

# Storie di modifiche territoriali: infrastrutture, commercio, politica in Uganda

## Abstract

L'articolo analizza l'impatto delle riforme amministrative e infrastrutturali britanniche sulla riorganizzazione politica, economica e territoriale dell'Uganda orientale, evidenziando le profonde continuità tra l'epoca coloniale e lo Stato postcoloniale. Riprendendo il quadro teorico elaborato da Charis Enns e Brock Bersaglio nel 2020, che sottolinea la persistenza delle logiche coloniali infrastrutturali nei contesti africani contemporanei, lo studio mostra come tali dinamiche abbiano avuto un forte impatto nei territori a est di Kampala, da Jinja fino alla regione del monte Elgon. Attraverso fonti d'archivio britanniche e ugandesi, integrate da materiali d'indagine sul campo, l'articolo ricostruisce la formazione di una regione la cui importanza economica, marginale in epoca precoloniale rispetto ai grandi regni del Buganda e del Bunyoro, fu radicalmente trasformata dalle strategie imperiali. La conquista e la riorganizzazione dell'area, condotte dai britannici con la collaborazione decisiva dei Baganda, produssero nuovi assetti territoriali, amministrativi e fondiari che omogeneizzarono una regione precedentemente frammentata in molteplici centri di potere. Contestualmente, la costruzione di infrastrutture materiali, in primo luogo la Uganda Railway e, nel secondo dopoguerra, la diga sulle cascate Owen, inserì l'Uganda orientale in una rete economica regionale integrata, collegando il Protettorato alla costa dell'Africa Orientale Britannica e stimolando lo sviluppo di piantagioni e di centri urbani come Jinja e Mbale. Lo studio sottolinea come l'Uganda orientale sia divenuta, a partire dal primo Novecento, uno dei nodi strategici dell'economia nazionale e regionale. Le infrastrutture coloniali continuano, quindi, a influenzare le politiche di sviluppo e le narrazioni contemporanee, rivelando la persistenza di logiche territoriali, economiche e politiche radicate nella storia.

## Parole chiave

Busoga (Uganda), territorio, riforme, infrastrutture, colonialismo

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/AEOXXVIII202523>

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

## Introduzione

Infrastrutture, riforme politiche e amministrative modificano il territorio, ridefinendo i rapporti di potere e gli equilibri economici e influenzandone il presente e il futuro. Riprendendo l'analisi condotta da Charis Enns e Brock Bersaglio (2020), appare evidente che quei provvedimenti coloniali siano stati confermati in molti stati africani indipendenti, costituendo una linea di continuità tra passato e presente. A partire da questo presupposto, il presente articolo esamina un caso emblematico di tale influenza riorganizzativa, evidente nella vita dello stato post-coloniale: l'Uganda orientale. Le infrastrutture coloniali e l'organizzazione amministrativa del territorio, dalla formazione di regni alla definizione dei confini, fino all'attribuzione di cariche a capi o agenti salariati, costituirono elementi fondamentali della costruzione imperiale e continuano ancora oggi a condizionare lo sviluppo politico, economico e sociale delle diverse regioni africane. Attraverso i loro accorgimenti, i britannici mirarono a controllare e sviluppare economicamente i territori del loro impero, rendendoli produttivi e quindi sfruttabili. La pianificazione infrastrutturale, la collocazione e le modalità di realizzazione contribuirono alla formazione di nuove gerarchie di potere, modificando o annullando i sistemi economico-sociali preesistenti e impedendo, ad esempio, che sistemi di produzione e scambio basati sulla mobilità o sul nomadismo potessero mantenersi.

Molte infrastrutture odierne dell'Africa orientale rappresentano una versione modernizzata di quelle coloniali (Enns e Bersaglio 2020; Kirshner e Baptista 2023), benché i britannici non le abbiano create ex novo. Quando giunsero nella regione interlacustre, in particolare in Buganda, a metà dell'Ottocento, quest'area era già inserita in un sistema commerciale di lunga distanza, articolato in una rete di strade e mercati che collegava la regione dei Grandi Laghi alla costa orientale dell'Africa. Dal momento in cui i britannici vi si stabilirono, si impadronirono di tali infrastrutture adattandole ai propri interessi e alle esigenze di Londra. La rete stradale coloniale fu, infatti, costruita utilizzando e ridefinendo, in gran parte, i tracciati regionali preesistenti. Gli attuali corridoi di trasporto dell'Africa orientale derivano da un sistema impiegato per secoli per favorire il commercio, lo spostamento di truppe e l'esercizio del controllo politico sulla regione (Lamarque e Nugent 2022).

Sulla base di fonti d'archivio britanniche e ugandesi, integrate da materiali raccolti durante la ricerca sul campo,<sup>1</sup> il presente saggio contribuisce a dimostrare che il progetto di collegare i regni della regione interlacustre alla costa orientale del continente e di inserirli nel commercio di lunga distanza non fu

soltanto un'iniziativa coloniale europea. Esso si innestò di fatto su una realtà già esistente, basata su una combinazione di imprese locali e connessioni globali dei commercianti costieri, dando vita a una complessa organizzazione commerciale dalla lunga storia, lungo la quale si sovrappongono le reti di trasporto di epoche diverse. Questo sistema, caratterizzato da regioni e regni diversi con ruoli differenti, fu rimodellato dalla potenza coloniale secondo i propri interessi e quelli degli agenti e degli intermediari africani, e venne in parte mantenuto anche dallo stato indipendente.

Nel caso dell'Uganda, tale intervento risultò particolarmente evidente non solo nelle infrastrutture materiali propriamente dette, ma anche nelle riforme fondiari introdotte nella prima metà del Novecento. Questa analisi non intende, pertanto, tracciare la storia delle infrastrutture che collegavano il protettorato, in particolare il suo cuore, il Buganda, alle altre regioni (Soy 2022), bensì concentrarsi su un'area specifica della regione dei Grandi Laghi profondamente modificata in epoca coloniale: cioè una parte dell'attuale Uganda orientale.<sup>2</sup> Questa regione, meno studiata dalla storiografia, forse per la minore presenza di regni centralizzati potenti, ha avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo dello stato ugandese, soprattutto dal punto di vista commerciale fin dall'arrivo degli europei. Essa ospita alcune delle città più interessanti a livello culturale, come Jinja e Mbale, oltre a importanti infrastrutture strategiche, fra cui la diga e la centrale idroelettrica sul Nilo, situata alla periferia di Jinja. L'incontro e la convivenza di diverse comunità etniche e religiose hanno prodotto spazi urbani vivaci, nel caso di Jinja anche dal punto di vista architettonico, mentre la presenza di estese piantagioni di tè e di canna da zucchero, già attive in epoca coloniale, ha reso la regione un nodo essenziale dell'economia agricola d'esportazione. Diventa quindi di particolare interesse comprendere le logiche che hanno guidato tali sviluppi, nonostante l'assenza di grandi regni centralizzati e di sistemi economico-amministrativi complessi, con il relativo surplus economico. L'Uganda orientale costituisce, inoltre, un caso affascinante per il suo patrimonio culturale, caratterizzato da una maggiore varietà religiosa (comprese comunità musulmane ed ebraiche) rispetto al resto del paese (Soy 2016).

La riorganizzazione dello spazio in termini amministrativi ed economici, perseguita attraverso le infrastrutture coloniali, ebbe un impatto significativo in tutta l'Africa. La letteratura è ricca di analisi sull'argomento (Greiner 2022; Lesutis 2021; Were 2022) e, in particolare, è particolarmente interessante quella relativa a casi come il Kenya e le sue grandi infrastrutture di traspor-

to e la loro continuità con le politiche coloniali, come il Lamu Port-South Sudan-Ethiopia-Transport Corridor (LAPSSSET), ma è più povera sull'Uganda orientale, ad eccezione degli studi sulla Uganda Railway (Aalders 2021). Prima dell'intervento britannico, l'Uganda orientale occupava una posizione marginale nelle dinamiche di potere dei grandi regni vicini, come quello del Buganda. In seguito, le modifiche britanniche degli assetti economici e politici dell'area in esame la trasformarono da regione periferica a snodo centrale dal punto di vista economico, ma non da quello politico, dominato dal Buganda e dalle regioni centro-occidentali. A seguito della riorganizzazione, la regione acquisì un nuovo ruolo nel protettorato e, in seguito, nello stato indipendente. Da ciò deriva la domanda centrale su quali dinamiche abbiano guidato le scelte britanniche in materia di investimenti nel protettorato, in relazione a dove, su cosa e in quale misura intervenire. Capire dove furono concentrati capitali ed energie consente di interrogarsi su quali riforme e infrastrutture siano state create o modificate. In questo senso, il caso dell'Uganda orientale offre una chiave interpretativa significativa e il presente contributo mette in luce le continuità tra le politiche infrastrutturali e amministrative britanniche e dello Stato indipendente, nonché tra progetti politici apparentemente lontani nel tempo, evidenziando sovrapposizioni, continuità e discontinuità, ma non vere e proprie "rivoluzioni", nella formazione di una delle regioni economicamente strategiche dell'Uganda. Vedremo come la strategia britannica per le infrastrutture della regione rispose essenzialmente a due obiettivi: collegare l'attuale Uganda e le sorgenti del Nilo al resto dell'impero e farlo più rapidamente delle potenze rivali, in particolare della Germania, la cui sfera di influenza comprendeva gli odierni Rwanda e Tanzania. Nel quadro della competizione coloniale era dunque necessario sviluppare o creare una rete infrastrutturale che garantisse la mobilità, o l'immobilità, di persone e merci nel modo più efficiente possibile (Aalders 2021: 998). Infrastrutture e progresso tecnologico costituivano, inoltre, una giustificazione morale e materiale della presenza europea in Africa, incarnando la nota missione civilizzatrice.

La realizzazione delle infrastrutture coloniali ebbe un impatto profondo non solo sul territorio e sulla sua economia, ma anche sui rapporti di potere tra africani ed europei e tra gli africani stessi. La scelta di costruire una strada o una linea ferroviaria in un luogo o in un altro ridefiniva le relazioni di potere economico e politico locali, modificando in modo sostanziale e duraturo le gerarchie territoriali. Tuttavia, tali effetti non derivarono esclusivamente dagli interessi europei, ma dipendevano anche dal coinvolgimento e dal tornaconto

delle élite africane, che contribuirono alla costruzione del protettorato e, successivamente, dello stato ugandese indipendente del 1962. A differenza della regione centrale, dominata nell'Ottocento dai regni di Bunyoro e Buganda, l'Uganda orientale era caratterizzata da una frammentazione politica in piccoli regni e autorità locali, organizzati in una complessa rete di poteri. Nonostante tale frammentazione, la regione era commercialmente attiva e si rivelò fondamentale per lo sviluppo del Protettorato e per l'apertura dell'Uganda verso l'Africa orientale, in particolare verso l'odierno Kenya. In assenza di grandi regni con cui negoziare, la Gran Bretagna adottò politiche differenziate di conquista e gestione, istituendo nuove reti di dominio e, al contempo, sfruttando l'esperienza locale per rendere i servizi funzionali allo sfruttamento commerciale del territorio. Come avvenne altrove nell'impero, i britannici si appropriarono delle vie di comunicazione preesistenti o ne eliminarono alcune dalle carte. La modifica delle mappe secondo gli obiettivi imperiali costituiva parte integrante del progetto coloniale (De Grassi 2018), sebbene a livello locale tale cancellazione cartografica non rappresentasse una rivoluzione, poiché non corrispondeva necessariamente alla scomparsa degli itinerari dalla conoscenza e dagli usi quotidiani. Dall'inizio del Novecento, l'Uganda orientale divenne un nodo essenziale della rete commerciale regionale britannica, ruolo che mantenne anche dopo l'indipendenza. Nonostante ciò, rimane una regione poco studiata dalla storiografia, ma non per questo meno rilevante.

Nelle pagine che seguono si analizza brevemente come era organizzata la porzione centro-meridionale del territorio che andrà a comporre il protettorato prima dell'arrivo dei britannici; successivamente si studieranno le modalità con cui il territorio che sarebbe poi confluito nel protettorato fu conquistato e riorganizzato dai britannici e dai baganda, e il modo in cui il dominio coloniale ne abbia trasformato l'assetto mediante la creazione di nuove infrastrutture e istituzioni, adattando e riarticlando ciò che già esisteva per renderlo funzionale al progetto imperiale. L'analisi permetterà di verificare come le politiche coloniali della prima metà del XX secolo abbiano plasmato la regione orientale e lo stato ugandese indipendente, al punto che, ancora oggi, le politiche infrastrutturali e la loro narrazione riflettono logiche risalenti a un secolo fa (Nayler 2021).

## **Non solo Buganda: rapporti tra regni e altri poteri**

Negli anni precedenti l'arrivo degli europei, come si è già detto, gli assetti di potere della regione erano dominati da alcuni grandi regni, in particolare

i due che in quel periodo storico si contendevano il dominio regionale, il Buganda e il Bunyoro, e da piccoli centri indipendenti dai regni centralizzati che fungevano da zone cuscinetto. La zona settentrionale di quello che diventerà l'Uganda indipendente era organizzata in una moltitudine di "principati" che rendevano la situazione politica più complessa rispetto al resto del territorio, soprattutto nella regione centro-meridionale, che nel XIX secolo era divisa in diversi regni. Alcuni di questi erano di dimensioni relativamente grandi, come l'Ankole, il Buganda, il Bunyoro e il Toro, mentre altri, più piccoli, gravitavano nella sfera d'influenza dell'uno o dell'altro, a seconda del periodo storico.

Le caratteristiche del territorio della regione, il suolo fertile e l'abbondanza di risorse idriche hanno favorito uno sviluppo demografico eccezionale per l'Africa dell'epoca. Queste condizioni ambientali e sociali hanno permesso la produzione di un costante surplus di prodotti agricoli, stimolando a sua volta la creazione e il mantenimento di corti complesse. Inoltre, grazie alle costanti comunicazioni con i regni vicini e alla fitta rete regionale che collegava la regione alla costa orientale del continente, si suppliva alla mancanza di alcuni prodotti e manufatti attraverso i commerci. Ad esempio, il Bunyoro era un fornitore di materiali ferrosi e ferro lavorato, ma controllava anche una delle maggiori riserve di sale ed era un produttore di caffè; l'Ankole, invece, era produttore di sale e tabacco; e il Buganda, oltre a fornire tessuti di corteccia, era forte nel commercio di avorio e schiavi. Nonostante il territorio fosse aperto e collegato alla rete commerciale regionale, però, i collegamenti diretti tra Buganda e il mondo esterno alla regione interlacustre erano praticamente nulli. Gli stranieri arrivavano in Buganda seguendo la rotta settentrionale o quella meridionale, percorrendo il Nilo (solo nel suo corso iniziale e non per la sua interezza, per ovvi motivi geomorfologici) oppure attraversando le vie commerciali che collegavano l'Africa centro-orientale alla costa orientale del continente.

A parte i commercianti e gli agenti interregionali, i primi europei arrivarono solo a metà dell'Ottocento, seguendo la rotta che da Zanzibar portava al lago Vittoria. Inizialmente si trattava di esploratori, come il britannico John Hanning Speke, che "scoprì" il lago Vittoria dopo essere partito nel 1857 da Bagamoyo insieme a Richard Burton. Nel 1860 Speke intraprese un nuovo viaggio in Africa con James Grant, alla ricerca delle sorgenti del Nilo. Fu proprio allora che i due esploratori britannici incontrarono i sovrani dei regni del Bunyoro e del Buganda, per poi proseguire verso il Sudan meridionale. Da quel momento la regione divenne obiettivo o passaggio di varie delegazioni e missioni esploratrici, fino a diventare il punto di svolta per i rapporti con

il Regno Unito. Nel 1875, infatti, Henry Morton Stanley arrivò alla corte del kabaka Mutesa, che vide nella presenza europea una possibile via per ottenere le alleanze (e le armi) necessarie a difendersi dalle pressioni esterne, in particolare in chiave anti-egiziana e contro il Bunyoro, il grande antagonista del Buganda. L'appello di Mutesa, attraverso la famosa lettera scritta da Stanley e pubblicata sul Daily Telegraph, attrasse non solo alleati politico-militari, ma anche i primi missionari cristiani, sia anglicani sia cattolici, aumentando la piccola comunità europea del Regno (Vasudevan e McNulty 2014).

Nel 1884, a Mutesa succedette il figlio Mwanga II, che dovette affrontare uno dei momenti storici più delicati del Buganda, perché la presenza di gruppi religiosi diversi iniziava ad avere conseguenze anche politiche importanti, a causa delle pressioni che la corte riceveva dagli stranieri, dai Baganda convertiti e dalle divisioni sociali. Le spaccature erano religiose, ma anche generazionali perché molti giovani erano attratti dalle novità introdotte dalle nuove religioni, mentre gli anziani rimanevano su posizioni più tradizionali. Molti dei giovani convertiti facevano parte della corte e, quindi, rappresentavano i futuri capi del regno. La loro conversione aveva un significato importante perché implicava la possibilità che i futuri capi baganda fossero cristiani o musulmani. L'unità del regno era compromessa e Mwanga non riuscì a far fronte alla situazione. Il primo segnale forte di quanto il Kabaka si sentisse minacciato fu già nel 1885, con l'arrivo nell'Africa orientale del vescovo James Hannington, assegnato dalla Church Missionary Society a quella zona. Il vescovo, per viaggiare verso il Buganda, scelse una rotta alternativa, arrivando da est, cioè passando per la regione che poi sarebbe stata denominata Busoga. Quando Mwanga seppe dell'arrivo del vescovo, si allarmò, ma ancor di più, venuto a conoscenza del fatto che giungeva da oriente, decise di intervenire, forte del mito secondo cui chiunque avesse tentato di entrare in Buganda attraverso il Busoga si sarebbe introdotto con spirito di conquista (Dawson 1887). Il vescovo Hannington, intercettato prima del suo arrivo in Buganda il 29 ottobre 1885, fu ucciso per ordine del Kabaka nel tentativo di bloccare l'inevitabile (Pirouet 1995: 161). Nonostante gli sforzi del sovrano per mantenere il controllo del suo regno, gli europei acquisirono sempre più influenza fino a diventare preponderanti, con la proclamazione del protettorato prima sul regno del Buganda nel 1894 e, successivamente, sui regni vicini, in seguito alla conquista prima dei regni di Bunyoro e Toro, poi dell'Uganda orientale.

La “normalizzazione” del dominio britannico, tuttavia, iniziò solo nel 1900, quando venne firmato il Buganda Agreement, che stabilì le norme fonamen-

tali del protettorato. L'accordo, però, non contemplava solo le regole dell'amministrazione britannica in Buganda, ma era anche il documento fondamentale che stabiliva le relazioni tra il Buganda e il resto dell'Uganda, in particolare per quanto riguarda i privilegi concessi al regno ma non al resto del territorio, soprattutto in materia di terra e confini,<sup>3</sup> in particolare sulla cosiddetta questione delle "Lost Counties".<sup>4</sup> Queste conquiste furono rese possibili dalla partecipazione attiva dei principali guerrieri ganda, che talvolta agirono quasi come agenti britannici, e la cui partecipazione ha avuto un ruolo fondamentale nel spiegare alcune caratteristiche dell'assetto amministrativo (e non solo) che nascerà nell'Uganda orientale in seguito alla conquista britannica. Una delle figure chiave nella realizzazione di queste conquiste britannico-ganda fu Semei Kakungulu,<sup>5</sup> un guerriero e agente che ricoprì ruoli strategici sia nella corte di Kabaka Mutesa I (che regnò dal 1856 al 1884) sia in quella di Kabaka Mwangi II (1884–88 e 1889–97), nonché all'interno dell'amministrazione britannica.

La combinazione tra il desiderio di conquista dei britannici, la loro strategia di sviluppo del protettorato e le ambizioni degli agenti ganda impiegati è la miscela fondamentale che ha portato alla riorganizzazione del territorio orientale del protettorato. Infatti, è solo dalla fine del XIX secolo che la regione a est di Jinja inizia a essere generalmente chiamata Busoga dagli agenti e amministratori coloniali britannici e ganda (Cohen 1988). Fino a quel momento si trattava di una sorta di zona di frontiera tra comunità linguistiche bantu e non bantu, con una chiara differenza organizzativa tra le comunità del Busoga settentrionale e meridionale (la linea di demarcazione è definita da Cohen seguendo la strada che da Jinja attraversa Iganga e arriva a Tororo) (Cohen 1988). Nonostante l'uso del nome Busoga, non si trattava di un vero regno centralizzato, bensì di una miriade di organizzazioni politiche di diverse dimensioni, unite da una lingua e una cultura che le accomunavano, malgrado le differenze. Diversi autori, negli anni, hanno analizzato la struttura di potere e la cultura della regione prima dell'arrivo dei britannici, momento che segna la creazione del Busoga come un'unica entità politica, quasi un regno creato per facilitare il disegno di dominio britannico.

La regione del Busoga, però, era organizzata in modo diverso, garantendo una pluralità di identità e attività economiche collegate da una rete commerciale stabile, ma basata su commerci di breve distanza collegati alle regioni più esterne (Musamba e Byaruhanga Rukooko 2023). L'altro gruppo sociale che dominava numericamente la regione, che poi diventerà l'Uganda orientale, è quello dei bagisu, che, con le loro relazioni regionali ed economiche, hanno

caratterizzato la regione del monte Elgon, oggi confine tra Uganda e Kenya (Were 1978). Con uno sguardo di lungo periodo, nonostante i basoga e i bagisu dominassero la regione nelle attività economiche e commerciali anche nell'Uganda postcoloniale, la sua frammentazione e la sua ricchezza culturale ne avevano favorito la crescita.<sup>6</sup>

## **Strategie di sviluppo economico, tra ambizioni e ribellioni: britannici e baganda nella regione orientale**

La storia della conquista e dell'organizzazione della regione orientale contribuisce a far capire gli assetti contemporanei del Busoga, del Bukedi e del Bugisu, la loro importanza economica per l'Uganda contemporaneo, ma, soprattutto, evidenzia l'impronta britannica impressa sul territorio, nonostante l'assenza di una numerosa comunità europea (a differenza del Buganda e della regione centrale del paese). La figura chiave di questa storia è sicuramente Semai Kakungulu, un guerriero e un soldato ambizioso e coraggioso, che faceva parte dell'élite del Buganda (le sue origini sono in parte incerte, ma l'ipotesi più probabile è che appartenesse all'aristocrazia del vicino regno Kooki). Le sue capacità di leadership furono ben chiare sia alla corte del Buganda sia all'amministrazione britannica, tanto che nei primi anni del XX secolo gli europei lo assoldarono per conquistare e pacificare aree che non erano ancora sotto il loro controllo, in particolare nelle regioni che oggi sono Teso, Bukedi e Bugisu,<sup>7</sup> dove divenne quasi il "sovrano" (Welbourn 1961: 17). L'altra regione che lo vide protagonista è quella che oggi è chiamata Busoga, dove acquisì un livello di potere tale da spingerlo a chiedere ai britannici, come sovrano del Busoga, il riconoscimento ufficiale, suscitando però i loro sospetti, che vedevano nelle sue ambizioni un pericolo per il loro stesso potere, il che portò alla reazione e alla contestazione di Kakungulu contro la loro amministrazione.

Alla fine del XIX secolo, dopo la proclamazione del protettorato sul Buganda, i rapporti tra britannici e Kakungulu erano ottimi. L'alleanza tra Buganda e il Regno Unito era forte e l'amministrazione coloniale non aveva avuto grandi dubbi nell'ingaggiare il guerriero africano per conquistare i territori attigui al regno che, secondo loro, avrebbero dovuto far parte del protettorato e che rappresentavano una potenziale fonte di problemi. Il territorio tra il Nilo e Mbale (nella zona del lago Kyoga) era utilizzato come terreno di caccia agli elefanti, ma in quel momento una parte di esso era sotto il controllo dei cosiddetti nubiani.<sup>8</sup> Negli anni della proclamazione del protettorato, però, era diventato

un rifugio per coloro che resistevano al dominio europeo, per la presenza dei nubiani non propriamente alleati degli europei; per la presenza di piccoli e numerosi centri di potere (quindi per l'assenza di regni centralizzati), ma soprattutto per la mancanza di territori di frontiera con le altre aree controllate da europei, garantendo una certa libertà di movimento e un maggiore grado di sicurezza contro qualsiasi assistenza che i britannici avrebbero potuto ottenere per la loro cattura. Di conseguenza, conquistare questo territorio era fondamentale per garantire la stabilità e la pace del protettorato. Nel momento in cui l'amministrazione coloniale si stabilì in Uganda, in Busoga erano presenti 68 "Stati indipendenti" (centri di potere), con una grande varietà di sistemi non solo politici ma anche economici e sociali (Musamba e Byaruhanga Rukooko 2023: 3). Fu solo con la conquista britannica che questi stati furono unificati e identificati come un'unica entità politica ed etnica (Musamba e Byaruhanga Rukooko 2023: 5).

La scelta di guidare questa conquista cadde ovviamente su Semei Kakungulu, che, dopo i successi in Bunyoro, partecipò alla campagna di conquista della regione a est di Kampala, da Jinja fino al monte Elgon. Questa missione rappresentò il suo trionfo, ma anche la fine dei buoni rapporti con gli europei. La cosa importante, tuttavia, per l'analisi di questo articolo, è che fu l'inizio di una quasi rivoluzione dei rapporti tra la regione e il resto del territorio, perché la unificò dal punto di vista amministrativo, omogeneizzandone le pratiche, soprattutto riguardo all'amministrazione della terra, imponendo un sistema simile a quello presente in Buganda — una scelta che non sorprende, considerato che le persone individuate per la conquista e l'organizzazione erano Baganda.

Nel 1899 Semei Kakungulu lasciò il Buganda per iniziare la conquista della regione orientale, ottenendo da subito un notevole successo, dimostrando non solo la sua abilità di guerriero ma anche di amministratore, tanto che nei documenti britannici (in questo caso custoditi in Uganda) si legge che "He [Kakungulu] did excellent work; good straight roads were made and planted with trees; swamps were embanked; selected Baganda followers of his were installed in fortified bomas, the sites of which were well chosen from a military point of view; inter-tribal fights were put down with a firm hand, and the beginnings made of a system of native Lukikos on the Buganda pattern. There can be no doubt that Kakungulu paved the way for our administration, and saved us a great deal of initial trouble".<sup>9</sup> Kakungulu era, quindi, tenuto in buona considerazione dai britannici che lo vedevano come "one of the most influential and progressive of the Baganda Chiefs, and their best commander in

the field”<sup>10</sup> ma anche uno di quei leader la cui “authority was indeed so great that it [...] was considered inconvenient”<sup>11</sup> anche a causa della sua “insolent attitude” e “open defiance of authority”, caratteristiche che complicarono i loro rapporti e portarono ad una sua graduale emarginazione.<sup>12</sup>

Il successo, associato a un carattere talvolta spigoloso (secondo i britannici), generò anche tensioni, peggiorate dalle violenze perpetuate dai baganda nella zona vicina al monte Elgon e dal crescente potere del loro leader nella regione. Nel 1901, Sir Harry Johnston, commissario speciale per il Protettorato, affrontò questa situazione di tensione. Il suo tentativo di risolverla, però, negli anni l’aggravò, perché ammise con Kakungulu che il lavoro che svolgeva in Bukedi meritava il titolo di kabaka di Bukedi, a patto, però, che lasciasse la zona più orientale del territorio (Twaddle 1993: 155). L’opportunità era allettante, ma di difficile concretizzazione, deludendo le aspettative del capo e aggravando anziché mitigare le tensioni con gli europei. Infatti, Kakungulu era stanco di guidare le spedizioni di conquista per conto europeo e delle continue tensioni, e nel 1902 decise di dimettersi e di accettare un compenso sotto forma di terra dove avrebbe potuto stabilirsi con i suoi uomini. La terra che gli venne assegnata si trovava vicino alla moderna Mbale,<sup>13</sup> dove costruì il suo villaggio ispirandosi all’organizzazione della capitale ganda.<sup>14</sup> La scelta della zona fu particolarmente felice per il terreno fertile, per l’abbondanza di bananeti e per il vitale ruolo economico di cui la città aveva iniziato a godere dal 1901, anno in cui la Ferrovia dell’Africa Orientale raggiunse i confini orientali del protettorato — senza dubbio l’infrastruttura coloniale più importante della regione, che cambiò radicalmente non solo il territorio dell’attuale Kenya, ma anche quello dell’Uganda orientale.

Il trasferimento a Mbale, tuttavia, non gli fece dimenticare le parole di Johnston, che lui interpretò come un’offerta, se non come una promessa, di una possibile creazione di un Bukungulu, letteralmente la terra delle genti di Kakungulu, in pratica il regno di Kakungulu. Il Bukungulu significava il successo e le capacità di conquistatore e amministratore di Semei, simboleggiando la conquista quasi epica compiuta in Bukedi all’inizio del 1900, che si collocava a metà tra una campagna militare e una campagna cristiana — quasi una crociata. Ma la reticenza britannica a concedergli il titolo di *kabaka* continuò ad alimentare le tensioni con il governo del protettorato, che, secondo Kakungulu, erano anche alimentate dal suo rivale Apolo Kagwa.<sup>15</sup> Nel 1903, nel tentativo di placarne l’irritazione, Kakungulu fu nominato capo della contea, un ruolo importante nell’amministrazione coloniale, pur non paragonabile a quello di

*kabaka*. Questa nomina aumentò la sua autorità sulla popolazione locale, superiore a quella degli inglesi, che erano nominalmente al potere, ma lasciò il terreno aperto a problemi futuri.

Nel 1906, il nuovo Alto Commissario britannico, Henry Hesketh Bell, arrivò ad Entebbe. Nel giugno dello stesso anno, Bell propose a Kakungulu un nuovo incarico: quello di Presidente del Distretto di Busoga, nella regione di Jinja.<sup>16</sup> Questa mossa rispondeva a due esigenze britanniche: consolidare il proprio potere in Busoga, Bukedi e Bugisu e, contemporaneamente, ridurre l'influenza di Kakungulu, separandolo dai suoi seguaci a Mbale e impedendo così la creazione del Bukungulu. Sebbene il nuovo incarico implicasse un territorio più piccolo rispetto a quello di Mbale,<sup>17</sup> Kakungulu accettò il ruolo che, però, divenne un ulteriore fonte di risentimento nei confronti degli europei, segnando il punto di svolta nelle loro relazioni.<sup>18</sup>

Tra il 1906 e il 1913, Kakungulu presiedette il Lukiiko di Busoga,<sup>19</sup> il “parlamento” regionale in cui i capi si riunivano per fungere da consiglio distrettuale. Sebbene in teoria fosse una promozione all'interno dell'amministrazione britannica, in pratica si rivelò uno dei momenti più difficili della sua carriera: “a great pity that a man of Kakungulu's ability should be wasted in this present position [...] here he is quite useless proving a hindrance rather than a help to the Collector owing to his inability to accept his altered position”.<sup>20</sup> Riprendendo le parole di Michael Twaddle, Kakungulu era diventato “a British-employed bureaucrat” e non più un guerriero (Twaddle 1993: 227). La presenza di molti baganda fedeli al suo rivale, Apolo Kagwa, rendeva quasi impossibile a Kakungulu creare una rete clientelare, essenziale per accrescere il proprio potere. Inoltre, la mancanza di un accordo scritto, come il Buganda Agreement, significava che il Busoga non godeva dello stesso assetto fondiario e di prestigio politico del Buganda. I britannici consideravano il Busoga una terra conquistata, non un regno da proteggere, e Kakungulu un loro subordinato, privo delle alleanze locali necessarie per esercitare una pressione efficace sull'amministrazione coloniale.

Le misure adottate dai britannici per combattere la tripanosomiasi (conosciuta come malattia del sonno), che comprendevano la “ripulitura” delle aree considerate a rischio lungo le sponde del lago Vittoria, colpirono duramente Kakungulu. La terra dove viveva e dove pascolava il suo bestiame era considerata un “grave danger to the whole of Busoga”.<sup>21</sup> Sebbene non fosse costretto con la forza a lasciare la zona, gli furono imposte severe restrizioni, tra cui il divieto di ricevere capi locali nella penisola dove abitava, il che lo spingeva

a tornare a Mbale.<sup>22</sup> Questa questione della terra rappresentò l'ultima goccia nelle relazioni tra Kakungulu e l'amministrazione britannica. La sua posizione era descritta in termini molto negativi nei documenti coloniali, con i funzionari che notavano come la sua influenza fosse diminuita e fosse diventata un ostacolo piuttosto che un aiuto: “[a]s a result of five years’ observation of Kakunguru at Mbale, I am of opinion that he is definitely hostile to us. I believe he feels very bitterly towards the Government; he now has little work to do, in comparison with his former activities, and spends a lot of time brooding on his grievances, some of which are in my opinion, genuine enough [...] I believe he would do us an ill turn if he could, but Kakunguru is not the man to lead a forlorn hope; his power to do us harm has gone, and he knows it”.<sup>23</sup>

Nel trasferimento di Kakungulu emerge una delle cause principali delle tensioni, anche tra il protettorato e il Buganda, che era stato utilizzato per portare avanti le campagne coloniali contro i suoi vicini, per poi essere estromesso dalla gestione del protettorato. Per di più, i capi del Buganda, che avevano partecipato alle campagne di conquista, venivano ricompensati con terre, minando le basi del potere e delle istituzioni del regno. La missione di conquista e pacificazione dei britannici verso oriente creò una nuova entità politica (Bayart 2005; Green 2008; Mamdani 1996; Musamba e Byaruhanga Rukooko 2023), il Busoga — il regno delle popolazioni basoga — che prima non esisteva come territorio amministrato in modo unitario (Cohen 1972). Prima di allora, l'amministrazione politica e della terra era divisa tra i vari capi che, controllando la terra, godevano di prestigio politico.

Quando i britannici conquistarono la regione orientale dell'Uganda, però, sorse il problema della gestione della terra, non solo in relazione ai compensi dei capi ganda come Kakungulu, ma anche alla posizione dei capi basoga che fino a quel momento l'avevano gestita. Gli interessi divergenti tra europei e africani si fecero presto evidenti, poiché i primi ritenevano che l'agricoltura di larga scala e le piantagioni, condotte da non africani, fossero il modo più efficiente per lo sviluppo economico della regione. Quando i capi basoga si resero conto che la conquista europea era solo il primo passo verso un dominio di lungo termine, decisero di negoziare con gli occupanti, con l'obiettivo di ottenere condizioni simili a quelle ottenute dai capi baganda con il Buganda Agreement (Nayenga 1979). Le loro richieste si fecero ancora più pressanti, poiché i capi baganda che erano stati ricompensati con l'assegnazione di terreni (come Kakungulu) iniziarono a fare pressione sui britannici per ottenere il riconoscimento del loro diritto di proprietà e non solo di uso. Se gli agenti

baganda osavano fare quelle richieste, ancora di più potevano farlo i capi basoga che, dal loro punto di vista, avevano diritti ancora più evidenti. Il risultato di queste negoziazioni tra basoga e britannici fu il riconoscimento nel 1908 di alcuni diritti fondiari dei principali capi basoga — terre che entrarono a far parte del loro patrimonio, o sotto forma di *obutongole* (di diritto del sovrano e i suoi capi) o di *obwesengeze* (il diritto individuale di successione) (Batungi 2008: 60), ma che in realtà erano amministrate rispettivamente dal governo del Protettorato e dai capi delle province (Nayenga 1979: 187).

Quella che inizialmente sembrò una vittoria dei capi e l'inizio del riconoscimento dei diritti dei basoga sulla terra fu l'unica concessione dei britannici che, effettivamente, trasformarono due terzi della terra Busoga in “terra della Corona” (ai capi basoga erano andate 913 miglia quadrate, mentre 2500 miglia quadrate erano diventate “terra della Corona”). La successiva assegnazione di terre ai coloni europei nel 1915, soprattutto nel fertile Busoga meridionale (gran parte del quale, ricordiamo, era stata contrassegnata come zona infestata dalla malattia del sonno), alimentò dubbi sulla buona fede britannica, aumentando il malcontento (Nayenga 1979: 195). Il fallimento dell'economia di piantagione europea nel 1921 portò a una nuova riforma fondiaria: la terra fu definitivamente contrassegnata come “terra della Corona” e amministrata direttamente dal governatore, escludendo gli agenti baganda più influenti (come Kakungulu) dalla gestione, mentre alcuni capi basoga divennero effettivamente dei salariati (Nayenga 1979: 200).

La conquista della regione orientale da parte dei britannici, con l'aiuto del Buganda, trasformò profondamente il territorio. I numerosi centri di potere indipendenti furono unificati in un'unica identità etnica, quella dei basoga (Musamba e Byaruhanga 2023: 5). L'introduzione del sistema economico-amministrativo ispirato a quello del Buganda rivoluzionò la gestione della terra, fondamentale sia come mezzo di produzione economica sia come simbolo di prestigio politico, distruggendo le basi del sistema amministrativo dei capi locali. Questa riforma permise ai britannici di organizzare un sistema economico e infrastrutturale integrato, fondamentale per il loro progetto di sviluppo regionale in Africa orientale, che coinvolgeva Uganda, Kenya e Tanganyika. La regione orientale dell'Uganda, con le sue terre fertili, la posizione strategica (come territorio di unione tra Kampala e Mombasa, quindi tra la regione dei Grandi Laghi e la costa orientale dell'Africa) e la mancanza di regni centralizzati che avrebbero potuto creare difficoltà di gestione, divenne chiave per questo sviluppo, facilitando l'integrazione economica della regione.

## **Le infrastrutture della regione orientale dopo il 1900: riflessioni finali**

Le politiche coloniali britanniche non si limitarono alla conquista territoriale e alla riforma fondiaria, ma ebbero anche una dimensione materiale, espressa nella costruzione di infrastrutture moderne come la diga sulle cascate Owen, nei pressi di Jinja. L'infrastruttura coloniale per eccellenza dell'Africa orientale fu, senza dubbio, la Uganda Railway, simbolo del potere imperiale e concepita per collegare il lago Vittoria alla costa orientale del continente, cioè alla regione destinata alle piantagioni di cotone e tè, e al principale porto dell'Africa Orientale Britannica, Mombasa. La costruzione della ferrovia, il cui tratto principale fu completato nel 1901 (Aalders 2021: 999), ebbe un impatto materiale e simbolico di grande portata, non solo nel periodo coloniale ma anche in seguito. Tale impatto non riguardò esclusivamente l'utilità immediata dell'infrastruttura, quanto piuttosto, dal punto di vista ugandese, il fatto di aver posto al centro della vita economico-commerciale del Protettorato una regione che fino ad allora aveva ricoperto un ruolo più marginale.

Come si è visto, gli assetti fondamentali delle relazioni di potere legate al territorio a est di Kampala — quella zona che, da Jinja, presso le sorgenti del Nilo, si estende fino a Busia e fino al confine con il Kenya — subirono profonde trasformazioni. L'analisi ha evidenziato l'impatto delle politiche coloniali e il modo in cui il territorio e le sue configurazioni di potere mutarono quando fu collocato al centro delle strategie imperiali, attraversato dalla principale infrastruttura dell'Africa Orientale Britannica. Un'area fino ad allora marginale sotto il profilo economico e politicamente frammentata si trovò, nel giro di pochi anni, a essere radicalmente riorganizzata e a divenire uno dei perni dello sviluppo dell'Uganda indipendente.

La logica della distribuzione degli investimenti economici in colonia variava a seconda di diversi fattori. Come sottolineato da Joan Ricart-Huguet (2022), tali investimenti erano distribuiti in modo ineguale e tale distribuzione era per lo più influenzata dalla vicinanza a consistenti comunità di coloni europei, dalla presenza di importanti snodi economici precoloniali o di preesistenti infrastrutture. Tuttavia, la cosa comune alla maggior parte dei territori coloniali africani è l'impatto che questi investimenti hanno avuto nel lungo periodo. Nel caso della regione orientale dell'Uganda, c'è un'interessante discrepanza apparente tra le reti economiche precoloniali, gli investimenti coloniali e l'importanza economica per l'Uganda contemporanea — confermando che

esistono molteplici logiche dietro alla distribuzione degli investimenti coloniali e il loro impatto di lungo termine, un po' come è stato nel caso di Nairobi, che nel periodo coloniale ha scalzato Mombasa come città principale del paese, fino a diventarne la capitale. L'importanza secondaria nel periodo precoloniale della regione poi denominata Busoga, rispetto al Buganda o all'Ankole, è stata compensata dalla presenza delle fonti del Nilo, della vicinanza al confine con il Protettorato dell'Africa orientale (oggi Kenya), e dalle pianure adatte per le piantagioni di tè — tutti fattori che hanno stimolato gli investimenti britannici della prima metà del 1900 che poi si sono trasformati nella base infrastrutturale oggi fondamentale per i traffici commerciali dell'intera Regione dei Grandi Laghi (Soi e Nugent 2017).

Per un paese senza sbocco al mare come l'Uganda, la razionalità e l'efficienza delle infrastrutture di trasporto sono essenziali. Negli ultimi due decenni, l'Uganda ha investito considerevolmente nelle infrastrutture necessarie non solo per importare ed esportare beni, ma anche per fungere da snodo del commercio regionale. Gli sforzi per garantire l'efficienza del Corridoio Nord, che collega Mombasa alla Repubblica Democratica del Congo, al Rwanda e al Sud Sudan attraverso l'Uganda, ne sono un chiaro esempio.

La rilevanza strategica dell'Uganda per il commercio regionale era evidente già ai britannici quando ne presero il controllo alla fine dell'Ottocento. Sebbene l'Uganda centrale, in particolare i regni del Buganda e del Bunyoro, fosse già parte di una rete commerciale regionale che collegava la costa orientale del continente al bacino del Congo, questa dinamica non si applicava uniformemente a tutto il territorio che sarebbe poi divenuto parte del protettorato britannico. Se infatti, in epoca contemporanea, la zona chiave dei trasporti ugandesi è la regione orientale, prima dell'arrivo dei britannici era una zona meno attiva dal punto di vista dei commerci interregionali, pur essendo vivace in quelli interni.

Con l'arrivo dei britannici, la regione orientale divenne fondamentale per il loro piano di sviluppo economico, grazie alla sua vicinanza al porto di Mombasa, principale porta d'ingresso e di uscita dell'Africa orientale. A differenza di altre aree in cui gli investimenti coloniali seguirono i modelli commerciali preesistenti (Ricart-Huguet 2022), la strategia britannica in Uganda orientale fu motivata dalla necessità di collegare il protettorato all'Africa Orientale Britannica (oggi Kenya) e di sfruttare la regione per l'economia di piantagione. I britannici, quindi, utilizzarono e modernizzarono le infrastrutture esistenti per i commerci regionali. Nei luoghi in cui questi commerci erano deboli, crearono

le condizioni necessarie al loro progetto di sviluppo economico. I cambiamenti avvenuti in Busoga e Bukedi nei primi decenni del Novecento riflettono tali interessi coloniali, economici e di potere politico. Il sistema di infrastrutture politiche e di trasporto creato nella regione orientale non rappresentava solo un simbolo del potere britannico, ma anche l'influenza e gli interessi dei capi e degli agenti africani che contribuirono attivamente alla sua realizzazione. Questo dimostra che le trasformazioni coloniali furono il prodotto di complesse interazioni di potere che talvolta sovrapposero mappe preesistenti e altre volte reinventarono il territorio e le sue reti di potere.

Le infrastrutture sia che fossero fisiche, come strade e ferrovie, sia che fossero politiche e amministrative, come la riforma fondiaria, non solo modificano il territorio, ma portano con sé una storia di rapporti di potere. Come osservato da Charis Enns e Brock Bersaglio nel 2020, i nuovi progetti infrastrutturali “portano il passato coloniale nel presente, sostenendo sistemi capitalistici coloniali e razziali mentre soffocano altri modi di essere e di muoversi nello spazio”. Queste, portatrici di storia, valori e relazioni di potere, influenzano non solo il territorio in cui vengono create, ma anche il suo futuro.<sup>24</sup> La regione orientale dell'Uganda, trasformata durante il periodo coloniale, è ancora oggi una regione chiave dell'economia del paese, seguendo un modello di sviluppo avviato nei primi decenni del Novecento. Questo dimostra che gli spazi economici e commerciali attuali hanno radici storiche ben profonde, ben oltre quanto in passato era considerato evidente.

Isabella Soi è Professoressa Associata in Storia e Istituzioni dell'Africa presso l'Università degli Studi di Cagliari.

## Note

1 - L'analisi sintetizzata in questo articolo si basa su documenti del Foreign Office britannico (consultati negli archivi di Kew, Londra) e su documenti, risalenti al periodo coloniale, custoditi negli archivi nazionali ugandesi ad Entebbe e provinciali a Mbale (Uganda). Per quanto riguarda la ricerca sul campo, si tratta soprattutto di dati raccolti durante vari soggiorni in Uganda (sia nell'Uganda centro-meridionale sia orientale) negli anni 2016–20. Più nello specifico si tratta di interviste con funzionari dell'Agenzia doganale ugandese, operatori del settore e abitanti della regione orientale. Tali interviste non sono riportate in bibliografia perché non sono usate direttamente come fonti di dati specifici usati in questo articolo.

2 - “Uganda” è il termine utilizzato dai britannici con riferimento al territorio sotto il loro controllo compreso tra gli attuali Rwanda, il Congo, il Sudan, il Kenya e la Tanzania. Per praticità, in questo articolo si fa riferimento a regioni e luoghi all'interno dei confini dello

stato attuale anche prima dell'arrivo degli europei.

3 - La letteratura che analizza l'Accordo del Buganda, e le sue conseguenze, è abbastanza ricca (Low 1971; Medard 2022; Mutibwa 2008; Sjögren 2013).

4 - La questione delle Lost Counties (le Contee Perdute) si riferisce alla porzione del territorio di Bunyoro che fu assegnata al Buganda dagli inglesi, causando gravi tensioni tra i due regni aggravate dall'importanza simbolica di queste contee, che furono luogo di sepoltura di molti re di Bunyoro. Sulla questione delle Lost Counties e su altre controversie sui confini che hanno causato tensioni nell'Uganda indipendente, si veda tra gli altri Karugire (1988: 37).

5 - Nei documenti e in letteratura esistono almeno due versioni del nome del guerriero, in questo articolo si è scelta la versione Kakungulu scegliendo, però, ovviamente, di non modificarla nelle citazioni in originale.

6 - Particolarmente importante per l'Uganda indipendente e la gestione del confine con il Kenya sono i gruppi di popolazioni Bagwe e Samia, che vivono nella zona di confine soprattutto nel territorio dove sono ubicati i principali valichi di frontiera attuali: quelli di Busia e di Malaba (Nugent e Soi 2020).

7 - Al momento dell'indipendenza, questi territori rappresentavano tre dei dieci distretti che costituivano l'Uganda, che tra gli altri includevano i regni Buganda, Bunyoro, Ankole e Toro, oltre alla regione dei basoga (Mutibwa 1992: 24).

8 - Sulle origini della parola “nubiani” e la loro comunità si veda Holger Hansen (1991).

9 - Uganda National Archives, Entebbe (d'ora in avanti UNA), History of Kakunguru compiled by Mr. P. W. Perryman, C Series Box 1 C.0029\_06 – Kakunguru, Relative to, 30 June 1920.

10 - The National Archives, London (d'ora in avanti TNA) Foreign Office (d'ora in avanti FO) 2/858, General Report on the Uganda Protectorate for the Year Ending. Administration – Uganda. Col. Hayes Sadler. East. Despatches. 185-222. Vol. 3, 31 March 1904.

11 - UNA, Letter from K. J. Jackson to Acting Chief Secretary, Provincial Papers, Unnamed Box, File Z1288, “Agents Baganda, Withdrawal of” (1909–1911), 26 June 1911.

12 - UNA, History of Kakunguru compiled by Mr. P. W. Perryman, C Series Box 1 C.0029\_06 – Kakunguru, Relative to, 30 June 1920.

13 - UNA, History of Kakunguru compiled by Mr. P. W. Perryman, C Series Box 1 C.0029\_06 – Kakunguru, Relative to, 30 June 1920.

14 - Su Kibuga, la capitale ganda, si veda Gutkind (1963).

15 - Il livello della tensione tra i due capi è ben descritto dalla frase di un funzionario britannico che riteneva che il protettorato fosse “not large enough to hold both Sir Apolo Kagwa and himself [Kakungulu]”; UNA, Letter from Stanley Tomkins, Ag. Deputy Commissioner, Provincial Papers, Eastern Province, Box 9 Ref Z. 0225 – Land. to Kakungulu Re: Grant of, 8 June 1906.

16 - UNA, Minute from D. C. To His Excellency dated 8-6-6, Provincial Papers, Eastern Province, Box 9 Ref Z. 0225 – Land. to Kakungulu Re: Grant of, 8 June 1906.

17 - La quantità di terra assegnatagli a Bukedi e Busoga era sempre stata messa in discussione sia da Kakungulu sia dall'amministrazione britannica, ma sembra che fossero

circa venti miglia quadrate a Bukedi e 540 acri a Busoga; UNA, Letter from the Provincial Commissioner, Eastern Province to the Chief Secretary, Provincial Papers, Eastern Province Box 12 Ref Z. 133209 – Kakunguru’s Land Asks to exchange certain miles\_1909, 25 September 1924.

18 - UNA, History of Kakunguru compiled by Mr. P. W. Perryman, C Series Box 1 C.0029\_06 – Kakunguru, Relative to, 30 June 1920.

19 - Il termine *lukiiko* solitamente era utilizzato in Buganda, ma la stessa parola e modello fu successivamente introdotto per la creazione del consiglio dei capi in Busoga (Pirouet 1995: 73).

20 - UNA, Letter from Acting Collector S. Ormsby, Provincial Papers, Eastern Province, Box 9 Ref Z. 0225 – Land. to Kakungulu Re: Grant of., 8 May 1906.

21 - UNA, Letter from Major Wyndham dated 3-2-09, Provincial Papers, Eastern Province, Box 9 Ref Z. 0961- Sleeping Sickness Removal of Kakunguru’s Dwelling, 3 February 1909.

22 - UNA, Letter from Provincial Commissioner, E.P. No. 100/09, Provincial Papers, Eastern Province, Box 12 Ref Z. 133209 – Kakunguru’s Land Asks to exchange certain miles, 28 February 1910.

23 - UNA, History of Kakunguru compiled by Mr. P. W. Perryman, C Series Box 1 C.0029\_06 – Kakunguru, Relative to, 30 June 1920.

24 - “[...] new infrastructure projects carry the colonial past into the present, sustaining colonial and racial capitalist systems in the process while stifling other ways of being and moving through space.” (Enns e Bersaglio 2020: 117).

## Bibliografia

- Aalders J. T. (2021), *Building on the Ruins of Empire: the Uganda Railway and the LAPSET Corridor in Kenya*, in “Third World Quarterly”, vol. 42, n. 5, pp. 996–1013
- Batungi N. (2008), *Land Reform in Uganda: Towards a Harmonised Tenure System*, Kampala, Fountain Publishers
- Bayart J.-F. (2005), *The Illusion of Cultural Identity*, C. Hurst & Co. Publishers
- Cohen D. W. (1988), *The Cultural Topography of a ‘Bantu Borderland’: Busoga, 1500–1850*, in “The Journal of African History”, vol. 29, n. 1, pp. 57–79
- Cohen D. W. (1972), *The Historical Traditions of Busoga: Mukama and Kintu*, Oxford, Clarendon Press
- Chrétien J.-P (1994), *Les peuples et leur histoire avant la colonization*, in G. Prunier e B. Calas (a cura di), *L’Ouganda contemporain*, Paris, Karthala, pp. 19–54
- De Grassi A. (2018), *Changing Paths and Histories: Mapping Precolonial Connections in Africa*, in “Radical History Review”, vol. 131, pp. 169–75
- Dawson E. C. (1887), *James Hannington, First Bishop of Eastern Equatorial Africa: A History of his Life and Work. 1847–1885*, London, Seeley
- Enns C. e Bersaglio B. (2020), *On the Coloniality of new Mega-Infrastructure Projects in East Africa*, in “Antipode”, vol. 52, n. 1, pp. 101–23

- Green E. D. (2008), *Understanding the Limits of Ethnic Change: Lessons from Uganda's Lost Counties*, in "Perspectives on Politics", vol. 6, n. 3, pp. 473–585
- Greiner A. (2022), *Colonial Schemes and African Realities: Vernacular Infrastructure and the Limits of Road Building in German East Africa*, in "The Journal of African History", vol. 63, n. 3, pp. 328–47
- Gutkind C. W. (1963), *The Royal Capital of Buganda. A Study of Internal Conflict and External Ambiguity*, The Hague, Mouton & Co.
- Hansen H. B. (1991), *Pre-Colonial Immigrants and Colonial Servants. The Nubians in Uganda Revisited*, in "African Affairs", vol. 90, n. 361, pp. 559–80
- Karugire S. R. (1988), *The Roots of Instability in Uganda*, Kampala, New Vision Printing and Publishing Corporation
- Kirshner J. e Baptista I. (2023), *Corridors as Empty Signifiers: the Entanglement of Mozambique's Colonial Past and Present in its Development Corridors*, in "Planning Perspectives", vol. 38, n. 6, pp. 1163–84
- Lamarque H. e Nugent P. (2022), *Transport Corridors in Africa*, Woodbridge, Boydell & Brewer
- Lesutis G. (2021), *Infrastructural Territorialisations: Mega-Infrastructures and the (Re) making of Kenya*, in "Political Geography", vol. 90, pp. 1–11
- Low D. A. (1971), *The Mind of Buganda: Documents of the Modern History of an African Kingdom*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press
- Mamdani M. (1996), *Citizen and Subject, Contemporary Africa and the Legacy of Late Colonialism*, Princeton, Princeton University Press
- Médard H. (2022), *Désordre colonial dans la propriété*, Nairobi and Paris, Africae
- Musamba W. e Byaruhanga Rukooko A. (2023), *Busoga States Amalgamation and Ethnic Formation, Uganda Protectorate, 1900 to 1950*, in "African Identities", vol. 22, n. 1, pp. 1–21
- Mutibwa P. (2008), *The Buganda Factor in Uganda Politics*, Kampala, Fountain Publishers
- Mutibwa P. (1992), *Uganda Since Independence. A Story of Unfulfilled Hopes*, London, Hurst & Co.
- Nayenga P. F. (1979), *Chiefs and the "Land Question" in Busoga District, Uganda, 1895–1936*, in "International Journal of African Historical Studies", vol. 12, n. 2, pp. 183–209
- Nayler J. (2021), *'Much Better Than Earlier': Dam-Building in Uganda and Understanding Development Through the Past*, in "Journal of Eastern African Studies", vol. 15, n. 3, pp. 400–20
- Nugent P. e Soi I. (2020), *One-Stop Border Posts in East Africa: State Encounters of the Fourth Kind*, in "Journal of Eastern African Studies", vol. 14, n. 3, pp. 433–54
- Okello B. (2002), *A History of East Africa*, Kampala, Fountain Publishers
- Pallaver K. (2006), *Nyamwezi Participation in Nineteenth-Century East African Long-Distance Trade: Some Evidence From Missionary Sources*, in "Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto italiano per l'Africa e l'Oriente",

- n. 3/4, pp. 513–31
- Pirouet M. L. (1995), *Historical Dictionary of Uganda*, Lanham MD, Scarecrow Press
- Sjögren A. (2013), *Between Militarism and Technocratic Governance. State Formation in Contemporary Uganda*, Kampala, Fountain Publishers, e Uppsala, The Nordic Africa Institute
- Soi I. (2022), *Dalla Uganda Railway al lago Vittoria. Lo sviluppo di Port Bell*, in “Africana”, vol. 28, pp. 193–210
- Soi I. e Nugent P. (2017), *Peripheral Urbanism in Africa: Border Towns and Twin Towns in Africa*, in “Journal of Borderlands Studies”, vol. 32, n. 4, pp. 535–56
- Soi I. (2016), *Judaism in Uganda: A Tale of Two Communities*, in D. Lis, W. Miles e T. Parfitt (a cura di), *In the Shadow of Moses: New Jewish Movements in Africa and the Diaspora*, Los Angeles, Teshai, Loyola Marymount University
- Twaddle M. (1993), *Kakungulu and the Creation of Uganda, 1868–1928*, Athens, Ohio University Press, Boydell and Brewer
- Vasudevan A. e McNulty M. F. (2014), *Kampala (Uganda)*, in T. Ring, N. Watson, e P. Schellinger (a cura di), *Middle East and Africa. International Dictionary of Historic Places*, New York, Routledge, pp. 392–95
- Welbourn B. (1961), *East African Rebels: A Study of Some Independent Churches*, London, SCM Press
- Were E. (2022). *East African Infrastructural Development Race: a Sign of Postmodern Pan-Africanism?*, in “Cambridge Review of International Affairs”, vol. 35, n. 4, pp. 566–91
- Were G. S. (1978), *The Economy of Precolonial Bugisu*, in “Journal of African Studies”, vol. 5, n. 2, pp. 173–84