

Per una storia delle infrastrutture dei trasporti a Sekondi-Takoradi, Ghana: capitalismo, lavoro e sindacato*

Abstract

L'articolo analizza le trasformazioni socio-economiche generate dagli investimenti di capitale nelle infrastrutture coloniali dei trasporti a Sekondi-Takoradi, in Ghana (ex Costa d'Oro), dalla fine del XIX secolo al periodo post-indipendenza. Concentrandosi sul sistema ferroviario e portuale, lo studio avanza l'ipotesi che tali progetti non fossero meri simboli tecnici di modernità, bensì interventi strutturali che riorganizzarono i rapporti di lavoro in senso capitalistico, accelerando la formazione di una classe operaia salariata e l'ascesa del sindacalismo. La ricerca dimostra come il capitale coloniale britannico abbia sistematicamente promosso nuove forme di rapporti lavorativi basati sul salario nei settori infrastrutturali citati, marginalizzando i modelli economici preesistenti di tipo tributario e comunitario. Da questo processo emerse un nuovo blocco o classe sociale che cominciò a organizzarsi politicamente. Il movimento operaio sindacalizzato di Sekondi-Takoradi svolse, infatti, un ruolo cruciale nelle lotte anticoloniali e, in seguito, rappresentò una sfida significativa allo Stato socialista e sviluppatista di Kwame Nkrumah. Lo studio mette inoltre in luce le contraddizioni insite in questa specifica storia del lavoro. La difesa sindacale degli interessi corporativi di quella che alcuni hanno definito "aristocrazia operaia" contribuì, da un lato, alla caduta di Nkrumah e al consolidamento di una dipendenza economica di tipo neocoloniale; dall'altro lato, condusse al declino della stessa classe operaia, i cui vertici sindacali non compresero che la fine dell'esperimento socialista avrebbe coinciso con la dismissione di quelle stesse infrastrutture che avevano creato e sostenuto i propri membri-lavoratori. Questo contributo si inserisce nella storia globale delle infrastrutture da una prospettiva di storia del lavoro, evidenziando il ruolo decisivo del capitale coloniale nel plasmare la formazione della classe operaia africana e le dinamiche politico-sindacali nella Costa d'Oro/Ghana coloniale e postcoloniale.

Parole chiave

infrastrutture e capitale, colonialismo, lavoro salariato, rapporti di lavoro, sindacati

* L'autore ringrazia: la curatrice di questo numero speciale, Francesca Congiu, per aver introdotto una tematica di fondamentale importanza per la storia del Sud Globale e del capitalismo; i/le revisori per i commenti e i suggerimenti, preziosi e costruttivi; e l'Istituto di Studi Africani dell'Università del Ghana per il sostegno durante i soggiorni di ricerca nel paese, in particolare il suo direttore, Prof. Samuel Aniegye Ntewusu.

This article is distributed in Open Access under the Creative Commons CC-BY 4.0 Licence
(c) Author(s)

DOI: <https://doi.org/10.23810/AEOXXVIII202524>

When citing this article please include its DOI with a resolving link

Prolegomeni: cambiamenti infrastrutturali e sociali

La storia di Sekondi-Takoradi, oggi principale centro urbano della Regione Occidentale del Ghana, costituisce un osservatorio privilegiato per indagare il nesso tra infrastrutture, lavoro e formazione della classe operaia nel contesto coloniale. Seguendo l'intuizione di Benjamin Kweku Bentum (1967), che individuava nella storia del sindacalismo ghanese un intreccio profondo tra organizzazione del lavoro e produzione materiale, questo articolo si propone di offrire un retroterra storico al discorso, restituendo una genealogia delle infrastrutture come dispositivi di potere, accumulazione e trasformazione sociale.

L'approccio qui adottato si colloca nel campo della "storia delle infrastrutture", ma intende superare la mera descrizione tecnica delle opere materiali. Le infrastrutture vengono analizzate come relazioni sociali e come spazi in cui capitale, lavoro e autorità politica si incontrano, si scontrano e si trasformano. In questo senso, la ferrovia e il porto di Takoradi non sono soltanto un simbolo di modernità coloniale, ma un dispositivo attraverso cui si è prodotta una nuova cultura del lavoro salariato, una ristrutturazione delle gerarchie sociali e, infine, la nascita del sindacalismo organizzato.

Il 6 aprile del 1940, in piena Seconda Guerra Mondiale e in pieno colonialismo, *Nature*, prestigiosa rivista scientifica britannica, pubblicava un articolo dal titolo "New Government Technical School at Takoradi" (Nuovo istituto tecnico a Takoradi), nel quale si celebrava l'inaugurazione di un istituto ingegneristico statale per la formazione di personale tecnico da impiegare nell'industria. Per industria, s'intende l'industria meccanica e più precisamente quella legata ai trasporti. Takoradi fu ritenuto il luogo "più appropriato in relazione al livello di industrializzazione della regione in Costa d'Oro".¹ "Gli edifici più importanti comprendono un lungo edificio su un piano con un'officina per il fabbro sul retro, un blocco amministrativo a tre piani contenente aule, laboratori, uffici di disegno, sala riunioni e sala da pranzo e un blocco dormitorio in grado di ospitare cento studenti-lavoratori. L'officina è divisa in due sezioni, una per il lavoro pratico di ingegneria meccanica e l'altra per la lavorazione del legno. Entrambe le sezioni sono dotate di moderni macchinari ad azionamento elettrico, come torni, trapani elettrici, sagomatori, ecc. Gli altri edifici comprendono il bungalow del direttore europeo, due blocchi di alloggi per otto dirigenti africani, un blocco di sei alloggi per i lavoratori, un grande magazzino per l'essiccazione del legname, un deposito di benzina e un garage".²

Si tratta, come s'intuisce dalla descrizione di cui sopra, di un piccolo conglomerato tipico di contesti industriali; ma siamo negli anni Quaranta del XX

secolo, in pieno colonialismo, e in Africa occidentale, che era ancora una vasta regione prettamente rurale. Il processo e le dinamiche di questa trasformazione infrastrutturale hanno portato anche a una iniziale competizione tra Accra, il centro dell'amministrazione coloniale, e Sekondi-Takoradi, hub portuale e ferroviario per l'esportazione di prodotti agricoli e minerali, che sembrava "vinta" dai secondi. Non fu così e a tutt'oggi Sekondi-Takoradi resta il secondo polo industriale del paese, ma è distanziato di gran lunga dalla regione di Accra-Tema.³ Al momento della decisione di farne un hub del trasporto, esse erano piccoli villaggi di pescatori. Dato che la baia su cui si affacciano i due centri abitati si adattava allo sfruttamento commerciale, il colonialismo britannico ha trasformato habitat e società.

All'alba del XX secolo, iniziarono i lavori di costruzione di una ferrovia che doveva servire per il trasporto di prodotti agricoli e minerali da esportare (Ntewusu et al. 2024; Tsey 2012).⁴ La costruzione delle vie di trasporto è partita dalla baia verso l'interno con strade e ferrovia. L'afflusso di capitale nell'area ha attirato manodopera da tutta l'Africa occidentale e persino da altri continenti. Il lavoro forzato mediato dai capi locali si affiancava al lavoro salariato che era il tipico rapporto di lavoro degli immigrati, soprattutto bianchi. Le masse rurali restavano ancora dentro, del tutto o in parte, a rapporti di lavoro di tipo familiare e reciproco oppure tributaristico e comunitarista, cioè che non producevano reddito da salario pagato in moneta fiat. Tali aspetti sono stati studiati, così come lo è stato lo sviluppo del sindacalismo nella regione, tra gli altri, da Gareth Austin (2007), Frederick Cooper (1996) e Jennifer Hart (2016).

Questo articolo tenta di aggiungere a questa storiografia l'aspetto dell'analisi delle infrastrutture e dell'arrivo di capitale britannico per la costruzione e il mantenimento della ferrovia e in minore misura del porto di Takoradi. Come spiegato da Joseph Inikori (2017), non può esistere capitalismo senza lavoro salariato. Quindi si cercherà di analizzare proprio l'aspetto del mutamento sociale e politico-istituzionale prodotto dalla trasformazione del mondo del lavoro dovuta all'avvento di una vera e propria classe operaia, anche se inizialmente molto circoscritta nei numeri. Il processo storico sopra delineato ha tutti i crismi di una storia dell'espansione capitalistica, ma naturalmente diversa da quella della tratta schiavista così come intesa da Pierluigi Valsecchi (2018). L'elemento di novità è che questo capitalismo è legato all'impresa coloniale e non più alla tratta e ai commerci di tipo primario (schiavi e merci prodotte da antiche forme di sfruttamento del lavoro basate sui rapporti famigliari e tributari) e indiretto cioè totalmente mediato dai potentati locali.⁵ Sekondi-Takoradi

— ma più propriamente Takoradi — è stato l'epicentro di una vasta, per quel tempo, operazione di investimento capitalistico atto allo sfruttamento e alla cosiddetta economia di estrazione e dell'emergere di un rapporto di lavoro: il lavoro salariato.

Infine, dialogando con la letteratura internazionale sulle infrastrutture coloniali, questo contributo si propone di evidenziare come le opere di trasporto non siano semplici veicoli di modernità, ma strutture che organizzano e disciplinano il lavoro. Gli studi esistenti hanno mostrato come le infrastrutture siano state strumenti materiali di formazione dello Stato coloniale e di costruzione della soggettività lavorativa (Bamba 2016; Isaacman e Isaacman 2013; Miescher 2022; Monson 2009; van Beusekom 2002). Il caso di Takoradi permette di estendere questa prospettiva alle infrastrutture dei trasporti, evidenziando come esse abbiano dato origine a nuove forme di mobilità, di gerarchia sociale e di organizzazione del lavoro, che diventeranno centrali nel Ghana postcoloniale.

Appunti metodologici

Questa storia è depositata in diversi archivi, sia in Ghana che nella ex-metropoli coloniale britannica. Nel 2018 e nel 2019, due sopraluoghi hanno dato il via ad un progetto archivistico finanziato dal British Engendered Archives Programme (EAP), di cui l'autore era il responsabile per conto dell'International Institute of Social History. Assieme agli archivi della stessa Ghana Railway Company, all'Institute of African Studies dell'Università del Ghana e alla Takoradi Technical University e il progetto pilota è stato finanziato dal EAP Programme per il recupero, la salvaguardia e la digitalizzazione del fondo sul personale impiegato dalle Ferrovie (workers files).⁶ La salvaguardia degli archivi del personale delle ferrovie (la Takoradi Railway, oggi parte della Ghana Railway Company) riguardava cartelle datate ai primi anni del XX secolo fino a anni più molto recenti. Il progetto fu considerato di vitale importanza culturale e sociale per il grande valore storico delle informazioni che tale fondo poteva fornire proprio sui cambiamenti sociali prodotti dagli interventi infrastrutturali nella regione. Il progetto non si è potuto realizzare per via del fatto che l'EAP non ha alcun riguardo per la privacy delle informazioni contenute volendo pubblicare tutti i documenti online ad accesso libero. L'opposizione (giusta) degli archivisti della ferrovia ha fatto sì che il progetto non si attuasse.

Ad ogni modo l'autore ha potuto raccogliere alcune informazioni storiche. Esistono infatti almeno altri tre luoghi archivistici dove reperire informazioni

sulle infrastrutture e la società di Sekondi-Takoradi. Gli archivi pubblici o Public Records And Archives Administration Department (PRAAD),⁷ che si trovano sia nella capitale Accra che a Sekondi, conservano fondi di diversi ministeri, dipartimenti e agenzie. Dato il fatto che diverse infrastrutture furono nazionalizzate, negli archivi pubblici si trovano anche informazioni relative alle imprese economiche.

Diversi archivi privati sono detenuti da individui, famiglie, organizzazioni sociali, religiose e fondazioni. Per quanto concerne la storia sindacale, il Trades Union Congress (TUC) del Ghana e altre centrali settoriali posseggono archivi sulle proprie attività più o meno accessibili, più o meno organizzati. Naturalmente, esistono tracce dell'attività sindacale ghanese anche al di fuori del paese. L'International Institute of Social History di Amsterdam, depositario degli archivi dell'ICFTU e dell'International Trade Union Confederation possiede molti materiali sulle attività sindacali ghanesi. Ma questi fondi internazionali non sono stati oggetto di analisi in questo articolo.

Sul piano storico-metodologico, questo studio si colloca in una tradizione di storia del lavoro di matrice storico-strutturalista rappresentata da studiosi quali Patrick Harries (1994), Frederick Cooper (1996) e Bill Freund (1988), solo per citarne alcuni, e nel caso specifico del Ghana da storici come Richard Jeffries (1978) e Akua Britwum (2022). Tale storiografia, pur segnata da un certo determinismo economico, ha avuto il merito di porre al centro la relazione tra capitale, infrastrutture e formazione della classe lavoratrice africana. Il successivo declino di questo approccio, a favore di letture più culturaliste o identitarie, ha spesso oscurato la dimensione economica e strutturale del lavoro africano. Riprendere oggi una prospettiva materialista significa dunque riconsiderare le infrastrutture non solo come simboli di sviluppo, ma come strumenti concreti di organizzazione e controllo della forza-lavoro. In questo senso, l'articolo propone una lettura delle infrastrutture come "tecnologie sociali del lavoro", attraverso cui si è prodotta una specifica cultura operaia nel contesto coloniale.

Nascita e ascesa della ferrovia: una storia coloniale

La decisione di investire in infrastrutture di trasporto nella Costa d'Oro va compresa nel più ampio contesto della globalizzazione ottocentesca e dell'espansione imperialista europea. A partire dagli anni Ottanta del XIX secolo, la Gran Bretagna cercò di consolidare il proprio controllo economico sulle colonie attraverso un programma infrastrutturale che univa modernizzazione tecnica e disciplinamento sociale. Figure come Joseph Chamberlain incarnaro-

no questa visione “civilizzatrice” del capitale coloniale, mentre amministratori come Frederick Gordon Guggisberg la tradussero in pratica attraverso piani decennali di sviluppo. Le ferrovie della Costa d’Oro riflettevano dunque la logica più ampia del capitalismo coloniale: estrazione di risorse, creazione di mercati del lavoro salariato e imposizione di nuove gerarchie sociali basate sulla produttività e sulla razza.

A fine XIX secolo, il distretto di Tarkwa, nell’entroterra di Takoradi, fu interessato da un pesante andirivieni di notizie a proposito di importanti giacimenti auriferi (Valsecchi 1993). Ciò che diede la spinta maggiore per la costruzione della ferrovia fu proprio il commercio. L’oro serviva probabilmente anche come garanzia per gli investimenti. La ferrovia era inizialmente pensata come necessaria al trasporto, oltre che dell’oro (per ragioni di sicurezza), del molto lucrativo olio di palma e del legname prezioso. Nate Plageman (2013) discute molto approfonditamente il dibattito sorto in seno alle autorità coloniali e alle lobby commerciali britanniche. Gli investimenti in infrastrutture rappresentarono sempre una questione complicata dentro il blocco colonialista britannico. Da un lato vi erano gli amministratori coloniali riluttanti perché preoccupati di fare quadrare i conti della colonia, dall’altro lato vi erano gli investitori e gli interessi economici impazienti di sfruttare le risorse naturali e agricole dell’entroterra, eccitati dalle “pepite d’oro da 100 sterline”,⁸ dall’olio di palma, dal cacao, dal legname pregiato (Dumett 1998: 85, 154–66). In seguito, anche importanti riserve di bauxite e manganese (di cui il Ghana è oggi uno tra i più grandi produttori mondiali) saranno la ragione per un investimento massiccio di capitale nelle infrastrutture (Dumett 2006: 60–79).

S’iniziò con una rete di strade e con la fondazione di un dipartimento per la cantieristica (*Roads Department*). Il trasporto umano, basato sul facchinaggio e il porteraggio, non era efficiente e i portantini non potevano essere impiegati come lavoratori forzati per la natura stessa del lavoro, mobile oltre che qualificato (Austin 2007; Chaves, Engerman e Robinson 2010; Dickson 1968). Sino all’arrivo di strade moderne e delle ferrovie, il movimento di persone e merci veniva fatto a piedi. Gli amministratori coloniali venivano trasportati in amache legate tra due o più portatori (Gould 1960). Il primo camion importato nel Ghana coloniale risale al 1903 (Luntinen 1996). Il primo piano per una rete stradale fu presentato e approvato dal governo coloniale di Accra con la *Roads Ordinance* del 1894. Naturalmente serviva manodopera e ne serviva tanta, per cui a stretto giro fu promulgata anche un’ordinanza che di fatto legalizzava il lavoro forzato, il *Compulsory Labour Ordinance* del 1895. Entrambe

le misure disponevano che i cosiddetti “capi tradizionali”, i *chiefs*, avrebbero dovuto fungere da reclutatori delle masse di persone da condannare, più che impiegare, ai lavori forzati. Fu così, che nei decenni a seguire, il sistema di sfruttamento coloniale, cioè il mix tra creazione di dipartimenti preposti alla modernizzazione della colonia e il lavoro forzato a basso costo, produsse in effetti una rete stradale funzionante e ben mantenuta che negli anni Dieci del XX secolo raggiunse i 3.000 chilometri e sulla quale potevano viaggiare merci e persone (Hart 2016). Tuttavia, tale rete stradale restava ancora molto limitata. Nonostante il lavoro forzato, la costruzione di strade restava un’impresa molto costosa. In certi casi, il costo per chilometro poteva anche decuplicare per le difficoltà ambientali, geologiche e climatiche (Austin 2007).

Alla fine del XIX secolo, con Joseph Chamberlain ministro delle colonie britanniche (*Secretary of State for Colonies*), vi fu una spinta alla modernizzazione delle colonie dell’Impero. Il nuovo corso, sebbene pensato soprattutto per le colonie d’insediamento (*settler colonies*), come Australia, Canada, New Zealand e Terranova e South Africa, coinvolse anche l’Africa occidentale (Dumett 2013). In questa fase, gli amministratori coloniali superarono ogni esitazione verso gli investimenti ferroviari, considerati fino ad allora troppo costosi e poco redditizi. La classe capitalista commerciale era al potere a Londra e il suo appetito di risorse doveva essere saziato dalle colonie. Fu così che anche in Costa d’Oro, Chamberlain “incoraggiò apertamente gli attori locali a impugnare la ferrovia come un progetto o un’azione rivoluzionaria, ma non impossibile” per la colonia della Costa d’Oro della quale non conosceva né la situazione in loco, né i costi economici e né quelli sociali (Plageman 2013: 327). Vi era a Londra l’idea della ferrovia come strumento per lo sviluppo economico coloniale. Per cui non fu l’alto costo della costruzione e soprattutto del mantenimento della rete stradale a fare optare per la ferrovia, bensì una decisione calata dall’alto di una classe apologetica di capitalisti che vedeva in questo tipo d’investimento un modo per sfruttare (questo per loro era lo sviluppo) la colonia con l’aumento dei volumi del commercio che una ferrovia può effettivamente garantire.

Takoradi divenne il teatro per la costruzione della prima ferrovia della colonia per unire il centro minerario di Tarkwa con la città portuale di Sekondi. L’estrazione d’oro richiedeva il trasporto di macchinari moderni e materiale pesante (Silver 1978).⁹ Allo stesso tempo le merci potevano transitare dall’interno verso la costa sugli stessi treni. Il via ai lavori fu dato dal governatore Sir William Maxwell nel 1898 e nel 1901 la compagnia ferroviaria Gold Co-

ast Government Railways iniziò a operare sotto la direzione del Department of the Gold Coast Civil Service, i cui uffici erano localizzati a Sekondi. Nel 1934, il quartiere generale della ferrovia fu spostato a Takoradi, dove nel 1927 cominciò la costruzione del nuovo porto più moderno di quello di Sekondi.¹⁰ Ferrovia e porto furono amministrati congiuntamente e posti entrambi sotto la Railway and Harbours Administration.

Malgrado gli alti costi di costruzione e i dubbi iniziali di una gran parte dell'amministrazione coloniale, negli anni successivi all'inaugurazione, la nuova ferrovia si rivelò un successo economico.¹¹ Erano gli anni che Gareth Austin (2014) definisce della “rivoluzione dell'agricoltura commerciale” (*cash crop revolution*). Furono tagliati i costi e i tempi di trasporto. Aumentò il volume del trasporto delle merci, soprattutto per l'export. Significativo fu anche il numero di passeggeri che utilizzarono il treno. Oltre agli effetti positivi indiretti del nuovo servizio, importanti furono anche i profitti prodotti dalla ferrovia stessa (Gould 1960: 24–28). Negli anni Sessanta, lo storico David Kimble (1963) imputò proprio alla ferrovia l'ascesa della Costa d'Oro come uno dei maggiori produttori ed esportatori mondiali di cacao nei primi decenni del XX secolo. In realtà, però, fu la linea orientale Kumasi-Accra a essere il vettore del cacao (Kimble 1963: 39).

Dopo la Prima Guerra Mondiale, fu evidente che la colonia avrebbe avuto bisogno di una nuova sistemazione portuale e nel 1921 furono avviati i lavori per un nuovo porto a Takoradi (Meredith 1976; Plageman 2013). Quello di Sekondi fu lasciato alle attività legate alla pesca. Venne costruito un accampamento per il personale addetto alla costruzione e vennero costruiti anche una strada e un binario ferroviario temporaneo per sostituire il trasporto ad amaca tra Sekondi e Takoradi. Furono attuati ampi disboscamenti, costruite officine, magazzini e ospedali, divisi per bianchi e per neri.

Se la linea orientale Kumasi-Accra serviva al cacao, quella occidentale si concentrò su legname, manganese e bauxite. Aziende commerciali come, per esempio, la Mendel Mahogany Logging Company di Liverpool — solo per citarne una — spinsero non poco il governo coloniale per gli investimenti nei trasporti.¹² Alle compagnie britanniche fecero eco le autorità tradizionali che costituivano l'ossatura del potere coloniale, dato che da esso i capi traevano non pochi benefici.¹³ Naturalmente, ci furono alti e bassi nella storia della ferrovia e delle infrastrutture. I governatori britannici si susseguirono; alcuni reticenti e altri entusiasti nei confronti degli investimenti in infrastrutture, come Frederick Gordon Guggisberg, un amministratore coloniale atipico e

che credeva nella capacità dei nativi di potere raggiungere gli stessi livelli di sviluppo dell'Europa (Guggisberg e Fraser 1929). Fu durante il suo lungo mandato che il nuovo porto di Takoradi fu costruito e fu lui, insieme ad altri, a redigere il piano decennale di sviluppo o *Ten Years Development Plan* (Tsey 1986: 110), che una volta pubblicato divenne la guida delle amministrazioni a venire, persino oltre i dieci anni previsti e fino alla Seconda Guerra Mondiale. Qualunque fosse la ragione di tali grandi investimenti di capitali — un mix di ricerca del profitto, di scommessa sul futuro, di volontà di “sviluppare” i popoli, ecc. — a metà del XX secolo Sekondi-Takoradi si trovarono a essere il centro di snodo più importante della Costa d'Oro occidentale. Restarono tali fino a dopo l'indipendenza formale del Ghana nel 1957.

Alla testa delle ferrovie si sono susseguiti un serie di amministratori bianchi e di origine straniera. Il primo General Manager della Railways and Harbours Authority di origine ghanese fu nominato tre anni dopo l'indipendenza. Nel 1960, l'autorità a Takoradi si chiamava Locomotive Department, perché il centro delle attività era stato spostato ad Accra.¹⁴ Con il *Railways and Ports Act* del 1971 (Act 358), la Railway and Harbour Administration divenne una società per azioni, governata da un consiglio di amministrazione di dieci membri che comprendeva il direttore generale.¹⁵ Il pacchetto di maggioranza restava nelle mani dello Stato, ma il centro decisionale si spostò definitivamente ad Accra e secondo logiche di mercato e non più di servizio.

La cosiddetta “africanizzazione” del management ferroviario, avviata dopo l'indipendenza e culminata nei primi anni Sessanta, non ebbe soltanto un valore simbolico o politico, ma ebbe conseguenze economiche tangibili. Alcuni studi dell'epoca, tra cui i rapporti della Ghana Railway and Ports Authority, indicano un calo nel traffico di minerali a vantaggio delle derrate agricole e dei beni di consumo, coerente con l'obiettivo dichiarato di “nazionalizzare” i benefici dell'infrastruttura.¹⁶ Tuttavia, la redistribuzione degli utili e la revisione delle tariffe favorirono soprattutto i commercianti urbani e i funzionari statali, penalizzando i piccoli produttori rurali e i sindacati dei trasporti. Si configurò così un conflitto latente tra capitale commerciale e lavoro salariato, con effetti di lunga durata sulla sostenibilità economica della ferrovia. Da Nkrumah in poi, la storia è quella di un lento declino delle infrastrutture che arriva alla chiusura effettiva, ma non formalizzata, della ferrovia attuale.¹⁷ Infine, la storia sociale, agricola e mineraria, e in particolare quella degli agricoltori e dei minatori ghanesi, non può essere dissociata da quella delle ferrovie. In effetti, le modifiche introdotte nella coltivazione del cacao e nell'industria mineraria,

dalla capacità della ferrovia di trasportare molte merci per lunghe distanze, ne sono un esempio evidente.

Infrastrutture e trasformazioni dei rapporti di lavoro

Mentre sopra è stata delineata una storia delle infrastrutture, coloniali e post-coloniali, i cui protagonisti erano il governo e il capitale coloniale, questa parte dell'articolo si concentra sulla storia sociale, ovvero sugli effetti che le infrastrutture hanno prodotto nella società della regione occidentale della colonia della Costa d'Oro (1874–1957), poi Ghana, fino agli anni del declino economico della ferrovia e dei suoi lavoratori, dagli anni Settanta del XX secolo a oggi. Il Ghana, indipendente dal 1957, fu governato fino al 1966 da un sistema a partito unico d'ispirazione socialista, guidato dal Presidente Kwame Nkrumah e dal Convention People's Party (CPP). Dopo il colpo di stato del 1966, il paese fu retto da governi militari e civili filoccidentali.¹⁸ La storia sociale, del lavoro e dell'attivismo sindacale può essere dunque divisa in tre periodi: coloniale, socialista e neocolonialista. Tutti i governi hanno dovuto gestire il problematico rapporto tra capitale e lavoro e le trasformazioni che lo sviluppo capitalistico — l'intreccio d'interesse capitalistico-coloniale — hanno portato nelle società locali.¹⁹

Non potendo trovare e importare *coolies* dalla Cina e dall'India — come invece succedeva in Kenya o in Sud Africa — ci si risolse ad acquisire manodopera per la costruzione sia in loco che nelle colonie di Nigeria e Sierra Leone. Nel primo caso i reclutatori erano i capi tradizionali mentre nel secondo ci si rivolse a vere e proprie agenzie specializzate nel reclutamento di lavoro servile debitorio ovvero prestiti di denaro ripagati con il lavoro, sistema che in inglese si chiama *indentured labour* (Tsey 2013: 65–76). Tra il XIX e il XX secolo, il lavoro salariato non costituiva ancora la forma abituale di impiego, e il ricorso alla forza per costringere i lavoratori a mansioni dure e nocive per la salute era una pratica comune. I primi modelli salariali erano del tutto arbitrari: i salari, stabiliti unilateralmente dai datori di lavoro, erano molto bassi per tutti, tranne che per la minoranza bianca. Per cui, nella prima fase coloniale, è difficile individuare degli incentivi che rendessero attrattivo il lavoro salariato. Komla Tsey (2013: 66) scrive che “a esacerbare l'impopolarità del lavoro in ferrovia era il trattamento dei lavoratori. I subappalti erano nelle mani di sudafricani, italiani e greci [...] che punivano con frustate i lavoratori [...]. Il settore della ferrovia finì per essere impopolare tra i ‘nativi’”. Se il salario non bastava a trattenere “i nativi” sul posto di lavoro, si ricorreva a punizioni

collettive nel caso in cui qualche lavoratore abbandonasse l'impiego. Si trattava di una forma di deterrenza morale crudele, ma largamente praticata nelle economie coloniali, la cui reale efficacia economica resta discutibile. Piuttosto che migliorare i salari dei lavoratori, le autorità coloniali preferivano retribuire più generosamente i capi tradizionali, che agivano da reclutatori e mediatori. Questi, presentando la collaborazione con i britannici come vantaggiosa per la comunità, finivano per trarne benefici personali in denaro e in favori, contribuendo così a legittimare l'ordine coloniale. Spesso i lavoratori venivano pagati alla fine di lunghi cicli di lavoro che andavano ben oltre il giorno, la settimana e persino il mese.²⁰ Tutte queste misure di controllo del lavoro, nonostante il fatto che fossero concepite per creare una forza lavoro stabile, non fecero altro che esacerbare una già deplorabile situazione rendendo il lavoro della costruzione della ferrovia poco attraente.

Come fare fronte alla scarsità di manodopera? Negli anni Venti, tre fattori, due casuali e uno pianificato, migliorarono la situazione. Il primo è stato la competizione del capitale industriale e coloniale con le fattorie del cacao, che fece salire il prezzo del lavoro.²¹ Il secondo fattore fu il fatto abbastanza curioso del ritorno delle monete come metodo di pagamento dei salari, in quanto queste erano preferite dai lavoratori che avevano il problema dello stoccaggio di banconote dato il clima caldo-umido, gli insetti e i parassiti.²² Le monete d'argento e di rame erano meno soggette alla svalutazione e più facilmente accettate nei mercati locali rispetto alle banconote coloniali, spesso percepite come strumenti di controllo imperiale. In tal senso, la monetizzazione del salario contribuì a stabilizzare il potere d'acquisto reale dei lavoratori, pur in un contesto di forte disuguaglianza. Essa rappresentò anche un passo verso l'inclusione dei lavoratori africani in circuiti di consumo monetario urbano, alimentando la nascita di una nuova "economia salariata" in contrapposizione alle forme di scambio tributarie o comunitarie ancora diffuse. Il terzo e ultimo fattore fu la politica deliberata da parte del governo coloniale di "sviluppare" la colonia al fine di renderla più profittevole.²³ Si potrebbe addurre che quest'ultimo aspetto faccia parte di un'ideologia del profitto che è tipica del capitalismo. I capi continuarono a giocare un ruolo centrale. Il Regno Ashanti e altre entità politiche furono in grado di fornire decine di migliaia di lavoratori all'anno grazie al mix di lavoro collettivo (*communal labour*) o tributario (*tributary labour*), che già esistevano nelle società africane sin dall'antichità, e di lavoro salariato, pagato dai vari subappaltatori (Austin 1988). I lavoratori si trovarono sempre nella condizione di potere scegliere se intraprendere o meno l'uno o

l'altro rapporto di lavoro. La legge infatti garantiva una certa flessibilità nel potere passare dall'uno all'altro sistema di sfruttamento.

Non esistendo inizialmente delle agenzie di reclutamento professionali — anche per questo si ricorreva ai *chiefs* — nel 1920 il governo coloniale, per tramite del governatore stesso, istituì un Labour Bureau (Ufficio centrale del lavoro) (Crisp 2017: 43). La creazione del Bureau fu una pietra miliare per la storia del lavoro in Costa d'Oro/Ghana. Non solo esso aveva le attività di reclutamento, ma da esso nacque tutta una legislazione e un “sistema” di formalizzazione del lavoro con studi periodici statistici sulle performance e le condizioni di lavoro e una legislazione sui salari, sui licenziamenti, sull'assenteismo e su come risolvere tutte queste dispute.²⁴ Ovviamente si trattava di un netto superamento della *Master and Servants Ordinance* datata 1877 che fino ad allora governava i rapporti di lavoro in Costa d'Oro e in gran parte del mondo coloniale britannico. In realtà già lo fu anche la *Gold Coast Railway Ordinance (No. 6)* del 1898, che conteneva anche disposizioni in materia di lavoro. Via via, venne emanata tutta una serie di ordinanze e regolamenti specifici ai diversi settori dell'economia. A partire dal 1930, questi regolamenti cominciarono a includere i principi presenti nelle convenzioni internazionali come quelle dell'Organizzazione internazionale del lavoro (International Labour Organization o ILO) e in particolare la Convenzione numero 29 del 1930 sul lavoro forzato.²⁵ Per esempio nel 1932 fu stabilita l'età minima del lavoro, furono disposte norme che regolavano (e proteggevano) il lavoro femminile nelle industrie (non-agricole), ecc.²⁶

A livello locale, i *chiefs*, i commissari distrettuali e i funzionari del Public Works Department formarono delle commissioni alle quali si potevano mandare delle richieste di manodopera ma anche delle rimostranze.²⁷ Le funzioni dei comitati locali o sottocomitati erano quelle di organizzare le campagne propagandistiche sulla bontà delle nuove infrastrutture e di reclutamento. Venivano stabiliti i numeri dei lavoratori che ciascun *chief* doveva produrre, il prezzo delle masse umane del lavoro, così come il prezzo del lavoro stesso, i salari giornalieri. I comitati dovevano anche stabilire i tempi di lavoro per ogni banda di lavoratori nativi, ispezionare le condizioni di vita e igieniche nei campi di lavoro, predisporre e regolare i mercati per l'approvvigionamento e la distribuzione o vendita dei prodotti alimentari e del vestiario ai lavoratori.²⁸

La monetizzazione dell'economia facilitò l'assunzione di personale da parte di attori non locali. Questo creò una competizione tra capi tradizionali e imprese coloniali. Da un lato, vi era l'impossibilità sull'asse Sekondi-Kumasi di

reclutare lavoro in loco perché questo serviva alle miniere e alle piantagioni, soprattutto di cacao. Dall'altro vi era la necessità del governo coloniale di importare lavoro da altre parti della colonia e dell'Africa occidentale. La tensione diventò molto seria nell'Ashanti.²⁹ Qui i capi tradizionali si sentirono minacciati dall'afflusso di persone che entravano nell'economia locale bypassando le autorità tradizionali. Il rischio per i *chiefs* era quello di perdere il controllo sui propri sudditi e di conseguenza di essere persino esautorati dai nuovi padroni, nonostante il nuovo carattere ereditario del loro potere (Simensen 1974). Il sistema non crollò solo perché alcuni capi tradizionali si adattarono al nuovo corso e riuscirono a mobilitare migliaia di lavoratori attraverso un sistema organizzato per scaglioni territoriali. Ciò significava che i lavoratori non seguivano l'avanzamento della ferrovia, ma venivano di volta in volta reclutati localmente, tramite forme di lavoro collettivo o tributario gestite dai *chiefs*, man mano che la linea progrediva. I lavoratori erano reclutati forzatamente (lavoro tributario e collettivo) tra le comunità situate nei pressi dei cantieri e impiegati per il tempo necessario alla costruzione di un determinato tratto di ferrovia; una volta completato, venivano congedati e potevano tornare alle proprie attività consuete. Con l'apertura di un nuovo cantiere, altri capi provvedevano a reclutare nuovi lavoratori in loco. Questi lavoratori coatti non percepivano alcun salario e venivano costretti o indotti a prestare servizio, non potendo opporsi alla volontà dei *chiefs* per ragioni di ordine storico e culturale.

La massiccia mobilitazione di manodopera ebbe inevitabili conseguenze sulla disponibilità di braccia per le piantagioni di cacao, specialmente nelle aree di transito tra l'Ashanti e la costa (Austin 2007). I reclutamenti temporanei ridussero stagionalmente la forza lavoro agricola, con un effetto di incremento dei salari rurali e di rallentamento della produzione di cacao nei periodi di punta. La competizione tra settore agricolo e ferroviario fu quindi uno degli elementi centrali della ristrutturazione del mercato del lavoro nella Costa d'Oro, evidenziando come le infrastrutture di trasporto agissero anche come dispositivi di redistribuzione della forza lavoro su scala regionale.

Diverso è il discorso per la costruzione del nuovo porto. In questo caso, non essendo itinerante il luogo di lavoro — come lo era per le ferrovie — i lavoratori non potevano essere assunti con le modalità di cui sopra (Meredith 1976). Il lavoro collettivo non fu un'opzione. Iniziò invece una massiccia opera di reclutamento di lavoro salariato e servitù debitoria o servitù a contratto (*indentured labour*), ovvero di un rapporto di lavoro tipico delle masse povere del lavoro che tra XVIII e XX secolo si spostavano migrando dentro

gli spazi globali dei grandi imperi Europei, dall'Europa alle Americhe, dall'India all'Africa, dalla Cina all'Australia, ecc. (Campbell 2019; Northrup 1995; Tinker 1974). Il lavoro *indentured* per la costruzione del porto incluse una grande quantità di donne e bambini.³⁰ Le lavoratrici e i lavoratori venivano suddivisi in “non-specializzati” (*unskilled*) e in “specializzati” (*skilled*). Tra i non-specializzati, la percentuale di servi a contratto (*indentured*) andava da ca. il cinquanta al ca. novanta per cento del totale della forza lavoro secondo la provenienza. Le percentuali più alte facevano riferimento ai lavoratori migranti che venivano da fuori il territorio occidentale e l'Asante.³¹

In questa fase, negli anni Venti del XX secolo, iniziò quel lento ma significativo fenomeno sociale che è stato il propagarsi della forma di lavoro tipizzata dal capitalismo otto-novecentesco europeo, ovvero il lavoro salariato cosiddetto “libero”. La libertà consisteva nella possibilità di scegliere il proprio datore di lavoro o sfruttatore. Il lavoro “volontario” ma non libero che caratterizzava la massa reclutata dai *chiefs* andava gradualmente lasciando il posto a una nuova tipologia di lavoratore e lavoratrice: il lavoro salariato libero che significa che colui o colei che vende il proprio tempo per compiere un'attività di lavoro a beneficio di altri è da questi remunerata in denaro con uno stipendio, giornaliero o settimanale (quasi mai mensile). Sorsero nuove agenzie d'impiego che si affiancarono ai *chiefs* e con esse nacque una nuova élite africana piccolo-borghese che si tratteneva una percentuale del guadagno da ciascuna lavoratrice o lavoratore.³²

L'ascesa di queste agenzie di intermediazione, spesso gestite da ex impiegati coloniali o da membri istruiti delle élite urbane, erose progressivamente l'autorità economica dei capi tradizionali (Mark-Thiesen 2012; Kleist 2011). Privati del monopolio sul reclutamento e sulla distribuzione delle opportunità di lavoro, molti *chiefs* persero la capacità di fungere da mediatori tra Stato e comunità. Tale mutamento contribuì alla formazione di un nuovo spazio politico urbano, nel quale il potere derivava sempre più dal controllo dei flussi salariali e dall'accesso alle reti proto-sindacali, piuttosto che dal prestigio tradizionale o dal possesso della terra.

Gli anni a ridosso della Seconda Guerra Mondiale vedevano nella regione costiera di Sekondi-Takoradi la presenza di lavoro salariato e quindi di una massa di forza lavoro o di un proletariato. All'inizio di questa storia i numeri erano difficili da ottenere, ma dagli anni Venti in poi le missive parlano abbastanza chiaro.³³

La forza lavoro era diventata per molti una merce come tutte le altre. L'in-

troduzione del lavoro salariato iniziò timidamente con la costruzione della ferrovia e in seguito del porto di Takoradi.³⁴ Dopodiché una volta che il lavoro salariato fu sdoganato, i lavoratori e le lavoratrici africani potevano spostarsi dall'uno all'altro datore di lavoro: dal settore agricolo a quello delle costruzioni, dalle costruzioni alle miniere, dalle miniere al settore agricolo, ecc. Un aspetto importante di questa trasformazione è proprio il fatto che i lavoratori cominciarono a essere liberi di scegliere i propri lavori. Le mansioni svolte dagli africani restavano di basso livello: lavori di fatica, come careggiare, disboscare, scavare, ecc. Fino agli anni Quaranta, il colonialismo britannico non aveva alcun interesse a operare un trasferimento tecnologico. Le competenze tecniche più elevate restavano appannaggio degli espatriati europei. Tuttavia, l'uso di nuovi strumenti e materiali ha certamente ampliato gli orizzonti di alcuni lavoratori africani: alcuni lavoratori delle costruzioni sono diventati piccoli imprenditori edili indipendenti; altri hanno assunto posizioni di più alto livello dentro i rispettivi settori. Ancora più importante fu il numero dei lavoratori africani impiegati dalle ferrovie stesse che crebbe da 888 impiegati e personale qualificato e 1.758 lavoratori generici nel 1916 a 1.786 impiegati e personale qualificato e 3.107 lavoratori generici nel 1929. Negli stessi anni, gli europei salirono da 119 a 169 e scesero a 107 nel 1936.³⁵ Nel 1936, gli impiegati africani delle Ferrovie arrivarono a oltre 5.600 di cui circa 1.200 specializzati.³⁶ Documenti sui lavoratori, insieme ai dati quantitativi, sembrano scarseggiare. Sicuramente gli archivi delle ferrovie di Takoradi custodiscono le informazioni necessarie per una storia sociale più completa ma tali archivi sono momentaneamente ancora chiusi.³⁷ Negli anni Settanta, la ferrovia arrivò a impiegare ca. 11.000 lavoratori.³⁸ In quarant'anni, il numero dei lavoratori e lavoratrici delle ferrovie, dunque, è praticamente duplicato. Si può dedurre, quindi, che il blocco demografico rappresentato dal lavoro salariato contrattualizzato (formale) assumeva un peso rilevante.³⁹ Questo blocco sociale diventava anche blocco politico. Si tenga presente, per esempio, che alle elezioni municipali del 1951, l'elettorato municipale — gli aventi diritto al voto — di Sekondi-Takoradi era di ca. 12.000 persone.⁴⁰

Si è cercato sin qui di delineare una storia di come e perché i rapporti di lavoro a Takoradi sono cambiati per effetto dell'investimento di capitale nei trasporti e altri settori dell'economia d'estrazione. Appare chiaro come la società di Sekondi-Takoradi abbia recepito l'afflusso di capitale con un aggiustamento che ha portato a una crescita sostanziale del lavoro salariato cosiddetto libero. Alcuni studiosi, incluso Richard Jeffries, si spingono anche a parlare di “pro-

letarianizzazione” (Jeffries 1978; Nimoh 2015; Robotham 1989; Tsey 2013). Tuttavia, proletarianizzazione o meno, certamente la moneta fiat coloniale ha assunto nei decenni un’importanza cruciale nei rapporti sociali fino a diventare centrale nei rapporti di lavoro. Nacque così una nuova cultura del lavoro con conseguenze anche nella politica. Le infrastrutture — ma anche le miniere e le piantagioni — hanno dunque prodotto nuove relazioni industriali e con esse una nuova “cultura del lavoro” che conducono direttamente alla questione della agency africana del lavoro e dell’organizzazione sindacale.

I sindacati delle infrastrutture e il progetto nazionale

A Sekondi-Takoradi nasce e si sviluppa il movimento sindacale più importante della Costa d’Oro, assieme a quello di Tema-Accra (Jeffries 1978: 24–37). Tra le due guerre mondiali, i lavoratori delle ferrovie e del porto, non ancora formalmente sindacalizzati, riuscirono a mettere in atto delle azioni industriali e collettive importanti (Jeffries 1978: 38–57). Tra tutti i movimenti sindacali che si andavano formando, i ferrovieri continuarono ad occupare una posizione di leadership incontrastata nel giovane movimento sindacale nel suo complesso. Il Trades Union Congress della Costa d’Oro (GCTUC, poi TUC Ghana, la federazione sindacale a tutt’oggi più importante del paese) fu fondato nel 1945 proprio a Sekondi-Takoradi con una affiliazione di ca. 6.000 membri per la maggioranza provenienti dalla Railway African Employees Union, nata poco prima.⁴¹ Qualche anno dopo la sua creazione, il TUC si affiancò al movimento di liberazione nazionale guidato da Kwame Nkrumah. Il leader dei ferrovieri di Takoradi, Pobee Biney, era un abile oratore ed era persona molto apprezzata dai membri del sindacato (Jeffries 1978: 59). Egli fu l’organizzatore e il promotore della mobilitazione che nel 1950 contribuì ad accelerare quel processo di devoluzione del potere che portò nel 1957 all’indipendenza del paese, rafforzando la leadership di Nkrumah e del suo partito.

Dopo aver contribuito a portare il CPP di Nkrumah al potere, i sindacati hanno mostrato un’autonomia d’azione, dimostrando di essere pronti a mettere in campo la propria forza anche contro il governo indipendente del “padre della nazione” Kwame Nkrumah.⁴² Il TUC resistette a tutti i tentativi di cooptazione da parte del CPP e nel 1961 riuscì ad organizzare uno sciopero di 17 giorni che rappresentò una delle più importanti sfide al governo indipendente (Britwum 2022: 47). Anche dopo Nkrumah, nell’ottobre 1971, rispondendo all’appello del TUC, i lavoratori delle ferrovie e dei porti di Sekondi-Takoradi guidarono la protesta contro le politiche del regime del Partito del Progresso di Kofi Abrefa

Busia, un liberista stravagante e filo-occidentale a sua volta esautorato dai militari guidati dal colonnello Ignatius Acheampong.

In almeno tre occasioni, quindi, i lavoratori delle ferrovie di Takoradi hanno dimostrato di possedere grande forza: con il governo coloniale nel 1950, con il governo indipendente socialista di Kwame Nkrumah nel 1961 e con il governo di Busia nel 1971 (Nimoh 2015). Detto ciò, questioni fondamentali restavano aperte sul contesto generale della trasformazione infrastrutturale e sociale in atto nella prima metà nel XX secolo: il TUC per chi combatteva? Per quali interessi? Per quali progetti? Per quale idea di società?

La posizione dei sindacati di Takoradi può essere letta anche alla luce dei rapporti centro-periferia nello spazio politico ed economico postcoloniale. La città costiera, snodo delle reti di esportazione e punto di ingresso del capitale internazionale, rappresentava la “periferia produttiva” rispetto ad Accra, sede del potere politico e amministrativo. L’attivismo sindacale di Takoradi può quindi essere interpretato come una forma di negoziazione del rapporto tra capitale internazionale e Stato nazionale: i ferrovieri e i portuali, più che agire unicamente come “aristocrazia del lavoro”, difendevano un’economia locale dipendente da flussi commerciali esterni. Questa prospettiva ricalibra la lettura del conflitto con Nkrumah, non più solo come scontro ideologico, ma come tensione strutturale tra un centro politico e una periferia economica che cercava di preservare la propria centralità all’interno della geografia del capitalismo ghanese (Adarkwa 2012).

Jeffries parla del fatto che i ferrovieri di Takoradi si vedevano come “rappresentanti delle ‘masse urbane’ piuttosto che di una classe operaia a sé stante” (Jeffries 1978: 202). Ma è stato veramente così? La risposta a queste domande verte sulla grande questione di che cosa sia un sindacato: un’organizzazione di rappresentanza del lavoro o anche un movimento politico?⁴³ Secondo Cowan, in un primo momento, il TUC è un sindacato nazionalista militante di carattere fortemente politico, tuttavia, dagli anni Sessanta, le cose cominciarono a cambiare e il movimento sindacale assunse atteggiamenti più partigianeschi e di puro interesse di parte (Britwum 2007; Cowan 1960).

Il caso del movimento sindacale di Sekondi-Takoradi, quindi, deve essere compreso anche alla luce del rapporto tra interessi di parte e visione politica. Il sindacato federale fu fondato ad Accra, ma il luogo del suo concepimento fu Takoradi, dove da almeno due decenni prima si registra la creazione di un sindacato sia tra ferrovieri, portuali e in seguito minatori.⁴⁴ La Railway Association, un’organizzazione informale di lavoratori soprattutto a titolo ricreativo,

fu creata nel 1928 (Cooper 1996; Obeng-Odoom 2014). L'Association of Locomotive Enginemen (1935), la Gold Coast Railway African Employees Union (1939), la Deep Seafarers and Coastwise Union (1940), la Western Province Drivers' Union (1941), la Gold Coast Hospital Union (1945) e la Maritime and Seafarers Union (1958) sono le prime e tra le più importanti sigle sindacali della Costa d'Oro e sono tutte basate a Sekondi-Takoradi.⁴⁵ All'indomani del varo della Trade Union Ordinance, nel 1941, Sekondi-Takoradi sono lontane dalla capitale ma al centro della grande questione del lavoro. La Gold Coast Trades Union Congress (GCTUC) tenne il suo congresso inaugurale a Sekondi dove furono eletti Sir Charles W. Techie-Menson,⁴⁶ Presidente, e Manfred Gaisie, segretario generale (Britwum 2022: 22). Degli 11.000 membri iniziali gran parte erano i ferrovieri di Takoradi. Essi rimasero importanti anche in seguito quando il GCTUC, poi TUC Ghana, arriverà a oltre 40.000 iscritti nel 1949, oltre 100.000 nel 1959 e oltre 300.000 nel 1961 (Britwum 2022: 23, 40).

Se, nel 1946, G.N. Burden, un ufficiale coloniale, dichiarava che i leader sindacali erano degli inetti, perché “non capiscono i principi della negoziazione collettiva e il loro governo sindacale è afflitto da beghe interne”,⁴⁷ dieci anni dopo, invece, alla vigilia dell'indipendenza, la Costa d'Oro aveva un Wage Boards (enti che stabilivano tabelle salariali), una legislazione sulle condizioni di lavoro, dei regolamenti sugli orari di lavoro, sulla malattia e altri diritti. Un Labour Department (Labour Office dal 1960) esisteva come controllore.⁴⁸ Questo fu possibile grazie ad una leadership sindacale capace di organizzare un confronto serrato con le autorità coloniali e di usare lo sciopero e la lotta politica di liberazione nazionale come strumenti d'azione. I sindacati furono in grado di contro-bilanciare lo scontro con la trattativa. Infatti, il movimento operaio capiva benissimo come la sua stessa esistenza — di una classe sociale di lavoratori salariati — dipendesse dal capitale che il colonialismo faceva fluire (Nimoh 1995; Pandford 2011).

Dopo la Seconda Guerra Mondiale e fino all'indipendenza formale nel 1957, i sindacati si trovarono nel mezzo di una contesa tra, da un lato, i movimenti di liberazione nazionale come la United Gold Coast Convention — di cui Nkrumah era membro della leadership ovvero il “grande sestetto” — e, dall'altro lato, quelle forze meno inclini a recidere i rapporti economici con il potere coloniale per paura di un declino economico che un minor afflusso di capitali avrebbe potuto produrre. La corrente anticoloniale più radicale prese il sopravvento e si avvicinò al CPP di Nkrumah, il quale aveva nel frattempo lasciato il “sestetto”. I leader sindacali di questa corrente furono coloro che organiz-

zarono l'agitazione del 1950 che valse loro il carcere e tra i quali spiccano i nomi di Pobeë Biney, Anthony Kobina Wood e H.P. Nyemitei.⁴⁹ Le spinte più marcatamente radicali arrivavano soprattutto da Sekondi-Takoradi. Joseph S. Annan, un ingegnere e sindacalista delle ferrovie,⁵⁰ già nel 1945, istruiva la posizione del sindacato delle ferrovie con un comunicato ai vertici del GCTUC in cui parlava di “resistenza contro le forze reazionarie”, “imperialismo capitalista”, “sfruttamento delle classi operaie”, “contro il capitalismo delle nostre genti”, “la nostra lotta è contro tutti i capitalismi che rifiutano di dare al lavoro il suo giusto valore”.⁵¹ Il capitalismo e la nuova cultura del lavoro produssero il loro avversario, il socialismo. Una dialettica politica del tutto nuova era in atto (anche se riguardava una stretta cerchia) e il sindacato dei lavoratori ne era attore principale.

Tuttavia, nel Ghana indipendente e socialista, tra il 1957 e il 1966, i rapporti tra governo e sindacato sono stati a dir poco altalenanti. Parte del mondo sindacale diventò apertamente anti-CPP e anti-Nkrumah e l'epicentro di questo fronte era Sekondi-Takoradi. La politica socialista, anti-neocolonialista e sviluppatista di Nkrumah richiedeva lo sforzo di tutti i settori della società. I sindacati rappresentavano i lavoratori dei settori più avanzati dell'economia con diritti garantiti e redditi più alti della grande massa lavoratrice. Questa aristocrazia del lavoro non era disposta a sacrificarsi per lo sviluppo della nazione. Questa storia è conosciuta, ciò che invece interessa capire in questa ricerca su infrastrutture e società è se la posizione dei sindacati di Sekondi-Takoradi ebbe ragione su quella di Nkrumah (Arthiabah e Mbiah 1995; Britwum 2022; Pandford 2011).

Le contraddizioni tra lavoro salariato e progetto socialista

Il contendere tra sindacati di Takoradi e il CPP si trasformerà in vera e propria rottura. Vari osservatori ritengono che il CPP abbia cercato di assoggettare i sindacati al suo potere e ai suoi interessi per ragioni meramente legate alla “fame di potere”. Col senno di poi, tuttavia, se si osserva che cosa sia successo alle infrastrutture da cui il salario dei lavoratori e delle lavoratrici dipendeva e che il sindacato proteggeva, forse si potrebbe anche riabilitare Nkrumah e il CPP, confutando la tesi di cui sopra. Il progetto di industrializzazione del CPP ha comportato sì dei sacrifici nel breve periodo, ma avrebbe forse portato più benefici nel lungo periodo, sul modello delle tigri asiatiche. La storia andò diversamente.

Emersero due fazioni all'interno del vasto mondo sindacale: una pro-AATUF

(All Africa Trade Union Federation), organizzazione sindacale pan-africana creata da Nkrumah stesso; l'altra pro-ICFTU (International Confederation of Free Trade Unions), organizzazione sindacale internazionale dove militavano sindacati riformisti come il TUC di Gran Bretagna e l'AFL-CIO degli Stati Uniti (Gerritsen 1972; Trachtman 1962). Molti sindacati ghanesi facevano parte di entrambe, tra cui il TUC Ghana stesso.

La Railway Workers Union di Sekondi-Takoradi si schierò apertamente con l'ICFTU e a malapena sopportava il rapporto del TUC Ghana con l'AATUF. L'AATUF dal canto suo considerava molti affiliati africani dell'ICFTU dei filoccidentali perché non apertamente opposti al neocolonialismo. Fu così che i ferrovieri ghanesi si opposero alle leggi di riforma del lavoro come l'*Industrial Relations Act (IRA) 56* del 1958, emendato nel 1959 e subito sostituito dall'*IRA 299* del 1965, con il quale si dava ai sindacati una grande spinta sul piano numerico — si arrivò a oltre 300.000 membri — e una maggiore presenza sui luoghi di lavoro. Naturalmente vi fu anche un tentativo di un maggior controllo da parte del partito unico al potere, sui sindacati.

La riforma determinò un aumento esponenziale del numero di sindacati. La proliferazione mise il TUC Ghana addirittura in minoranza a livello nazionale (Kraus 2007: 267). La struttura tripartita fu resa obbligatoria in ogni ambito lavorativo. Questo in teoria e in pratica dava molto potere ai sindacati. John Kofi Tettegah, segretario generale del TUC dal 1954 e in seguito anche dell'AATUF ma anche vicino all'ICFTU, fu il garante di questo nuovo sistema che tuttavia presentava seri rischi di manipolazione (Sackeyfio-Lenoch 2017).

Tuttavia, la vera ragione del contendere non era la libertà d'associazione o politica, non era neppure la democrazia, bensì ciò che preoccupava di più certi sindacati era il calo dei redditi da salario, sacrificati al progetto sviluppatista del CPP. I costi delle infrastrutture e la caduta dei prezzi di prodotti importanti dell'export ghanese fecero sì che il governo dovette fare fronte ai deficit sia della bilancia commerciale che dei conti pubblici.⁵² Inoltre, i capitali privati boicottavano il progetto socialista. In breve, il Ghana divenne un tipico caso di paese africano che, rinunciando a una modernizzazione indipendente e alla propria sovranità, finì dopo il colpo di stato del 1966 per assoggettarsi alla finanza internazionale (in realtà occidentale) e ai suoi effetti nefasti in economia, come la trappola dello scambio ineguale post-coloniale teorizzato dal famoso economista Arghiri Emmanuel (1972) e da una pletera di economisti critici dell'imperialismo capitalistico che si rifanno alle sue teorie.

I contestatori più accerrimi di Nkrumah e delle sue politiche erano proprio

i sindacati dei ferrovieri e dei portuali di Sekondi-Takoradi, che istigarono lo sciopero generale di 17 giorni nel 1961.⁵³ Non solo si protestava contro il caro vita, ma anche contro la tassazione forzata sui redditi fissi e il risparmio forzato imposto alle classi più abbienti tra cui vi erano anche i lavoratori e le lavoratrici dei trasporti.⁵⁴ Il tornaconto personale prese il sopravvento sul progetto di sviluppo nazionale e sulle considerazioni di tipo internazionale legate allo scambio ineguale e alle azioni di boicottaggio internazionale — queste ultime in realtà sono sempre le più difficili da comprendere da parte della classe operaia in generale.

Altri interpretarono la vicenda come una manovra degli oppositori al governo socialista di Nkrumah, a livello sindacale (i sindacati di Sekondi-Takoradi), a livello nazionale (i ricchi locali, i capi tradizionali e altre forze reazionarie) e a livello internazionale (l'Occidente). A livello nazionale e sindacale, Jeffries (1978: 262–75) ha chiaramente provato come quanto di cui sopra sia più che un sospetto. Pobee Biney, grande sostenitore di Nkrumah in passato, divenne uno leader dei lavoratori tra i più critici (da sinistra) di Nkrumah e guidò la rivolta contro il governo del CPP a Takoradi (Austin e Luckham 1975: 146; Rabinowitz 2018: 81). Tuttavia, la gran parte dei lavoratori non condivideva gli ideali marxisti di Biney, bensì erano più propensi ad appoggiare posizioni più “borghesi” e a proteggere i privilegi acquisiti. Le nazionalizzazioni complicarono le cose, perché lo stato diventava anche il datore di lavoro e quindi la lotta sindacale divenne inevitabilmente una lotta contro il governo. A livello internazionale, Nkrumah “era considerato un pericolo dal capitale finanziario internazionale” (Britwum 2022: 51) grazie a uno scollamento con “le classi dominanti dei paesi ex-colonizzatori” (Sawyer 1990: 10). Inoltre, le attività in senso anti-CPP e anti-Nkrumah della Central Intelligence Agency (CIA) americana, che operava anche attraverso i sindacati a Sekondi-Takoradi e al Solidarity Centre che li avvicinò, sono oramai acclamate.⁵⁵

La letteratura più recente ha evidenziato come l'intervento statunitense in Ghana durante l'era Nkrumah non si sia limitato al piano politico, ma abbia coinvolto anche le dinamiche economiche legate all'industrializzazione. In particolare, lo studio di Alicia Decker (2020) e altri lavori sull'impianto della Volta Aluminium Company (VALCO) hanno mostrato come l'azienda, di proprietà americana, agisse da nodo di raccordo tra la CIA, il governo degli Stati Uniti e il capitale privato, influenzando indirettamente le politiche del lavoro e la stabilità del regime di Nkrumah. Tale prospettiva consente di collocare l'attivismo anti-Nkrumah dei sindacati di Takoradi in un quadro geopolitico

più ampio, nel quale le tensioni interne si intrecciavano con le strategie neocoloniali globali. D'altronde le armi della finanza e del commercio non sembravano funzionare e si passò così alle armi vere e proprie con il colpo di Stato militare del 1966, mentre Nkrumah era in viaggio all'estero.

Sekondi-Takoradi era l'hub del lavoro salariato in Ghana e lì si difendevano i salari, ma la regione era anche l'hub delle infrastrutture tra le più importanti del paese. Dunque, è bene chiedersi che fine abbiano fatto le infrastrutture con la dipartita di Nkrumah? Come già indicato, esse iniziarono un inesorabile declino. La situazione dei lavoratori salariati non migliorò e iniziò un periodo di forti tensioni sociali (Nisin 1989). Rispolverando un vecchio concetto di Lenin, portato in Africa da Giovanni Arrighi e John Saul,⁵⁶ quanto delineato sopra fu possibile, perché l'aristocrazia del lavoro, una parte privilegiata del vasto e variegato mondo del lavoro — libera, pagata e organizzata —, tendeva non alla lotta di classe bensì a diventare una piccola borghesia insulare, con i suoi interessi di parte da proteggere e una base materiale da accrescere. Il concetto è stato applicato al caso ghanese da Jeffries (1975). Questa piccola ma battagliera élite del lavoro locale si trovò in antagonismo col resto della società ghanese, a maggioranza rurale ancorata al lavoro reciproco di gruppo o di lignaggio o al limite al più oppressivo lavoro tributario, ovvero non retribuito in moneta (Guyer 1981).⁵⁷ Con il senno del poi, si può forse affermare che la “scelta autonomista” del movimento sindacale di Sekondi-Takoradi è stata sbagliata, perché tolto di mezzo il socialismo nkrumahista la situazione della classe operaia sindacalizzata non è affatto migliorata.

A livello nazionale, tra il 1966 e il 1969, il numero delle lavoratrici e lavoratori sindacalizzati iniziò a decrescere.⁵⁸ Il Consiglio di liberazione nazionale (National Liberation Council, NLC) ridusse anche i fondi ai sindacati. Il numero di scioperi, invece, inclusi quelli non autorizzati, crebbe significativamente, da sette con Nkrumah al potere a 147 nel periodo post-Nkrumah, tra il 1966 e il 1971.⁵⁹ I salari nominali furono aumentati, ma l'alta inflazione li ridusse di fatto.⁶⁰ Mentre con il NLC, il TUC Ghana riacquistò una sua centralità a scapito del pluralismo sindacale, dato che molti sindacati furono costretti a chiudere i battenti per i gravi tagli dei due governi, con il governo di Busia il TUC Ghana arrivò ad essere bandito nel 1971.⁶¹ Lo scontro tra Busia e il TUC Ghana iniziò proprio a Takoradi con la revoca del mandato al segretario generale della Railway and Ports Workers Union. Infine, l'antisocialismo che muoveva i governi post-Nkrumah fece sì che vi furono forti riduzioni della spesa pubblica in infrastrutture, come le ferrovie che furono soppiantate dal

trasporto su ruota. I ritorni economici dell'export non salirono e il Ghana divenne ciò che era in epoca coloniale, ovvero un'economia di estrazione basata su pochi prodotti agricoli e minerari e il paese divenne importatore di prodotti lavorati e industriali a più alto contenuto di capitale.⁶² Lo scambio ineguale che ne derivò rappresentò la vera fine di Nkrumah e del progetto socialista di modernizzazione e industrializzazione; ma questo stato delle cose determinò anche il declino nel settore delle infrastrutture dei trasporti di Sekondi-Takoradi, che porterà fino all'attuale chiusura o sospensione delle ferrovie, ma questa è un'altra storia.

Epilogo: capitale e lavoro, colonialismo e capitalismo

L'articolo ha voluto contribuire alla storia delle infrastrutture attraverso un caso di studio africano, adottando non solo una prospettiva economica o tecnica, ma anche sociale e politica. L'obiettivo è stato di dimostrare come le infrastrutture, lungi dall'essere strumenti neutri di progresso, abbiano agito come veri e propri agenti storici materiali, plasmando le relazioni di classe, le forme sindacali e le culture del lavoro. Nel caso di Sekondi-Takoradi, il sistema ferroviario e portuale ha rappresentato una lente privilegiata attraverso cui osservare la formazione di un proletariato africano e la dialettica tra sfruttamento ed emancipazione. Tale approccio si inserisce nel solco della storiografia contemporanea che esplora le "infrastructure histories" per ripensare il nesso tra potere, tecnologia e lavoro nei contesti coloniali e postcoloniali.

Le infrastrutture sono state a lungo considerate elementi centrali per il "progresso" delle nazioni, simboli visibili della modernità e dello sviluppo industriale. Oggi, tuttavia, tale visione non è più predominante, e una parte della critica respinge l'idea di un fine teleologico insito nell'infrastruttura. Permangono dunque dibattiti sul modo di interpretare le infrastrutture, anche in relazione alle trasformazioni sociali che esse innescano, in Africa come altrove.

Basandosi su fonti primarie e secondarie, nonché su sopralluoghi a Sekondi-Takoradi (nel 2016, 2018 e 2019), l'articolo ha mirato a illuminare il rapporto e le contraddizioni tra i mutamenti materiali (legati alle infrastrutture) e quelli sociali (legati alla politica), che hanno dato vita a una nuova cultura del lavoro promossa dall'imperialismo capitalista britannico ed epitomata dalle organizzazioni sindacali emergenti. Questa nuova cultura è stata funzionale a processi di emancipazione sociale nella colonia della Costa d'Oro e in seguito nel Ghana indipendente, come la formalizzazione del lavoro salariato, il riconoscimento di diritti e tutele e la diffusione del sindacalismo. Si può parlare, in

questo senso, di un salto qualitativo, più che quantitativo, verso un sistema di mercificazione del lavoro basato sulla dialettica tra salario e profitto. Sebbene forme di lavoro salariato preesistessero all'avvento del colonialismo britannico, fu con l'arrivo massiccio del capitale coloniale che l'organizzazione sindacale del lavoro retribuito in moneta fiat si diffuse nella regione. La forza-lavoro — la porzione di tempo che l'individuo cede al datore di lavoro — divenne così una merce scambiabile con denaro, a sua volta merce accumulabile.

Pur con le contraddizioni e le cautele del caso, ci troviamo di fronte a un mutamento epocale nella società di Sekondi-Takoradi, legato principalmente al settore dei trasporti (ma anche a quelli agricolo e minerario, qui non approfonditi). È bene ricordare, tuttavia, che fino agli anni Sessanta la proletarianizzazione interessò solo una parte delle masse africane, restando un fenomeno numericamente circoscritto. Ciò che conta sottolineare, tuttavia, è la qualità di questo cambiamento: l'avvento di rapporti sociali di tipo capitalistico, diversi da quelli precedenti. Se con la tratta atlantica la regione era già inserita nelle maglie del capitalismo globale, ciò non aveva prodotto mutamenti radicali nei rapporti di lavoro locali. L'espansione del lavoro salariato giunse in seguito, con l'abolizionismo e il colonialismo, segnando il passaggio da un capitalismo mercantile a uno industriale, in cui il profitto è generato dal lavoro stesso, non solo dallo scambio. La rivoluzione infrastrutturale in Ghana ha così innescato una trasformazione economica profonda, fondata sul lavoro salariato, che ha modificato per sempre le società locali.

In questo nuovo contesto, attraverso la trasformazione dei rapporti di lavoro e l'affermazione di relazioni industriali di stampo capitalistico, i sindacati africani emersero come una delle nuove forze sociali rilevanti. La loro irruzione sulla scena diede vita a un blocco storico in senso gramsciano. Tuttavia, la storia contemporanea di Sekondi-Takoradi mostra come questo stesso blocco abbia finito per rappresentare un ostacolo non solo al progetto imperialista britannico che lo aveva generato, ma anche alla costruzione di una società ghanese sovrana. Nel Ghana postcoloniale, infatti, queste nuove forze sociali perseguirono sempre più una strategia di tutela degli interessi corporativi — in particolare quelli dei lavoratori salariati specializzati — a scapito degli interessi generali della nazione. La lotta sindacale, un tempo anticoloniale, assunse così connotati anti-governativi, come nel caso del contrasto al progetto socialista di Nkrumah.

Col tempo, la posizione del blocco sindacale di Sekondi-Takoradi si rivelò controproducente sia per i lavoratori che per le infrastrutture da cui dipende-

vano. Nella Sekondi-Takoradi di oggi, i tratti “aristocratici” della forza lavoro specializzata di origine coloniale — acuitisi al momento dell’indipendenza — si sono progressivamente affievoliti fino a scomparire, e il lavoro nel settore dei trasporti si è disperso in un mare di subalternità e indigenza, tipica del lavoro povero. L’impoverimento del lavoro è andato di pari passo con il degrado infrastrutturale, in particolare del sistema ferroviario, e locale.

Dopo Nkrumah, in assenza di una chiara pianificazione economica e industriale, il capitalismo ha avuto mano libera, e la regione — come l’intero Ghana — non è riuscita a emanciparsi dalle maglie dello scambio ineguale di stampo neocoloniale, a differenza di quanto accaduto, ad esempio, con le cosiddette “tigri asiatiche”. Oggi, a Sekondi-Takoradi, le speranze di rinascita socioeconomica sono riposte su altre infrastrutture, quelle dell’industria offshore degli idrocarburi, che tuttavia sembrano non portare alcun cambiamento né tanto meno un miglioramento sociale generalizzato.

Stefano Bellucci è Senior Researcher per l’Africa presso l’International Institute of Social History di Amsterdam e Lecturer in Storia dell’Africa presso l’University di Leida, Paesi Bassi

Note

1 - “Nature”, 6 April 1940. Tutte le traduzioni dall’inglese di questo articolo sono a cura dell’autore.

2 - *Ibid.*

3 - In Italia, vi è un’importante tradizione di ricerche sul campo nella regione presa in considerazione da questo articolo, sia storiche che etnologiche. La Missione etnologica italiana in Ghana diretta da Pino Schirripa ha le sue origini con Vinigi Lorenzo Grottanelli a metà anni Cinquanta ed è uno dei più importanti esperimenti di ricerca sul campo delle scienze umanistiche e museologiche in Africa occidentale. Da quella esperienza sono scaturiti importanti lavori storici e antropologici come quelli di Pierluigi Valsecchi e Fabio Viti (1999), Pierluigi Valsecchi (2012), Mariano Pavanello (1998; 2013). Sempre sul solco della tradizione italiana si segnalano i lavori di Alessandra Brivio (2019) e Matteo Grilli (2018).

4 - Sugli inizi dei lavori si veda il rapporto ufficiale di Kofi Abrefa Busia (futuro Primo Ministro del paese), in Public Records And Archives Administration Department (d’ora in avanti PRAAD, già National Archives of Ghana), Accra, Government of the Gold Coast, London: Crown Agents of the Colonies. Report on Social Survey of Sekondi-Takoradi, CSO 17/1/7; si vedano anche: PRAAD, Sekondi, WRG 1/6/33, State Transport Corporation 1949–1972.

5 - Sui complessi e contraddittori meccanismi del rapporto tra il potere tradizionale e il potere del capitale, nel caso specifico dell’Asante, si vedano i lavori di Gareth Austin (1987; 1988; 2007; 2016).

6 - Stefano Bellucci, “Takoradi Railway Workers’ Archive”, EAP London, <https://eap.bl.uk/project/EAP1144> (ultimo accesso 5 gennaio 2025).

7 - I fondi di Accra sono i più consistenti, perché gli archivi di Accra servono anche come archivi nazionali. I fondi del PRAAD del Ghana includono gli Administrative Records (ADM), i Colonial Secretary’s Office Files (CSO), riviste e quotidiani (Newspapers, NP), i Project Work (PW) tra i più rilevanti per questa ricerca.

8 - Questo fu il racconto di George Ferguson, un amministratore inviato proprio a Tarkwa per esplorare i suoi potenziali economici (in Dumett 1998: 78).

9 - Silver (1978) descrive brevemente la storia economica della regione. La maggior parte del suo lavoro si basa su documenti conservati nella sede della regione occidentale di quelli che erano gli Archivi Nazionali del Ghana (oggi PRAAD). Secondo Silver (1978: 368) la maggior parte dei documenti riguarda l’agricoltura; nella sua classificazione degli archivi di Sekondi, egli non menziona i documenti relativi alle ferrovie.

10 - PRAAD Accra, ADM 11/992, Opening Works Takoradi Port 1927.

11 - Se si osservano i dati della bilancia commerciale del 1900, dal punto di vista dei colonizzatori, si nota una perdita iniziale data dall’afflusso di capitale, con l’export a 885.000 sterline e l’import a 1.300.000, già nel 1905 si registra il contrario con l’import a 1.500.000 sterline e l’export a 1.650.000. La bilancia resterà in positivo per tutto il periodo coloniale con la sola eccezione dei due conflitti mondiali (Ankomahene 2023: 100). Per quanto riguarda i conti della ferrovia, nel biennio 1926–27, le entrate lorde totali ammontavano a 1.150.000 sterline, con i costi a 570.000 sterline e il resto tutto guadagno.

12 - Si vedano i numerosi rapporti coloniali, PRAAD Accra, WRG 24/1/379, Timber Industry, 1913–1930.

13 - Si vedano le petizioni dei chiefs raccolte in PRAAD, Accra, CSO 12/15/142 Central and Western Province Commissioners Papers.

14 - In seguito si chiamerà Mechanical or Electrical Engineering Department.

15 - Il governo militare decise nel 1977 di formare due autorità separate tra porti e ferrovie, quindi separando e smembrando la grande e poderosa entità che era la Railways and Harbours Authority. Le due nuove entità pubbliche furono la Ghana Railway Corporation e la Ghana Ports Authority, entrambe con i propri archivi e centri di documentazione ancora inesplorati. Nel 1985 la posizione di General Manager fu cambiata in General Director e nel 2001 l’autorità statale che controlla le imprese pubbliche, la Registrar of Companies, riformò di nuovo la Railway Corporation incorporandola in modo subordinato alle imprese dello stato con il nuovo nome di Ghana Railway Company. Questa serie di cambiamenti di ordine amministrativo è in realtà il riflesso di lento declino economico. Si veda: Ghana Railway Corporation, *Desktop Diary: Ghana Railway Limited*, Takoradi: Cornerstone Printing Press limited, 2008, pp. 4–5.

16 - Si veda *Report on the Accounts of the Ghana Railway, Takoradi Harbour and Port Services*, Ghana Auditor-General’s Department. Accra: Government Printer, 1962, p. 61.

17 - Oggi l’area di Sekondi-Takoradi è al centro di un altro grande fenomeno commerciale, ovvero lo sfruttamento di idrocarburi off-shore. Ma è un fenomeno di sfruttamento diverso, lontano dalla costa e quindi lontano dalle donne e dagli uomini, di cui si sentono echi e non

si vedono benefici.

18 - La CIA ha declassificato i file che confermano quelle che per molti anni erano solo illazioni o intuizioni degli storici sulle ingerenze dei servizi britannico e americano. I documenti degli archivi sono disponibili online: <https://www.cia.gov/readingroom/search/site/Ghana> (ultimo accesso 27 gennaio 2026).

19 - Per neocolonialismo s'intende una forma di dominio economico e politico attraverso cui le potenze capitaliste continuano non solo a sfruttare le risorse del Ghana, come per esempio l'oro, ma a controllare il paese tramite il controllo del debito e delle istituzioni internazionali. Nkrumah aveva capito benissimo come il neocolonialismo non si basa sull'occupazione diretta, ma su un tipo di dipendenza strutturale che mantiene i paesi periferici subordinati al centro capitalistico globale.

20 - I metodi salariali variano secondo le mansioni e le funzioni dell'impiegato/a. Si vedano i documenti relativi alle ferrovie a fine anni Venti del XX secolo. PRAAD Accra, CSO 16/1/150, Railway Labour Methods of Payment 1931.

21 - The National Archives (ex-PRO da qui in avanti TNA), Londra, CO 96/612, Governor to Secretary of State, Labour Conditions, 21 May 1920.

22 - *Ibid.*

23 - PRAAD Accra, CMD 2744/174, Report by W.G. Ormsby-Gore, Under-Secretary of State for the Colonies, on his visit to West Africa during the year 1926.

24 - Dal 1920 una serie leggi e regolamenti furono varati in basi a dati forniti dal Labour Bureau: la *Road Ordinance* del 1931 (sul lavoro forzato); la *Wages Regulation Ordinance* del 1932 (No. 24); la *Trade Unions Ordinance* del 1941 (Cap. 91); l'*Industrial Relations Act* del 1958 emendato nel 1959 e nel 1960; *Minimum Wage Regulation* del 1959; l'*Industrial Relations Act* del 1965 (Act 299); l'*Industrial Relations (Amendment) Act, 1971 (Act 383)*.

25 - Sugli effetti della Convezione ILO del 1930 in Costa d'Oro, si veda il lavoro di Sarah Kunkel (2018).

26 - *Colonial Reports-Annual, No. 1602, Gold Coast, 1931-32*, London: HM Stationery Office, 1933, p. 66.

27 - *Ibid.*

28 - Si veda: PRAAD Accra, ADM 11/1/412, Food Crops Neglect of for other Products 1912.

29 - *Report of the General Manager upon the Government Railways*, Accra: Government of the Gold Coast Printers, 1922.

30 - *Colonial Reports-Annual, Gold Coast, No. 1207, 1922-23*, London: His Majesty Stationery Office, 1924.

31 - *Ibid.*

32 - PRAAD Accra, CSO 12/15/142, Central and Western Province Commissioners Papers.

33 - PRAAD Accra, CSO 16/1/72, Employees of the Gold Coast Railways. Condition of service in respect of, 1930-1935.

34 - PRAAD Accra, ADM 11/992, Opening work Takoradi Port, 1927.

35 - Dati tratti da: Government of Gold Coast Colony. Gold Coast Blue Books. London, 1916-1929, Internet Archive (online), Stanford University, disponibili qui: <https://books>.

google.com/books?id=iEokAQAAIAAJ (ultimo accesso 27 gennaio 2026). Originali presso TNA.

36 - PRAAD Accra, RAA Gold Coast Railway Department Staff List, April 1936.

37 - Come spiegato sopra il progetto dell'EAP era in parte pensato anche per rivelare una storia sociale delle ferrovie che andasse oltre la storia coloniale dei costi e benefici economici. Il progetto rimane, tuttavia, ancora da realizzarsi.

38 - Intervista a Frederick Abraham, ingegnere Ghana Railway Company, Takoradi, 10 gennaio 2019.

39 - Nel 1921, gli abitanti di Takoradi erano ca. 22.000, nel 1948 ca. 45.000 e nel 1960 ca. 75.000. Si veda: *Colonial Reports. Gold Coast 1951*, London: HM Stationery Office, 1952, PART II, Chapter 1: Population, p. 10 e lo studio di J. C. de Graft-Johnson (1969: 10) sulla popolazione della Costa d'Oro e poi Ghana. Per non parlare del lavoro salariato e formalizzato nelle miniere che nella regione occidentale e dell'Ashanti raggiungeva oltre 36.000 lavoratori di cui ca. 600 europei, si veda: *Colonial Reports-Annual, No. 1602, Gold Coast, 1936-37*, London: HM Stationery Office, 1938, p. 34.

40 - *Colonial Reports, Gold Coast 1951*, London: HM Stationery Office, 1952, Appendix 1, p. 107.

41 - TUC Ghana e Rosa Luxemburg Stiftung, *Trade Unions and Industrial Relations in Ghana*, Accra: TUC and Rosa Luxemburg Stiftung, 2012, p. 3.

42 - The Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Accra, C85/1801. *The Ghana Trades Union Congress: A Brief Report*, Accra (1979), pp. 8–10, <https://library.fes.de/pdf-files/netzquelle/c85-01801.pdf> (ultimo accesso 13 dicembre 2024)

43 - A lanciare il dibattito sul sindacalismo africano e sul ruolo politico del sindacato nell'era post-coloniale contribuì un libro di Elliot Berg e Jeffrey Butler (1964: 340–81) in cui un intero capitolo era dedicato ai sindacati e alla loro azione politica (cioè fuori dai posti di lavoro). Dagli anni Sessanta del XX secolo in poi gli studiosi si sono divisi tra coloro che vedono i sindacati come delle organizzazioni parziali e settoriali e coloro che ascrivono queste organizzazioni al livello politico. Il secondo punto di vista è quello che fa generalmente capo alle correnti più progressiste o socialiste tra gli studiosi e gli storici del lavoro.

44 - Diverse sono le lettere dei segretari delle miniere e del porto al Colonial Secretary sulle richieste da parte dei lavoratori di formare un sindacato. Si veda: PRAAD Accra, ADM 26/5/44, 1931–38.

45 - TUC Ghana, *Trade Unions and Industrial Relations in Ghana*, Accra: TUC & Rosa Luxemburg Stiftung, 2012.

46 - Techie-Menson era un uomo del potere coloniale che servì non solo a Sekondi-Takoradi (Town Council e Legislative Council) ma fu anche membro della costituente, parte delle associazioni di industriali e direttore alla Barclays Bank D. C. O. (Dominions, Colonies, Overseas). Certamente si trattava di un sindacalista con forti propensioni e legami con il potere coloniale e padronale. Diversa era la storia personale di Manfred Gaisie, che era un ferroviere ma che morì prematuramente.

47 - *Colonial Annual Reports. Gold Coast, 1946*, London: His Majesty Stationery Office, 1946, p. 50.

48 - I documenti del Labour Office si trovano presso il PRAAD, Accra, Regional Labour Office, RLO, BRG10 e District Labour Office, DLS, BRG1.

49 - I prigionieri politici, inclusi i sindacalisti, furono in seguito rilasciati e i negoziati con Londra portarono gradualmente all'indipendenza della Costa d'Oro.

50 - Ingegnere elettrico della Gold Coast Railways, Annan si batté subito contro l'ingiustizia del trattamento differenziato tra lavoratori neri e bianchi. Fu nominato segretario generale del sindacato di Takoradi e collaborò con la rivista fondata dall'intellettuale marxista George Padmore, che si chiamava *The Voice of the Coloured Labour*.

51 - PRAAD Accra, ADM 1/4/17, J.S. Annan report to the Railway Union Working Committee, 27 October 1945.

52 - La caduta dei prezzi dell'export si può denotare da ciò che succede al cacao.

Anno	Prezzo medio cacao (UK, £/ton)	Saldo conto Corrente
1954	£ 374 (picco storico)	--
1960	£ 234	--
1962	£ 171	- £ 28 milioni
1963	£ 176	- £ 46 milioni
1965	ca. £ 150 (ca. 17 ¢/lb)	- ¢ 190 milioni (ca. £ 62 mln)

Fonti: World Bank, *Report on the Economy of Ghana* (1967), Appendice statistica, tabelle su bilancia dei pagamenti (1954-67); Bank of Ghana, *Annual Reports 1963-1964*, sez. "External Payments and Reserves". Dati elaborati dall'autore.

53 - Il segretario generale della TUC Ghana, Benjamin Bentum, eletto nel 1966, scrisse un pamphlet dal titolo *Trade Unions in Chains* (1967) in cui si dichiarava come Kwame Nkrumah avesse "distrutto il movimento sindacale libero in Ghana" e come egli si apprestasse a "estendere questa azione al resto del continente". L'ironia della sorte è che le stesse forze che misero al potere Bentum ed esautorarono Nkrumah furono anche quelle che fecero chiudere i battenti al sindacato e a Bentum stesso.

54 - *Ibid.*

55 - Il Solidarity Center è la branca internazionale dell'AFL-CIO, la più grande federazione sindacale statunitense. Il Solidarity Center è finanziato dal governo degli Stati Uniti per promuovere i diritti dei lavoratori all'estero. Storicamente, durante la Guerra Fredda, il centro fu un noto veicolo per le operazioni coperte della CIA. Ciò comportò l'indebolimento di governi e sindacati di orientamento socialista per favorire gli obiettivi della politica estera americana. In Ghana, ciò si manifestò chiaramente contro il Presidente Kwame Nkrumah. La CIA, collaborando con i rappresentanti dell'AFL-CIO, fornì supporto alle fazioni di opposizione all'interno del movimento sindacale del Ghana per destabilizzare il governo socialista di Nkrumah. Questo intervento contribuì al malcontento che portò alla sua caduta nel 1966. I critici sostengono che, nonostante ora riceva finanziamenti aperti, l'operato del Solidarity Center continui ad allinearsi con gli interessi strategici statunitensi (Mahoney 2021).

- 56 - L'ipotesi della “aristocrazia del lavoro” in Africa è stata proposta in due articoli scritti da Giovanni Arrighi e John Saul (1968; 1969).
- 57 - Per una più ampia visuale e per una tassonomia dei diversi tipi rapporti di lavoro nella storia globale del lavoro, si veda International Institute of Social History (IISH), *Taxonomy of Labour Relations, 1500-2000*, Amsterdam 2015, <https://iisg.amsterdam/files/2018-11/Taxonomy%20of%20Labour%20Relations%20%282015%29.pdf> (ultimo accesso 27 gennaio 2026) e Karin Hofmeester (2022).
- 58 - Secondo un rapporto della FES, durante il governo del National Liberation Council, tra il 1966 e il 1969, il numero delle lavoratrici e dei lavoratori sindacalizzati decrebbe da ca. 700.000 a 300.000. Si veda: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) Accra, C85/1801, Komlah Pawar, *The Ghana Trades Union Congress: A Brief Report*, Accra (1979), p. 11, <https://library.fes.de/pdf-files/netzquelle/c85-01801.pdf> (ultimo accesso 27 gennaio 2026).
- 59 - *Ibid.*
- 60 - Il NLC istituì una Salary Review Commission, presieduta da Justice (giudice) Mills Odoi, che si occupava proprio di adeguare i salari all'inflazione, ma con scarso successo.
- 61 - Industrial Relations (Amendment) Act 383.
- 62 - Si vedano su questi aspetti di politica economica nazionale: Hansen e Ninsin (1989).

Bibliografia

- Adarkwa K.K. (2012), *The Changing Face of Ghanaian Towns*, in “African Review of Economics and Finance”, vol. 4, n. 1, pp. 1–29
- Ankomahene E. (2023), *Making the Wheels Count: Railway Policies and Politics in the Gold Coast, 1874–1957*, Tesi di Dottorato, Department of History, University of Cape Coast
- Arrighi G. and Saul J. (1969), *Nationalism and Revolution in Sub-Saharan Africa*, in R. Miliband and J. Saville (a cura di), “The Socialist Register”, n. 6, pp. 137–88
- Arrighi G. and Saul J. (1968), *Socialism and Economic Development in Tropical Africa*, in “The Journal of Modern African Studies”, vol. 6, n. 2, pp. 141–69
- Arthiabah P.B. and Mbiah H.T. (1995), *Half a Century of Toil, Trouble and Progress: The History of the Trades Union Congress of Ghana*, Accra, Gold Type Press
- Austin D. and Luckham R. (1975), *Politicians and Soldiers in Ghana 1966–1972*, Abingdon, Frank Cass
- Austin G. (2016) *Labour, Land and Capital in Ghana: From Slavery to Free Labour in Asante, 1807-1956*, Rochester, University of Rochester Press
- Austin G. (2014), *Vent for Surplus or Productivity Breakthrough? The Ghanaian Cocoa Take-off, c. 1890-1936*, in “The Economic History Review”, vol. 67, n. 4, pp. 1035–64
- Austin G. (2007), *Labour and Land in Ghana, 1874–1939: A Shifting Ration and an Institutional Revolution*, in “Australian Economic History Review”, vol. 47, n. 1, pp. 95–120
- Austin G. (1988), *Capitalists and Chiefs in the Cocoa Hold-ups in South Asante, 1927–1938*, in “The International Journal of African Historical Studies”, vol. 21, n. 1, pp. 63–95

- Austin G. (1987), *The Emergence of Capitalist Relations in South Asante Cocoa-farming, c. 1916-1933*, in “The Journal of African History”, vol. 28, n. 2, pp. 259–79
- Bamba A. (2016), *African Miracle, African Mirage: Transnational Politics and the Paradox of Modernization in Ivory Coast*, Athens, Ohio University Press
- Bentum B.A. (1967), *Trade Unions in Chains*, Accra, Trades Union Congress
- Berg E. and Butler J. (1964), *Political Parties and National Integration in Tropical Africa*, Oakland, University of Carolina Press
- Britwum A.O. (2022), *The Trades Union Congress (Ghana): Seventy-Five Years of Protecting Workers' Rights. Achievements, Challenges and Prospects*, Accra, DigiBooks & TUC
- Britwum A.O. (2007), *The Ghana Trades Union Congress: Sixty Years of Promoting Workers' Rights*, Accra, TUC
- Brivio A. (2019), *Donne, emancipazione e marginalità: antropologia della schiavitù e della dipendenza in Ghana*, Roma: Carocci
- Campbell G. (2019), *Africa and the Indian Ocean World from Early Times to circa 1900*, Cambridge, Cambridge University Press
- Chaves I., Engerman S.L. and Robinson J.A. (2010), *Reinventing the Wheel: The Economic Benefits of Wheeled Transportation in Early Colonial British West Africa*, Department of Political Science, Stanford University
- Cooper F. (1996). *Decolonization and African Society: The Labor Question in French and British Africa*, Cambridge: Cambridge University Press
- Cowan E.A. (1960), *Evolution of Trade Unionism in Ghana*, Accra, TUC
- Crisp J. (2017), *The Story of an African Working Class: Ghanaian Miners' Struggles 1870–1980*, London, Zed Books
- de Graft-Johnson J.C. (1969), *The population of Ghana 1846–1967: A Digest and Discussion of the Data in the Official Counts and Censuses*, in “Transactions of the Historical Society of Ghana”, vol. 10, pp. 1–12
- Decker A.C. (2020), *The Cold War and Ghana's Volta River Project: A Reconsideration*, in “Journal of Contemporary African Studies”, vol. 38, n. 3, pp. 401–18
- Dickson, K. (1968), *A Historical Geography of Ghana*, Cambridge, Cambridge University Press
- Dumett R. (2013), *Imperialism, Economic Development and Social Change in West Africa*, Durham, Carolina Academic Press
- Dumett R. (2006), *British Imperial Transport Management: The Gold Coast Sekondi-Kumase Railway, 1903–1911*, in “Journal of Transport History”, vol. 27, n. 2, pp. 60–79
- Dumett R. (1998), *El Dorado in West Africa: The Gold Mining Frontier, African Labor, and Colonial Capitalism in the Gold Coast, 1875–1900*, Athens, Ohio University Press
- Emmanuel A. (1972), *L'échange inégal: Essais sur les antagonismes dans les rapports économiques internationaux*, Paris, François Maspero
- Freund B. (1988), *The African Worker*, Cambridge, Cambridge University Press
- Gerritsen R. (1972), *The Evolution of the Ghana Trades Unions Congress under the*

- Convention Peoples Party: Towards a Re-Interpretation*, in “Transactions of the Historical Society of Ghana”, vol. 13, n. 2, pp. 229–44
- Gould P. (1960), *The Development of the Transportation Pattern in Ghana*, Evanston, Northwestern University Press
- Grilli M. (2018), *Nkrumaism and African Nationalism: Ghana’s Pan-African Foreign Policy in the Age of Decolonization*, New York, Palgrave-Macmillan
- Guggisberg F.G. and Fraser A.G. (1929), *The Future of the Negro: Some Chapters in the Development of a Race*, London, Student Christian Movement Press
- Guyer J. (1981), *Household and Community in African Studies*, in “African Studies Review”, vol. 24, n. 2/3, pp. 87–137
- Harries P. (1994), *Work, Culture, and Identity: Migrant Laborers in Mozambique and South Africa, c. 1860–1910*, Portsmouth, Heinemann
- Hart J. (2016) *Ghana on the Go: African Mobility in the Age of Motor Transportation*, Bloomington, Indiana University Press
- Hofmeester K. (2022), *The ‘Global Collaboratory on the History of Labour Relations’: Putting Women’s Labor and Labor Relations in Sub-Saharan Africa in a Global Context*, in “African Economic History”, vol. 50, n. 1, pp. 12–42
- Inikori J.E. (2017), *The Development of Capitalism in the Atlantic World: England, the Americas, and West Africa, 1450–1900*, in “Labor History”, vol. 58, n. 2, pp. 138–53
- Isaacman A.F. and Isaacman B.A (2013), *Dams, Displacement, and the Delusion of Development: Cahora Bassa and Its Legacies in Mozambique, 1965–2007*, Athens, Ohio University Press
- Jeffries R. (1978), *Class, Power and Ideology in Ghana: The Railwaymen of Sekondi*, Cambridge, Cambridge University Press
- Jeffries R. (1975), *The Labour Aristocracy? Ghana Case Study*, in “Review of African Political Economy”, n. 3, pp. 59–70
- Kimble D. (1963), *A Political History of Ghana: the Rise of Gold Coast Nationalism, 1850–1928*, Oxford, Clarendon Press
- Kleist N. (2011), *Modern Chiefs: Tradition, Development and Return among Traditional Authorities in Ghana*, in “African Affairs”, vol. 110, n. 441, pp. 629–47
- Kraus J. (2007), *Trade Unions, Democratization and Economic Crisis in Ghana*, in J. Kraus (a cura di), *Trade Unions and the Coming of Democracy in Ghana*, New York, Palgrave-Macmillan, pp. 83–122
- Kunkel S. (2018), *Forced Labour, Roads, and Chiefs: The Implementation of the ILO Forced Labour Convention in the Gold Coast*, in “International Review of Social History”, n. 63, pp. 449–76
- Luntinen P. (1996), *Railway on the Gold Coast: A Meeting of Two Cultures: a Colonial History*, Helsinki, Suomalainen Tiedeakatemia
- Mahoney R. (1983), *JFK: Ordeal in Africa*, Oxford, Oxford University Press
- Mark-Thiesen C. (2012), *The ‘Bargain’ of Collaboration: African Intermediaries, Indirect Recruitment and Indigenous Institutions in the Ghanaian Gold-Mining Industry*,

- 1900–1906, in “International Review of Social History”, vol. 57, S20, pp. 17–38
- Meredith D. (1976), *The Construction of Takoradi Harbour in the Gold Coast 1919 to 1930: a Case Study in Colonial Development and Administration*, in “Transafrican Journal of History”, vol. 5, n. 1, pp. 134–49
- Miescher S.F. (2022), *A Dam for Africa: Akosombo Stories from Ghana*, Athens, Ohio University Press
- Monson J. (2009), *Africa’s Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*, Bloomington, Indiana University Press
- Nimoh M. (2015), *A Study of Labour Unrest in Ghana, 1900–2008*, Tesi di Dottorato, Department of History and Political Studies, Kwame Nkrumah University of Science and Technology
- Hansen E.H. and Ninsin K.A. (1989) (a cura di), *The State Development and Politics in Ghana*, Dakar, CODESRIA Books
- Nisin K.A. (1989), *State, Capital and Labour Relations, 1961–1987* in E.H. Hansen and K.A. Ninsin (a cura di), *The State Development and Politics in Ghana*, Dakar, CODESRIA Books
- Northrup D. (1995), *Indentured Labor in the Age of Imperialism, 1834–1922*, Cambridge, Cambridge University Press
- Ntewusu S., Bellucci S., Admasie S.A., Abraham F. (2024), *A Short Report on the Ghana Railway Archive in Sekondi-Takoradi*, in “History in Africa”, vol. 51, pp. 236–36
- Obeng-Odoom F. (2014), *Oiling the Urban Economy: Land, Labour, Capital, and the State in Sekondi-Takoradi, Ghana*, London, Routledge
- Pavanello M. (2013), *Les Nzema. Un peuple akan de Côte d’Ivoire et du Ghana*, Paris, Editions L’Harmattan
- Pavanello M. (1998), *Prospettive di studi akan. Saggi in memoria di V.L. Grottanelli*, in “Quaderni dell’Uomo, società tradizione sviluppo”, n. 1, pp. 9–23
- Pandford K. (2011), *Trade Unions, Democratic Transition and Organisational Challenge: The Ghana Trades Union Congress*, in C. Phelan (a cura di), *Trade Unions in West Africa: Historical and Contemporary Perspectives*, Bern, Peter Lang, pp. 145–77
- Plageman N. (2013), *Colonial Ambition, Common Sense Thinking, and the Making of Takoradi Harbor, Gold Coast*, in “History in Africa”, vol. 40, pp. 317–52
- Rabinowitz B.S. (2018), *Coups, Rivals, and the Modern State. Why Rural Coalitions Matter in Sub-Saharan Africa*, Cambridge, Cambridge University Press
- Robotham D. (1989), *Militants or Proletarians? The Economic Culture of Underground Gold Miners in Southern Ghana, 1906–1976*, Cambridge, African Studies Centre
- Sackeyfio-Lenoch N. (2017), *The Ghana Trades Union Congress and the Politics of International Labor Alliances, 1957–1971*, in “International Review of Social History”, vol. 62, no. 2, pp. 191–213
- Sawyer A. (1990), *The Political Dimension of Structural Adjustment Programmes in Sub-Saharan Africa*, Accra, Ghana Universities Press
- Silver J.B. (1978), *The Sekondi Archives*, in “History in Africa”, n. 5, pp. 365–70

- Simensen J. (1974), *Rural Mass Action in the Context of Anti-Colonial Protest: The Asafo Movement of Akim Abukawa, Ghana*, in “Canadian Journal of African Studies”, vol. 19, n. 7, pp. 25–41
- Tinker H. (1974), *A New System of Slavery: The Export of Indian Labour Overseas 1830–1920*, London, Oxford University Press
- Trachtman L.N. (1962), *The Labor Movement of Ghana: A Study in Political Unionism*, in “Economic Development and Cultural Change”, vol. 10, n. 2, pp. 185–200
- Tsey K. (2012), *From Head-Loading to the Iron Horse: Railway Building in Colonial Ghana and the Origins of Tropical Development*, Oxford, Langaa RPCIG
- Tsey K. (1986), *Gold Coast Railways: The Making of a Colonial Economy, 1879–1929*, Tesi di Dottorato, University of Glasgow
- Valsecchi P. (2018), *L’Africa al centro*, in “Humanitas”, vol. 73, n. 6, pp. 914-936
- Valsecchi P. (2012), *Power and State Formation in West Africa: Appolonia from the 16th to the 18th Century*, New York, Palgrave-Macmillan
- Valsecchi P. (1993), *Tratta negriera*, in “Dizionario di storia”, Milano, Il Saggiatore e B. Mondadori
- Valsecchi P. e Viti F. (a cura di) (1999), *Mondes Akan/Akan Worlds. Identity and power in West Africa*, Paris, Editions L’Harmattan
- van Beusekom M.M. (2002), *Negotiating Development: African Farmers and Colonial Experts at the Office du Niger, 1920–1960*, Portsmouth, Heinemann