874), da Cameron nel 1873-74, da Thomson nel 1879-81, da Stanley ed Emin Pascià nel 1887-89, da Baumann nel 1889-90, da Emin Pascià e Stuhlmann nel 1890 e da Carl Peters nello stesso anno.

suo libro *In Darkest Africa* del 1890, sia Burton, in *The Lake Regions of Central Africa* del 1861, danno giudizi molto severi nei riguardi dei WaGogo. Peters tentò addirittura di sterminarli, dando inizio a quella lunga serie di atrocità di cui si macchiò in Tanganica il colonialismo tedesco (16): incendiando molti villaggi e uccidendo migliaia di indigeni, egli riuscì in breve tempo ad affermare la presenza germanica su tutto l'altopiano centrale.

Il primo centro amministrativo tedesco nell'Ugogo fu posto a Mpwapwa, e dopo pochi anni a Kilimatinde (rispettivamente a est e a ovest di Dodoma, sulla carovaniere principale), e soltanto nel 1912 Dodoma divenne centro distrettuale. Il nome di Dodoma compare all'inizio di questo secolo nei primi rapporti dei funzionari tedeschi, che descrivono un villaggio di questo nome sulle sponde del fiume Kikuyu (17); la sua importanza, però, comincia ad affermarsi solamente dopo la costruzione della linea ferroviaria Dar es Salaam-Kigoma (18). La stazione ferroviaria di Dodoma entrò in servizio il 1° novembre del 1910 e nello stesso anno i Tedeschi provvidero a dotare Dodoma di un embrionale piano regolatore, che prevedeva la disposizione delle

(16) Nel suo diario, intitolato *Nuova luce sull'Africa*, pubblicato nel 1892, Peters racconta come, al capo di un villaggio dell'Ugogo che gli offriva un tributo in avorio come segno di pace, egli rispose dando a lui e alla sua gente la pace eterna, così da mostrare a tutti i WaGogo chi fossero i Tedeschi.

(17) Il toponimo Dodoma deriva, secondo la versione che mi è sembrata più attendibile (cfr.: *Handbook of Tanganyika*, Londra, 1958), da una contrazione della parola kygogo *idodoma*, che significa «luogo dove qualcuno si è stabilito», perché sulle rive del fiume i WaGogo si fermarono con le loro mandrie. Un'altra versione (cfr.: M. MUYAMPALA, *Historia Mila na Desturi za WaGogo*, Dar es Salaam, 1954) dà alla parola *idodoma* un significato di allarme per coloro che si apprestavano ad entrare in quest'area, considerata particolarmente pericolosa.

Il nome del fiume non deriva dall'omonima tribù del Kenya, ma dalla parola kiswahili *mkuyu* (fico), con prefisso *ki-* per indicare la forma diminutiva; un villaggio di nome Kikuyu si trova a circa 80 km a ovest di Dodoma.

(18) La costruzione di questa ferrovia, alla quale la Germania annetteva grande importanza strategica per il controllo della zona dei «grandi laghi», iniziò il 9 febbraio 1905, e proseguì con estrema lentezza. Dopo il completamento del primo tratto fino a Morogoro, i lavori furono sospesi perché sull'altopiano era scoppiata contro i Tedeschi la rivolta conosciuta col nome di «Maji-maji», e ci vollero alcuni anni di massacri e rappresaglie per riportare l'ordine. I lavori vennero ripresi nel 1908, e nel 1910 la ferrovia raggiunse l'Ugogo. Il 1° febbraio 1914 la Deutsch-Ostafrikhe Zentralbahn era completata: pochi anni dopo sarebbe diventata uno dei rami principali della East African Railways Corporation, l'ente che gestiva la rete ferroviaria di tutta l'Africa Orientale Britannica.

dimore per gli indigeni e dei negozi su due archi concentrici situati in prossimità della stazione ferroviaria.

All'arrivo della ferrovia a Dodoma c'erano solamente due *duka* (piccoli empori arabi) e poche capanne, che davano scarsi introiti alla compagnia ferroviaria. Per aumentare i clienti, i Tedeschi favorirono l'insediamento nel piccolo villaggio sia dei WaGogo dell'area circostante, che di WaSukuma e di WaNyamwezi provenienti da altre regioni.

Dopo il passaggio sotto l'amministrazione militare britannica, tutta l'area di Dodoma rischiò il totale spopolamento a causa di una terribile carestia, ancora oggi ricordata col nome di *mutunya* (19), provocata sia dalle precedenti requisizioni di granaglie effettuate dalle truppe tedesche ormai circondate dagli Inglesi, sia dall'assenza di piogge nel periodo fra il 1917 e il 1918. La *mutunya*, durante la quale morirono di fame molte migliaia di persone, fu seguita da un'altra carestia, la *kaputula* (20), che, accompagnata da un'epidemia di febbre spagnola, provocò l'emigrazione di buona parte dei WaGogo sopravvissuti alla *mutunya* verso altre regioni.

Quando Dodoma passò sotto l'amministrazione civile, il 1° febbraio 1919, tutta l'area era in una situazione disastrosa. Gli Inglesi si diedero da fare per migliorare l'agricoltura indigena, impiantarono la luce elettrica (21) e asfaltarono alcune strade del villaggio; ma fu soprattutto l'aumento del traffico sulla linea ferroviaria a fare di Dodoma un centro commerciale sempre più importante a partire dagli anni '20. Il villaggio cominciò ad ingrandirsi secondo una pianta regolare, che completava con una maglia rettangolare di strade i due archi concentrici disegnati

(19) La parola, che significa «parapiglia», ricorda quanto accadeva alla stazione di Dodoma all'arrivo dei rari convogli con i viveri di soccorso.

(20) La parola indica sia i calzoncini corti caratteristici delle truppe coloniali britanniche, sia la febbre influenzale: i due sensi si spiegano perché tanto l'esercito inglese quanto la febbre spagnola giunsero nell'Africa orientale contemporaneamente, al finire della prima guerra mondiale (cfr.: V. MERLO PICK, *Vocabolario Kiswahili-Italiano e Italiano-Kiswahili*, Bologna, E.M.I., 1978).

(21) Il generatore che produceva corrente elettrica era alimentato, come le locomotive della ferrovia, da legna presa nella boscaglia circostante, per cui in pochi anni tutta la regione attorno a Dodoma venne denudata del manto arbustivo, con conseguenze ancora oggi ben visibili.

dai Tedeschi. Vennero costruiti un ospedale, una prigione e un albergo, e, mentre cominciava a svilupparsi il traffico con mezzi automobilistici, ci si pose anche il problema di un collegamento stradale con la costa: venne però data la precedenza al miglioramento della rete stradale Nairobi-lago Nyassa (ora Malawi), per cui fino alla seconda guerra mondiale il sistema delle comunicazioni del Tanganica rimase legato alla ferrovia trasversale e alla strada meridiana. Di conseguenza, Dodoma divenne in breve il principale nodo di traffico dell'interno; per raggiungerla in automezzo bisognava percorrere la strada Dar es Salaam-Morogoro-Iringa, e da qui risalire fino a Dodoma lungo la strada meridiana (22).

Le migliorate condizioni dei trasporti e la presenza di magazzini, servizi sanitari e infrastrutture civili permisero a Dodoma di superare meglio delle precedenti la carestia del 1925-26, che, provocata dalla siccità, fu fortemente aggravata dalle condizioni del suolo dell'area agricola circostante, dove l'eliminazione della vegetazione arbustiva aveva permesso estesi fenomeni di erosione negli strati argillosi di superficie. Insieme alla siccità, ci fu anche l'invasione di un uccello granivoro voracissimo, la *quelea aethiopica*, che è in grado di mangiare in un giorno una quantità di miglio tre volte superiore al suo peso (23).

Negli anni '20 venne anche aperta una pista di atterraggio, in quanto Dodoma divenne punto di appoggio sulla rotta aerea Nairobi-Johannesburg, destinata in seguito a divenire la linea Cairo-Città del Capo (24); pochi anni dopo, nel 1932, venne costruita una potente stazione radio.

(22) Ancora oggi la strada Dar es Salaam-Morogoro-Dodoma è asfaltata solamente fino a Morogoro: oltre, è una pista in condizioni decisamente scadenti, e può essere percorsa solamente da automezzi robusti o, meglio, da land-rover o altri mezzi analoghi. Abbastanza frequentemente, nella stagione delle piogge, alcuni guadi nella regione di Kongwa sono impraticabili, e allora bisogna ripiegare sul vecchio itinerario Morogoro-Iringa-Dodoma. E' però in avanzato stato di costruzione, da parte di un'impresa brasiliana, la nuova strada Morogoro-Dodoma, che fra qualche anno dovrebbe risolvere definitivamente il problema dei collegamenti stradali fra la vecchia e la nuova capitale.

(23) La *quelea* è temutissima dai contadini WaGogo, e se ormai le locuste sono sotto controllo, questo uccello rappresenta ancora oggi una seria minaccia.

(24) Il primo aereo atterrò a Dodoma nel 1928, e nel 1930 il nuovo aeroporto, situato appena a nord dell'abitato, venne utilizzato da 14 aerei di linea, nel 1931

L'aumento della popolazione, ormai superiore al migliaio di unità, cominciò a porre in maniera sempre più urgente il problema dell'acqua, dato che il fiume Kikuyu non era più sufficiente, almeno nella stagione secca: per creare una riserva d'acqua, il fiume venne sbarrato con una diga nella regione dei monti Imagi, e il bacino artificiale venne collegato a Dodoma con una tubatura lunga una decina di chilometri.

Negli anni '30 Dodoma venne dotata di un macello, di un ospedale psichiatrico, di una nuova centrale termoelettrica e di un embrionale catasto, che permetteva un'imposizione fiscale sulla proprietà immobiliare. In quegli anni, nonostante la crisi economica mondiale, l'attività economica di Dodoma si era fatta molto vivace, e la futura capitale assumeva con sempre maggiore evidenza le funzioni di località centrale di un'area che veniva limitata a nord dall'area di attrazione di Moshi e Arusha, a est da quella di Morogoro, a sud da quella di Iringa e a est da quella di Tabora, e che aveva come centri di ordine inferiore le località situate sull'asse est-ovest, e cioè Mpwapwa, Kongwa, Gulwe, Kili-matinde e Manyoni. Nel 1934 si provvide anche a redigere un dettagliato piano regolatore, allo scopo di impedire una crescita incontrollata della periferia.

Durante la seconda guerra mondiale Dodoma fu un centro di collegamento nelle retrovie, ben lontano dalla frontiera fra il Kenya britannico e l'Africa Orientale Italiana, con il compito sia di smistare i rifornimenti che giungevano dal Sudafrica, sia di accogliere i prigionieri italiani, che venivano poi inviati nei campi di concentramento del Sudafrica. Le attività connesse con la guerra diedero al centro nuovo impulso, solo parzialmente frenato da una nuova terribile carestia che, provocata da una nuova invasione di *quelea*, si abbatté sul distretto di Dodoma dal 1941 al 1943. Nonostante le difficoltà finanziarie del momento, vennero costruiti una nuova centrale termoelettrica, in grado di illuminare anche le principali strade, un nuovo bacino di riserva per l'acqua potabile, un secondo macello e nuovi edifici di uso

da 56 e nel 1932 da 168: in quell'anno la Imperial Airways inaugurò il servizio postale aereo per mezzo del quale i dispacci da Londra per Dar es Salaam venivano sbarcati a Dodoma, e quindi inviati nella capitale per ferrovia.

pubblico. Nel 1949 un ennesimo periodo di siccità provocò l'esaurimento di tutti i due bacini dei monti Imagi, riproponendo ancora il vecchio problema dell'acqua (25).

La popolazione del centro, al primo censimento ufficiale del Tanganica (1948), era di 9144 persone e nel 1952 era già cresciuta, secondo una rilevazione ufficiale, a 12.237 persone (9375 Africani, 2133 Indiani, 360 Europei, 311 Arabi e 58 Somali: l'alta percentuale di Arabi e di Indiani indica l'importanza che a Dodoma aveva il settore commerciale, allora monopolio degli Asiatici).

La città era estesa specialmente a nord della linea ferroviaria, con una pianta molto compatta, in cui il quartiere del periodo germanico si era ormai perfettamente saldato con quello cresciuto sotto l'amministrazione inglese. Nelle vicinanze non c'erano villaggi importanti, anche perché tutto il territorio circostante era ormai da tempo privo di zone coltivabili, a causa dell'erosione del suolo (26).

Nel 1952 l'amministrazione britannica varò il « Gogo Development Scheme », con l'intento di migliorare la situazione socio-economica del distretto. In cinque anni vennero costruite 62 piccole dighe per creare bacini di riserva per l'irrigazione, furono portati a termine 38 progetti contro l'erosione del suolo, fu costruita una rete di strade per collegare tutti i villaggi del distretto. Con lo stesso piano venne avviata una nuova soluzione per il problema del rifornimento idrico, grazie ad un'acquedotto,

(25) Dopo quello del 1949, il periodo di siccità più disastroso è stato quello iniziato nel dicembre del 1980 e che era ancora in corso nei primi mesi del 1982. Questa siccità ha provocato una carestia assai grave, combattuta con difficoltà dal governo centrale anche perché l'area colpita è molto estesa. Nel febbraio del 1982, nei villaggi del distretto di Dodoma, molte decine di persone erano già morte di fame e di stenti. Le precipitazioni raggiungono a Dodoma un valore medio di 584 mm annui, ma la piovosità è molto irregolare e a lunghi periodi di secco si alternano periodi con piogge eccessive, che aggravano il dissesto del suolo.

(26) Più interessanti si erano rivelate le risorse minerarie, perché nei dintorni di Dodoma sono stati segnalati depositi di sale a Kigwe, e di rame, grafite, asbesto, mica e oro in diverse località; all'inizio degli anni '50 grandi speranze erano state suscitate dalla scoperta di nichel e stagno nelle colline di Chenene, nei pressi di Hombolo, e la canadese International Nickel Co. sembrò intenzionata a investire, in questo giacimento, considerevoli capitali. Invece, sia questo che gli altri giacimenti non risultano per ora idonei ad un'attività estrattiva. Cfr.: *A portrait of Dodoma*, cit., p. 41.

entrato in attività nel 1955, che poteva rifornirsi da alcuni pozzi trivellati nella depressione di Makutapora e da due nuovi bacini artificiali costruiti nel 1959 (27).

Al momento in cui il Tanganica ottenne l'indipendenza, Dodoma aveva circa 20.000 abitanti (23.559 al censimento del 1967), possedeva un piccolo ospedale, una buona centrale termoelettrica (a motore diesel, finalmente: cfr. nota (21)), una nuova stazione radio, un attivo mercato, una scuola, ed era amministrata da un proprio consiglio comunale (entrato in funzione il 1° luglio 1955). Attualmente Dodoma, con 45.703 abitanti (censimento del 26 agosto 1978), è la tredicesima città del paese per quantità di popolazione, e la sua regione amministrativa, con 971.921 abitanti, la sesta.

Dal giorno in cui è stata proclamata capitale, la città è cambiata poco, perché le nuove costruzioni sono state limitate alla sede nazionale del partito (un bell'edificio moderno in prossimità del centro, inaugurato dal presidente della repubblica Julius Nyerere il 29 gennaio 1976) e a due nuovi complessi residenziali, costituiti l'uno da un insieme di villini nei pressi dell'aeroporto, a nord della città, e l'altro da alcuni edifici a tre piani per impiegati dell'amministrazione pubblica, alla periferia meridionale. Altri edifici sono stati costruiti da privati e da enti religiosi (28). In città sono attive una trentina di scuole primarie e una decina di scuole secondarie. L'ospedale, con 350 posti letto, è del tutto insufficiente a servire l'intero distretto. La stazione ferroviaria è ancora quella costruita dai Tedeschi e fino a pochi anni fa anche il materiale rotabile risaliva al periodo germanico: attualmente i convogli, trainati da locomotori diesel, percorrono — teoricamente — il tratto fino a Dar es Salaam in 16 ore. I collegamenti con Dar es Salaam, oltre che per ferrovia,

(27) Il maggiore di essi, quello di Hombolo, non è però mai stato utilizzato per rifornire di acqua la capitale, e attualmente è usato solamente per la pesca e per irrigare le aree coltivate da alcune fattorie.

(28) A Dodoma sorgono quattro importanti edifici di culto: la cattedrale della Church Missionary Society della chiesa evangelica, operante nella regione dalla fine del secolo scorso; la moschea ismailita; il tempio induista; e la cattedrale cattolica, costruita negli anni '50 dalla congregazione religiosa della SS. Croce e Passione di N. S. Gesù Cristo (Passionisti). Per la religione cattolica, Dodoma è sede di diocesi ed ospita la conferenza episcopale della Tanzania.

sono effettuati anche con autobus (24 ore di viaggio in media) e dai servizi aerei della compagnia nazionale, con quattro voli settimanali (molto aleatori) e solamente con bimotori a turboelica, perché l'aeroporto è assolutamente insufficiente per aerei di maggiori dimensioni (la pista infatti è troppo vicina all'abitato e misura solamente 1693 m di lunghezza e 30 m di larghezza).

Per comprendere le linee di sviluppo prevedibili e programmate è necessario rifarsi al piano regolatore generale (29), preparato nel 1975 dal Department of Physical and Social Planning di concerto con la Capital Development Authority, l'ente che ha il compito di costruire la nuova capitale. Questo piano è certamente avveniristico, in quanto prevede per il 1995 una popolazione di 350.000 persone, e per il 1986 (anno entro il quale tutta l'amministrazione dello stato dovrebbe trasferirsi a Dodoma) di 160.000 (30). Oltre al recupero e alla sistemazione del « centro storico », corrispondente all'area di espansione edilizia del periodo tedesco e del periodo inglese — dove sorgono edifici attualmente assai degradati, di stile indiano, arabo, coloniale tedesco e coloniale inglese —, il piano indica come zona di espansione soprattutto le aree libere a sud della ferrovia, secondo comparti edificatori che ripropongono il sistema del villaggio *ujamaa* (31).

(29) Il *Capital City Master Plan Report*, un insieme di tavole e relazioni riunite in 8 voll., consultabili sia alla biblioteca dell'Università di Dar es Salaam che presso la sede centrale della Capital Development Authority, a Dodoma.

(30) Il primo piano quinquennale, conclusosi nel 1981, prevedeva il trasferimento a Dodoma del 40% dell'amministrazione centrale, e una popolazione di 114.000 abitanti; il limite del 40% è stato raggiunto, secondo dichiarazioni ufficiali, col trasferimento della sede del partito unico, dell'ufficio del primo ministro e della sede della Capital Development Authority. Cfr.: « Habari za Mjimkuu » [« Notizie della capitale », il periodico della CDA], Dodoma, 1979, n. 1.

(31) Per conoscere le linee del socialismo africano e la politica dei villaggi *ujamaa*, pietra miliare del socialismo africano di Nyerere, cfr.: J. H. PROCTOR, *Building Ujamaa villages in Tanzania*, Dar es Salaam, Tanzania Publ. House, 1975; L. CLIFFE e J. SAUL, *Tanzania Socialism-Politics and Policies: An Interdisciplinary Reader*, Nairobi, East African Publ. House, 1972, 2 voll.; R. DUMONT, *Tanzanian Agriculture after the Arusha Declaration*, Dar es Salaam, Min. Econ. Affairs and Devel. Planning, 1969; M. VON FREYHOLD, *Ujamaa Villages in Tanzania*, Londra, Heinemann, 1979; C. R. INGLE, *From Village to State in Tanzania. The Politics of Rural Development*, New York, Cornell Univ. Press, 1973.

Questi nuclei abitativi, disposti a raggiera attorno al centro attuale, dovranno essere ciascuno autosufficiente sotto il profilo delle dotazioni sociali e, programmati per 7000-8000 abitanti ciascuno, saranno costituiti da più di mille unità abitative riunite a schiera e disposte attorno alla piazza centrale del nucleo. Il modello previsto per le abitazioni è molto semplice, a un piano, e ripete un poco lo schema costruttivo della capanna indigena.

Nell'insieme, la città dovrebbe assumere un aspetto assai allargato e modesto, per essere « una dimora per l'uomo e non un monumento », e soprattutto per essere « a misura d'uomo », anzi, a misura di quel particolare uomo sul quale si basa il socialismo africano di Nyerere (32); in essa gli schemi di vita tradizionali saranno rispettati e le comunicazioni fra i singoli « villaggi urbani » e fra essi e il centro dovranno avvenire soprattutto a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici.

E' prevista, e in parte già attuata, anche una piccola zona industriale ubicata a 15 km dal centro, presso la collina di Itega: in essa sono operanti alcuni stabilimenti per la produzione di materiali da costruzione e alcune industrie alimentari.

Si tratta di un piano certamente bello, basato su considerazioni sociali molto avanzate e aderente allo spirito della riforma dei villaggi *ujamaa*, in quanto fa della capitale un insieme di villaggi, più che una città nel senso europeo della parola. Lo stesso Nyerere, che ha trasferito la sua residenza ufficiale nel dicembre del 1980, abita oggi nel villaggio di Chamwino, a 20 km circa da Dodoma, proprio per smitizzare, con questa sua scelta, il concetto tradizionale di capitale.

Il piano prende in considerazione anche il territorio attorno alla città, o Capital City District (CCD), per il quale è indicata una vigorosa azione di forestazione e di miglioramento agricolo, che sarà centrata soprattutto sui cinque villaggi di Ndiuka, Michese, Zuzu, Makonze e Hombolo (dove è stata posta la sede della scuola per la formazione dei quadri del partito).

Oggi Dodoma non è certamente una città di primo ordine

(32) « Habari za Mjimkuu », cit.

nel sistema urbano dello Stato, ma può anzi essere considerata di terzo ordine in una gerarchia basata sulle funzioni urbane. Le attività di livello nazionale sono, per ora, quelle connesse con la sede del partito unico, con la sede della conferenza episcopale cattolica e con la presenza dell'ufficio del primo ministro; ma i luoghi dove si operano le grandi scelte politiche e amministrative, dove si produce cultura e dove si gestisce l'informazione sono altrove. Le attività economiche della capitale sono molto limitate, e di portata esclusivamente locale.

Ma è soprattutto interessante notare come il pianificatore rifiuti anche per il futuro, nei limiti del possibile, un'enfatizzazione della centralità di Dodoma, la cui area di attrazione non dovrebbe spingersi oltre Iringa e Singida, perché si ritiene inopportuno e incongruente, rispetto agli obiettivi di democrazia propri del socialismo africano, un accentramento eccessivo del potere economico e politico in una sola città.

La scelta di spostare la capitale a Dodoma è stata presentata sia come l'atto finale della decolonizzazione, sia come simbolo della campagna di « villaggizzazione » nell'ambito della politica dei villaggi *ujamaa*: ponendo la capitale nel centro povero e rurale del paese, Nyerere non solo ha voluto decapitare la borghesia urbana di Dar es Salaam e recuperare il contatto del partito e del governo con le popolazioni più genuinamente contadine, ma ha voluto soprattutto portare le strutture del potere nei luoghi dove più facile e più naturale poteva essere la costruzione del suo modello di socialismo. Si è così formata una stretta connessione fra riuscita del socialismo africano — ancora problematica a causa delle gravi difficoltà finanziarie del momento — e decollo di Dodoma come capitale.

Il poco che fino ad oggi è stato realizzato, rispetto al molto che è stato programmato, non spaventa il gruppo politico al potere in Tanzania, abituato ad aspettare, con africana pazienza, i momenti migliori. Se la scelta di Dodoma come capitale sarà coronata da successo, essa sarà l'esperienza urbanistica e sociale forse più originale e valida dell'intera Africa.

DODOMA, TANZANIA'S NEW CAPITAL. — From October 1st, 1973, the city of Dodoma has become Tanzania's new capital, substituting Dar es Salaam. Dodoma is placed on the inner plateau, in the center of the country, at the crossing between the Indian Ocean-Lake Tanganica railway and the Nairobi-Lake Malawi meridian road. Small Ugogo village at the beginning of the century, it began to grow in 1910 with the construction of the railway that from the coast went into the inland, and has slowly become an important commercial center of the tableland. From less than 10.000 inhabitants in 1948, today it can count almost 50.000 and it is slowly changing to meet its new important administrative role. The process of transferring the activities typical of a capital from Dar es Salaam to Dodoma is taking place slowly, due both to Tanzania's financial difficulties and to the desire to let the new capital grow without traumas and following a precise town-planning that does not consider a monumental city, but one formed by an integrated whole of villages, coherently with the official line of the social politic of the country, that has the social village, or *ujamaa* village, as fundamental unit of Tanzania's democratic and productive life.

Udine, Istituto di Geografia dell'Università.