

La Mille Miglia d'AFRICA

La storia

Egisto Corradi
64 anni fa al seguito
della 1ª edizione
del Rallye
Mediterranè-Le Cap

MASSIMILIANO CASTELLANI

Egisto Corradi (Parma 1914 - Milano 1990) non è stato un giornalista sportivo e neppure un esperto di motori come Giovanni Canestrini (uno dei fondatori della Mille Miglia), ma come tutti i grandi inviati sapeva scrivere grandi pezzi sugli argomenti più disparati («Sui fatti di guerra e non soltanto di guerra, Corradi era la Corte di Cassazione», Indro Montanelli dixit), pertanto anche di una gara automobilistica. Tra il 26 dicembre del 1950 e il 23 febbraio del 1951, spedito dal "Corriere della Sera", il migliore dei nostri inviati di guerra prese parte alla prima edizione (l'ultima, modificata, è stata nel 1960) della leggendaria Rallye Méditerranée-Le Cap. «La Mille Miglia Nera», la ribattezzò il giornalista parmense ed ex militare - Divisione Julia - che, grazie al diario di viaggio di quei giorni vissuti al seguito della carovana motoristica, fece anche il suo debutto da scrittore. Al ritorno consegnò a Garzanti *Africa a cronometro*. Il più hemingwayano dei "libri sportivi" venne dato alle stampe nel 1952 e ora grazie al lavoro di rara passione e competenza dei curatori, Paolo Dal Chiele e Paolo Giusti, è stato appena ripubblicato da Corbaccio. Il Rallye, riproposizione del Giro del Mondo del 1906 e del raid automobilistico Pechino-Parigi - 1907 -, fu una «prova propagandistica, sportiva e politica». Una prova riuscita, in un'Africa che sessant'anni fa, in gran parte risparmiata dalla guerra e con il Suda-

frica assurta a nuova potenza industriale, era in piena crescita economica.

L'antitesi dello scenario attuale che vede un continente nero affamato e preda dei carnefici impegnati in sanguinose guerre fratricide. Ostacoli che renderebbero proibitiva l'organizzazione di un evento simile a quello della Méditerranée-Le Cap. Ai nastri di partenza allora si presentarono i 43 iscritti dei 55 equipaggi chiamati a percorrere i 16mila chilometri (velocità media 40 km/h) dell'Algeri-Città del Capo. Sette diverse nazionalità in gara (americana, inglese, francese, italiana, svizzera, belga ed egiziana) appartenenti a una carovana, che tra piloti, meccanici, organizzatori, infiltrati e giornalisti, contava 140 persone. Quattro città selezionate per il via, Tunisi, Algeri, Orano e Casablanca, ridussero a tre i percorsi di attraversata del deserto del Sahara. La grande impresa, già riuscita nel 1922 ai francesi Georges Maria Haardt e Luigi Audouin-Dubreuil, che a bordo di cingolati Citroën coprirono però 3.500 km in venti giorni.

La transafricana a cui Corradi, a bordo della Lancia Beta "Croce del Sud", si era aggregato prometteva molto di più. Una sfida epocale, in cui i partecipanti erano pronti a sgombrare per strade, deserti, paludi, guadi e foreste, dal Mediterraneo fino alle acque dell'Oceano Indiano. I francesi misero in pista equipaggi militari e per tutti valeva la regola che «a bordo di ogni auto dovrà trovarsi almeno un'arma automatica con munizioni in abbondanza». Messaggio raccolto dai "Barbuti di Orano", come dal barone Roberto Barracco, che al volante della sua Aprilia color argento era affiancato dal fido meccanico "Ciccillo" Gioacchino Quaranta. Il Barone aveva aderito «per amor d'Africa e di sport», ma anche per incontrare e vendicare l'onta subita da una persona che quando era prigioniero di guerra lo riempiva di secchiate d'acqua gelata. Il trio che risulterà vincente, gli italiani Veglia-Pavesio-Butti, era talmente esplosivo che viaggiava con casse di dinamite «per far saltare i macigni che ci sbarrassero eventualmente la strada». Ogni protagonista di *Africa a crono-*

metro diventa un "personaggio" che Corradi tratteggia e rende visibile al lettore, quanto le immagini della signora Goetze. Iscritta con il suo autocarro giallo ocra, come fuori gara, la signora Goetze era partita solo per "cinematografare" (realizzò il film "Alger-Le Cap", regia di Serge de Poligny). Per il reporter la gara sportiva divenne il pretesto per calarsi nelle tradizioni e le culture di un mondo che ignorava, ma che da lì in poi avrebbe indagato a fondo. Un panorama umano e geografico estremamente esotico, nel quale Corradi rintracciava brandelli d'Italia. Gli emigrati biellesi di Brusnengo e Roasio («costruttori edili»). «Il Veneto», nelle strade alberate che da Algeri conducono a Mascara. Il fiume M'Bomu - confine tra l'Africa equatoriale francese ed il Congo Belga - «ampio sette otto volte quanto il Po a Piacenza». E ancora Kiseny, la «Stresa del Congo, dove s'iva in luna di miele». Luogo romantico ed ameno come il Lago di Kivu che «misura settanta chilometri per quaranta e in sé ha le bellezze del Garda, dei laghi di Como e Maggiore, dei fiordi di Norvegia e della costiera d'Amalfi». Sotto il gelo di Atlante, Corradi vide un'Africa che «negli autocarri bloccati sulla neve», gli fece riaffiorare ricordi della sua "Ritirata di Russia". Ma subito lo accolse il dolce tepore dell'oasi di Colomb-Béchar e l'incanto «violento e pagano» delle Cascate Vittoria che persino gli americani riconobbero «cento volte più impressionanti di quelle del Niagara». Identica e intollerabile, la discriminazione nei confronti degli uomini di colore. Il cronista sul Lago Tanganika annotava di «negretti in bici» che cadono al passaggio della carovana e «sembrano dire grazie uomo bianco per avermi fatto cadere e scusa anche se ti sono caduto dinanzi». Razzismo e immoralità sudafricana, dove fin da piccoli si segue la via del «peccato». Appunti veloci dell'inviato, davvero speciale, che all'approssimarsi del fine corsa verga con amarezza: «Non passa istante che non mancano rimpianti per il non potuto vedere meglio, per il non potuto toccare, il non potuto sentire».