

Gruppo facebook
"Gente dei cantieri italiani nel mondo"



VITA E LAVORO NEI CANTIERI ITALIANI NEL MONDO

*Alberto Casubolo
Angel Palazzolo
Chiara Crapella
Claudio Gullini
Edoardo Porcedda
Elena Brazzo
Gianfranco Moras
Gino Curti
Giorgio Sirigu
Giuliano Barbonaglia
Guillermo Alberto Gabás
Lilian Caligari
Marcello Raciti
Mario Mancini
Mirian Raquel Day Furtado
Remigio Feregotto
Sabatino Lusi
Saul Carreras
Ugo Pruneri
Walter Dinelli*

Vorremmo dedicare questo eBook ad una coppia di amici di cantiere che ci hanno lasciato per intraprendere il loro ultimo viaggio: Lorenzo Odino e Annabella Paglinawan.

Entrambi li abbiamo conosciuti in molti cantieri in giro per il mondo e poi apprezzati in questo Gruppo: Lorenzo per la sua saggezza e moderazione e Annabella per il suo perenne sorriso.

Ad entrambi, instancabili viaggiatori, vorremmo dedicare questo canto Navajo:



Sono andato...

*Sono andato
alla fine della terra,
sono andato
alla fine delle acque,
sono andato
alla fine del cielo,
sono andato
alla fine delle montagne:
Non ho trovato nessuno
che non fosse mio amico.*

Curatori

Comitato di redazione:

Giuliano Barbonaglia

Isabella Mecarelli

Ivan Amonini

Massimo Malgesini

Lilian Caligari

Mirian Raquel Day Furtado

Chiara Crapella

Coordinamento ed editing

Revisione dei testi

Revisione dei testi

Revisione dei testi

Revisión de textos en español

Revisión de textos en español

Verifica e supporto

Autori:

Alberto Casubolo

Angel Palazzolo

Chiara Crapella

Claudio Gullini

Edoardo Porcedda

Elena Brazzo

Gianfranco Moras

Gino Curti

Giorgio Sirigu

Giuliano Barbonaglia

Guillermo Alberto Gabás

Lilian Caligari

Marcello Raciti

Mario Mancini

Mirian Raquel Day Furtado

Remigio Feregotto

Sabatino Lusi

Saul Carreras

Ugo Pruneri

Walter Dinelli

Copertina

Giuliano Barbonaglia

Prima edizione:

Giugno 2016

L'ORDINE DI INSERIMENTO DELLE OPERE E' QUELLO DI ARRIVO AL COMITATO DI REDAZIONE

La presente opera è rilasciata secondo la licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate - 2.5 Italia License

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/it/>



Permette che altri copino, distribuiscano, mostrino ed eseguano copie dell'opera e dei lavori derivati da questa a patto che vengano mantenute le indicazioni di chi è l'autore dell'opera.

Permette che altri copino, distribuiscano, mostrino ed eseguano soltanto copie identiche dell'opera; non sono ammesse modifiche basate sull'opera.

Prefazione

Il presente volume gratuito è un progetto sviluppato all'interno del Gruppo Facebook "*Gente dei cantieri italiani nel mondo*"

<https://www.facebook.com/groups/176889618357/>



Ha lo scopo di raccontare le esperienze di vita e di lavoro di chi ha lavorato/vissuto o lavora/vive nei cantieri esteri delle imprese italiane di costruzione che hanno realizzato e realizzano grandi opere di risonanza e prestigio mondiale: dighe, centrali, strade, ferrovie, ponti, metro, canali, grandi edifici, etc.

E' un libro di racconti scritti sia in italiano che in spagnolo da autori vari, ma tutti appartenenti a questo grande gruppo.

E' un libro di "cantieristi" per i "cantieristi", ma non solo!

Il Comitato di Redazione



Indice

Curatori	4
Prefazione	6
001 L'AVVENTURA ANGOLANA UN PAESE DA RICOSTRUIRE !!! <i>di Mario Mancini</i>	9
002 1978 – FUGA DALL'IRAN <i>di Remigio Feregotto</i>	27
003 ADANA 1990/1991 – ALTRI INCERTI DEL MESTIERE <i>di Giuliano Barbonaglia</i>	33
004 NAMIBIA - EPISODI AD INCERTO FINE <i>di Edoardo Porcedda</i>	45
005 LA SOLIDARIDAD EN LA VILLA TEMPORARIA <i>por Mirian Raquel Day Furtado</i>	49
006 VISITA A UNA ESTANCIA 2 – DOÑA MARCELINA <i>di Sabatino Lusi</i>	51
007 MI PASIÓN POR LAS MEGAS CONSTRUCCIONES <i>por Angel Palazzolo</i>	57
008 INSIDIE NEL DESERTO <i>di Marcello Raciti</i>	61
009 EL CAMINO A LA REPRESA <i>por Saul Carreras</i>	67
010 GHANA - DIGA DI KPONG 1977 – 1981 <i>di Gino Curti</i>	73
011 ESPERIENZE LAVORATIVE ALL'ESTERO <i>di Walter Dinelli</i>	93
012 PASQUA IN CANTIERE <i>di Giorgio Sirigu</i>	97
013 VIDA DE PERROS <i>por Lilian Caligari</i>	111
014 LE 12 BUCHE - ROSEIRES, SUDAN, 1963 <i>di Ugo Pruneri</i>	115
015 SIERRA LEONE <i>di Alberto Casubolo</i>	119
016 SUDIÈ DE ISTANBUL <i>por Lilian Caligari</i>	127
017 IL MIO SECONDO CANTIERE "SHIRORO DAM" NIGERIA <i>di Chiara Crapella</i>	131
018 OSPITALITA' ARABA <i>di Sabatino Lusi</i>	135
019 ALLA DIGA DI MOSUL, IRAQ <i>di Gino Curti</i>	143
020 URIBANTE, VENEZUELA – VILLAGGIO "LA TRAMPA" <i>di Gianfranco Moras</i>	153
021 RICORDI DELL'AFRICA <i>di Elena Brazzo</i>	163
022 AVVENTURE IN MOZAMBICO <i>di Claudio Gullini</i>	167
023 ZAMBIA, ITEZHITZHI 1975: UN MINATORE IMPROVVISATO <i>di Gino Curti</i>	171
024 UN VENTENNIO IN TURCHIA (1987 – 2007) Prima parte (1987 - 1992) <i>di Mario Mancini</i> ...	179
025 TIEMPO DE BROMAS <i>por Mirian Raquel day Furtado y Guillermo Alberto Gabás</i>	189
026 MANTARO TERZERA ETAPA – PERU <i>di Alberto Casubolo</i>	193
Conclusione	203

001

L'AVVENTURA ANGOLANA UN PAESE DA RICOSTRUIRE !!!

di Mario Mancini



Passai in Libia circa quattro anni in due diverse zone: la prima nel deserto di Sarir per un anno, la seconda per circa tre anni nel deserto di Sebha, al confine con il Ciad, sempre per la realizzazione di due aeroporti, il primo civile, il secondo militare. Furono anni difficili per il secondo, soprattutto per il problema dei pagamenti che non arrivavano alla presentazione del S.A.L. (Stato Avanzamento Lavori) e la società continuava ad accumulare crediti, fin quando si decise per la sospensione dei lavori con l'ordine tassativo... tutti a casa !

Per non lasciare il cantiere sguarnito e in balia di possibili furti e manomissioni da parte dei militari della vicina base e delle carovane di passaggio che transitavano per andare verso il Ciad o provenienti da lì per raggiungere la costa, la Direzione decise di lasciare a sorvegliare il cantiere solo tre persone: il magazziniere abruzzese, il meccanico friulano e l'assistente al PM, ossia il sottoscritto. In un primo momento mi vennero i brividi al pensiero di tornare a casa e dover trovare un altro lavoro con un'altra destinazione, ma altrettanti brividi mi vennero considerando di dover rimanere in sole tre persone in cantiere senza poter lavorare e con l'incertezza di non conoscere per quanto tempo potesse durare questa situazione. Sperando che la cosa potesse protrarsi solo pochi mesi, almeno così ci assicurava la Direzione, accettai questa decisione nonostante tutto.

Alla fine furono circa sette i mesi di pausa prima di ricevere l'ordine di ripartire: i vari dipendenti giorno dopo giorno ripopolarono il cantiere e tutto si rimise in marcia.

Le giornate passate in ufficio a sistemare le carte, i file, la documentazione, furono presto un ricordo, perché si ricominciò con turni serrati, di giorno e di notte, nella speranza di recuperare almeno parte del ritardo accumulato per la sosta forzata. Anche la forza lavoro fu incrementata con l'apporto di thailandesi oltre ai pachistani che erano inizialmente con noi. Le nuove squadre thailandesi erano formate da autisti che sotto i tre capi siciliani si occupavano di trasportare dalla costa bitume, cemento, gasolio e benzina, per far funzionare il cantiere.

Al volgere del cantiere verso la fine mi toccò l'opera più ingrata che una persona possa volere: redigere le lettere di licenziamento per "fine lavori" ai lavoratori locali. Qualcuno la prese male, in particolare un somalo dei servizi generali che mi procurò un grosso guaio.

Il giorno che stavo per andare in ferie e non vedevo l'ora di rientrare in Italia, giunto a Sebha per prendere l'aereo per Tripoli, mi dissero che avevo una denuncia in corso e sarebbe stato prudente non andare a Tripoli, dove al controllo passaporti mi avrebbero sicuramente fermato e trasferito al posto di polizia nella migliore delle ipotesi, se non direttamente nelle patrie galere.

Mi fermai a Sebha per capire tramite i nostri avvocati che cosa fosse successo e quali fossero le accuse rivolte nei miei confronti. Dovetti aspettare qualche giorno, viste le festività in corso; poi, tramite i nostri PR, si venne a sapere che ero stato denunciato dal somalo perché ero un bestemmiatore del loro Dio e non avevo rispetto del personale che maltrattavo in continuazione. Mi misi a ridere, non esisteva accusa più falsa, chiunque avrebbe potuto testimoniare il contrario, perché mi ripugnava la bestemmia che non era nel mio carattere, anche quando la rabbia in rari momenti e per qualsiasi motivo s'impadroniva di me; quanto ai maltrattamenti, nessuno poteva affermare una simile cosa fatta da me nei suoi confronti.

Comunque mi recai al posto di polizia, dopo che i legali fissarono l'appuntamento con il comandante e fui sottoposto a un interrogatorio con una serie infinita di domande, cui risposi senza nessun problema. Poi ci fu un confronto diretto con il somalo che mi accusava. Gli rivolsi ironicamente i miei complimenti per la sua denuncia nei miei confronti. Ci volle poco per demolire le sue accuse e alla fine ammise di averlo fatto solo perché aveva perso il lavoro e aveva bisogno di

guadagnare soldi per inviarli alla sua famiglia. Ritirò la denuncia e il comandante mi disse che ero libero di partire e che avrebbero immediatamente inviato il fax in aeroporto a Tripoli a conferma che la questione era stata risolta e nulla pendeva a mio carico. Aspettai a partire ancora un paio di giorni per il timore di rimanere imbrigliato in qualche disagio burocratico tra le autorità di Sebha e Tripoli, ma per fortuna tutto andò bene: al controllo passaporti nulla era a mio carico e partii alla volta dell'Italia per un breve periodo di ferie prima di rientrare per sistemare le ultime pendenze della chiusura lavori.

Ad aeroporto concluso, piste asfaltate e depositi installati, fui richiamato in sede a Roma per dare una mano, poiché avevo vissuto tutto quel periodo in prima persona, nel redigere il *claim* per i ritardati pagamenti e le conseguenti pause forzose.

Mentre ero a Roma da due mesi, alla fine di novembre fui coinvolto in un'impellente necessità dell'impresa che doveva mandare urgentemente un Direttore di Cantiere in Angola, a Luanda, dove avevamo vinto un appalto privato con l'Elf Aquitaine per il completamento di un edificio di sette piani in cui volevano trasferire i propri uffici e tutto il personale.

L'ingegner P., che mi chiedeva di andare, mi propose di fare un sopralluogo sul posto subito, rimanere un paio di settimane per sviluppare un programma lavori da sottoporre al nostro Cliente. Sarei poi rientrato per le feste di Natale e Capodanno e ripartito subito dopo per prendere il posto del dimissionario collega che era già venuto via e non voleva saperne di trattenersi più a lungo per aspettare il mio insediamento con relativo passaggio di consegne.

Pensai che non fosse il caso di rifiutare un'offerta del genere, anche perché l'ing. P. era un'istituzione e forse mi avrebbe fatto pagare lo scotto di un rifiuto non motivato. Diedi il mio consenso e fu avviato l'iter per la mia partenza immediata. Non sapevo bene a cosa andassi incontro, quali rischi erano presenti in quel Paese e quali difficoltà mi sarei trovato ad affrontare. Ma nonostante tutto la mia voglia di crescere e di conoscere nuove realtà, prevalse contro ogni titubanza e i miei si rassegnarono a vedermi ripartire per altri lidi: sapevano che quella era la strada che avevo scelto e la passione per quel tipo di lavoro era più forte di ogni possibile contrarietà.

Dopo una settimana era tutto pronto per la mia partenza e il 4 dicembre iniziò la mia nuova avventura. L'aereo delle linee russe per

Luanda era un volo proveniente da Mosca, con scalo a Roma, da dove ripartiva dopo aver fatto scendere i passeggeri diretti a Roma e imbarcato quelli per Luanda. Salito sull'aereo, mi assalì una sensazione sgradevole. Era sera e tanti già dormivano, immersi in un tanfo di odori, una miscela composta di vodka, sudore, scarpe e calzini puzzolenti: un'accoglienza allucinante per un povero passeggero come me, che salito a bordo respirando l'aria romana gelida di dicembre, trovava quella pestilenza con cui avrebbe dovuto convivere per circa otto ore.

Anche salire a bordo con un giaccone pesante era stata una sofferenza, per cui me ne ero dovuto liberare subito per sopravvivere. Ma la sensazione peggiore la provai all'arrivo a Luanda: appena si aprì il portellone, dalla frescura dell'aria condizionata e ripulita dalle tante ore notturne, si passò all'ondata di calore dovuta a un'aria bollente e carica di umidità, che cominciò a far grondare di sudore tutti i passeggeri, tanto da dover rimanere solo con la maglietta intima o la camicia, anche queste ben presto fradice.

Caspita, pensai, in un bel Paese sono capitato: dal caldo secco del deserto libico al caldo umido terrificante dell'Angola. L'impatto con la realtà locale non fu dei più edificanti. Sbrigate le formalità doganali per l'ingresso, all'uscita dell'aeroporto trovai un autista che mi portò subito in ufficio, visto che la giornata era appena iniziata. Presentazioni di rito del Direttore della Branch e dei vari colleghi che erano dislocati nelle varie stanze, discorsi per inquadrare alcune problematiche e poi arrivati all'ora del pranzo, tutti a mensa. Anche qui capii subito che non sarebbe stato facile: la mensa era per tutto il personale di Luanda, ma la stragrande maggioranza era portoghese, come pure la cuoca e i suoi aiutanti, mentre gli italiani erano veramente pochi e quindi anche il menù era tarato sui loro usi e non sui nostri. Cos'altro si poteva mangiare in quell'ambiente, se non patate e baccalà!

Nel trasferimento dalla mensa al cantiere mi sembrava di vedere lungo le strade una città in costruzione, ma non era così: tutti quegli scheletrici edifici erano rimasti com'erano dal momento in cui la colonia portoghese aveva raggiunto l'indipendenza, avvenuta nel 1975, quindi quasi dieci anni prima.

Capii che il Paese era veramente in uno stato di precarietà; ogni giorno mi rendevo conto della povertà e miseria in cui versava il

popolo, mentre il potere era in mano ai militari che combattevano ancora i movimenti dell'opposizione, ed erano diverse le sacche di resistenza.

Per noi era d'obbligo non lasciare la capitale per avventurarsi lungo strade dove improvvisati posti di blocco avevano lo scopo di sequestrare le persone, specialmente se di ditte straniere, per chiederne il riscatto. Perciò si poteva uscire solo in caso di necessità e con una scorta armata. Scoprii subito che la sera anche in città c'era il coprifuoco dalle 24 sino alle 6 del mattino e nessuno poteva circolare in strada, se non debitamente autorizzato, e con mille cautele, per non diventare bersaglio dei soldati che non ci pensavano molto a sparare.

Certo che le premesse non erano rosee, ma il mio scopo era di portare a termine un edificio e tornarmene in Italia in cerca di nuovi lavori in aree più tranquille.



Lo stato dell'edificio da ultimare

All'arrivo in cantiere trovai il capo-cantiere, un omaccione grande e grosso, friulano, che se la prendeva con il personale locale che non capiva niente: le sue istruzioni erano dettate in una miscela di francese inizialmente, per poi passare al

friulano, condito da bestemmie, se i suoi sottoposti non davano cenni di aver ben capito il suo volere. L'edificio era una struttura in cemento armato con un piano a livello strada che doveva essere adibito a uffici, due piani interrati per servizi tecnici e garage, e sette piani in elevazione per gli appartamenti di taglio diverso del personale francese residente nel Paese.

Allo stato in cui lo trovai, il progetto era stato completato e approvato dal Cliente ed erano iniziati gli approvvigionamenti per le materie prime necessarie per le tamponature e gli intonaci interni e tutti i serramenti interni ed esterni. Alcune attrezzature necessarie per queste lavorazioni erano in cantiere, altre sarebbe stato necessario acquistarle per accelerare i lavori per poterli consegnare

nei termini stabiliti ed evitare le penali.

Mi misi all'opera con il capo-cantiere per capire cosa c'era e cosa mancava e quali fossero le possibili fonti di approvvigionamento sia per i materiali di consumo che per le installazioni. Oltre a questo affrontammo il problema del personale: sicuramente sarebbero stati necessari diversi italiani, ma anche le risorse locali dovevano essere integrate con un bel numero di nuovi assunti, e non certo reclutati fra i locali che non avevano esperienza di edilizia. Avevamo a disposizione immigrati del Mozambico, della Guinea Bissau, del Congo e di quelli dovevamo servirci.

Le due settimane passate lì mi fornirono un quadro abbastanza chiaro delle necessità, che esposi all'ing. P. al mio rientro a Roma prima di Natale, con la richiesta di poter assumere persone di mia conoscenza che erano state per lungo tempo con me in Libia.

Fatto il piano di battaglia, mi accingevo a ripartire per la lunga trasferta, quando a Roma arrivò la nevicata della Befana del 1985, che provocò caos in città: le strade divennero difficili da percorrere ed io dovevo riprendere l'aereo quella sera stessa, mio malgrado. Sapevo già che sarei passato dal freddo al caldo e che mi sarei ritrovato in un aereo di russi completamente ubriachi di vodka. Presi quell'aereo lasciando con tanta nostalgia i miei cari e i miei affetti, che erano messi a dura prova.

Ritornato a Luanda, mi immersi nel gran lavoro che c'era da fare. Mi diedero perfino la macchina, pensate, una Fiat 127, color carta da zucchero, con tanto di logo societario sulla portiera, e un appartamento in città nella zona delle ambasciate, che a sentir dire era una zona sicura, perché la notte in particolare, data la presenza dei diplomatici era molto sorvegliata dai militari che non si facevano scrupolo nello sparare al minimo rumore.

L'appartamento non era male: due stanze da letto con bagno e cucina al 5° piano, ma senza condizionatori, con le sole ventole al soffitto che funzionavano ininterrottamente tutta la notte. Scelsi la mia stanza e riservai l'altra al magazziniere abruzzese che sarebbe arrivato a breve e con cui avevo condiviso il periodo di fermo cantiere in Libia.

In casa c'era il minimo indispensabile: uno scaldabagno nel bagno e un frigorifero in cucina, ma il problema era come riempirlo. Non esistevano supermercati, solo misere bottegucce che vendevano

scatolame per noi incomprensibile, proveniente chissà da dove. Era necessario avere in casa qualcosa con cui la sera dissetarsi o nel caso si fosse saltato la cena a mensa, si potesse preparare qualche pietanza per soddisfare la fame. Fu una fatica trovare cibarie appetibili e bibite che non fossero Pepsi o Aranciate di dubbia qualità.

Il problema era anche che non esistevano ristoranti dove andare a mangiare un pasto ogni tanto, se non in occasione di qualche ospite di riguardo proveniente dalla Sede. In tali occasioni, per non farlo mangiare in mensa, si andava presso gli hotel dal nome noto, che in altri Paesi sarebbero stati un'eccellenza, mentre lì purtroppo erano veramente di scarsa qualità. Presso il ristorante di questi alberghi, quando si chiedeva il menù, ti portavano un elenco di pietanze e le prime volte pensavi: finalmente si mangia. Ma bastavano pochi minuti per scoprire la dura realtà. Una volta fatta la scelta delle pietanze, chiamavi il cameriere e ti sentivi dire che purtroppo la tua pietanza era terminata, la seconda che sceglievi uguale, e allora ti dovevi adattare a una semplice zuppa accompagnata da qualche fettina di formaggio e affettato: tutto lì, altro non c'era.

Chiaramente il conto non potevi pagarlo in moneta locale, ma con carta di credito nell'equivalente in dollari ed era veramente salato rispetto alla qualità e quantità di cibo che avevi mangiato, che non era altro che uno stuzzichino. Dopo qualche giorno, avendo i primi contatti con l'Ambasciata italiana e parlando di questa incresciosa situazione, venni a scoprire tra una chiacchiera e l'altra che loro avevano la possibilità di acquistare beni in un supermercato riservato ai diplomatici con pagamento in dollari, e visto che i generi acquistabili erano abbondanti rispetto al consumo mensile di una famiglia, alcuni scapoli si offrirono per farci partecipi alla spesa in modo da acquistare anche noi delle vivande provenienti dall'Europa. In questo modo avevamo risolto l'approvvigionamento per le provviste del nostro frigorifero, certo con ben altro sacrificio, non potendo usare il pocket money con i kwanza, la moneta locale che ben poco valeva per l'acquisto di quei generi alimentari.

La società inviava per nave dei container con materiali per i cantieri e anche con cibarie, ma senza tener conto a volte delle temperature che si raggiungevano durante la spedizione e anche durante il periodo di sdoganamento sulle banchine del porto di Luanda. Arrivavano *pallets* e *pallets* di acqua minerale, pasta e

formaggi. Inviare forme di parmigiano non comportava danni (tutt'al più arrivavano ancora più stagionate di quando erano partite); ma data la precaria situazione igienica, punto dolente del Paese, spedire senza cella frigo formaggi molli come il groviera, significava buttare il contenuto per intero, in quanto all'apertura del container il formaggio era in pratica fuso. Dopo molte segnalazioni del problema, le spedizioni in seguito furono più mirate, si preferì inviare scatolame, come olive, tonno, sottaceti, fagioli, piselli, ecc. Fu un gran vantaggio per diversi nostri commensali, che non gradivano il cibo portoghese preparato dalla cuoca, cui difficilmente avrebbero detto qualcosa: vista la mole, equivalente a una matrona romana, e i modi non certo accattivanti, qualsiasi osservazione avrebbe comportato problematiche ancora peggiori e tutte da vedere.

La mensa era aperta anche di sera e quindi il pasto lo consumavamo lì, ma tra pranzo e cena la differenza era poca, sempre in stile portoghese e poco e niente di italiano. Neanche la pastasciutta si trovava, se non nei giorni festivi, quando avresti voluto passare la giornata altrove, lontano dal luogo di lavoro, ma le circostanze non lo permettevano e allora la mattina ci si organizzava e si andava al mare.

Il posto migliore era l'isola di Ihla, chiamata così anche se in effetti non era un'isola, ma un'estensione di sabbia bianca della costa, accessibile solo in parte, perché l'estremità era riservata alle famiglie dei soldati russi e cubani presenti in forza a Luanda e una sbarra segnava il confine da non oltrepassare.

Là si poteva prendere il sole e pescare, ma dopo alcune ricerche anche l'attrezzatura necessaria per pescare la dovevi portare dall'Italia oppure ingegnarti localmente, come fecero ben presto i nostri operai. Il mare, o meglio, l'oceano era molto pescoso e i nostri si fecero le proprie canne da pesca utilizzando le canne di bambù con del filo di nylon e per amo dei chiodi ritorti; l'esca era ricavata dalla nostra mensa prendendo delle croste di formaggio, avanzi di pesce e carne e altre cibarie che i pesci, che dovevano essere ancora più affamati della popolazione, non disdegnavano.

A ogni lancio si raccoglieva un pesce, non grande, ma accettabile, e così, mentre si passava la mattinata in allegria, si riempiva il secchio di pescetti vari, che a ora di pranzo si portavano a

mensa per farseli cucinare dalla cuoca in un'ottima zuppa da gustare la sera a cena.

Un'altra piccola soddisfazione era ricevere l'invito a cena di Mario, il capitano della nostra nave, un vecchio mezzo da sbarco che ci serviva per movimentare i mezzi di cantiere e le merci dal porto al cantiere, navigando lungo la costa per arrivare a Lobito. Al rientro verso Luanda, l'equipaggio formato da tutti africani, lanciava reti e lenze per pescare il pesce che abbondava in quelle acque.

Secondo la quantità del bottino, Mario organizzava la cena per un po' di gente e andavamo a passare la serata da lui sulla nostra barca, e che fortuna quando nel pescato si trovavano le aragoste! Mario aveva istruito il cuoco in cucina, un ragazzone nero come il carbone, congolese, nominato cuoco dopo mesi d'istruzioni e per non farlo sbagliare, Mario lo aveva dotato di orologio con cui cronometrava i tempi di cottura della pasta, che non doveva essere assolutamente scotta e nemmeno troppo al dente.



Ihla, la spiaggia migliore di Luanda

di cantiere che si raccontavano, le esperienze e le confidenze di ognuno messe a fattor comune, come succede spesso in tutti i cantieri esteri, dove si vive molto sui ricordi del passato.

Ma la realtà quotidiana era un'altra, ben diversa: in tante occasioni fui testimone di fatti a dir poco raccapriccianti per noi, ma di assoluta normalità per la popolazione locale. L'aria a Luanda non era delle migliori: in città il puzzo e l'olezzo di fogna erano una costante,



Il mezzo da sbarco usato per trasporti in cantiere

con l'occupazione e le varie faide interne dopo l'uscita di scena dei portoghesi. La città era andata sempre più in deterioramento; la rete fognaria era saltata, tanto che liquami nauseabondi correvano lungo le strade a cielo aperto e vedevo mamme che lavavano, o forse è meglio dire sporcavano, i loro figli immergendoli in quel liquido che avrebbe dovuto essere acqua, ma che acqua non era. Non era un caso raro, perché guardando con attenzione in più punti della città, ebbi occasione di vedere il ripetersi di queste scene con una certa assiduità.

Anche in caso di temporali improvvisi, le strade cittadine, che avevano perso l'asfalto per la mancata manutenzione, riempiendosi di buche, causavano un traffico lento per cercare di evitare veri e propri crateri e voragini. Una volta, mentre ritornavo a casa, vidi nel bel mezzo di una piazza un vecchio intento a raccogliere l'acqua del temporale dalle buche ricolme con un vecchio barattolo di pomodoro e versarla in un secchio di plastica per fare scorta per il proprio fabbisogno.

La città mostrava spesso questa cruda realtà; la gente era vestita letteralmente di stracci e mangiava cercando tra i rifiuti gettati nei cassonetti. Pochi erano coloro che potevano dirsi fortunati avendo un lavoro retribuito e la possibilità di condurre una vita leggermente migliore degli altri.

Giornalmente presso i nostri cantieri, sin dalla mattina iniziava una processione di persone che offriva la propria disponibilità in tutti i campi. Gli uomini si presentavano per essere assunti come carpentieri, ferraioli, muratori, manovali, autisti e qualsiasi altro lavoro necessario a sbarcare il lunario. Le donne si offrivano in genere per la pulizia degli uffici, della casa, della mensa, come lavapiatti; altre, con un diploma, cercavano un lavoro in ufficio.

La richiesta si ripeteva ogni volta che con la macchina ti fermavi in città, quando più d'uno ti chiedeva se poteva dare un aiuto, se serviva una mano in qualsiasi cosa: lo straniero era visto come un benestante e quindi con la possibilità di spendere. Non era necessario chiedere nulla: chi aveva una qualsiasi necessità ti abordava, dai disperati per un'elemosina a quelle che si accontentavano di venire al bar per un caffè o una bibita e si offrivano anche per arrotondare i loro introiti. La battuta più ricorrente tra di noi, dopo aver constatato la dura realtà del Paese, era che lì "la fame si

tagliava con la sega circolare”, mai cosa fu più vera di questa.

La peggiore faccenda che mi capitò accadde in un fine settimana, dopo la cena alla nostra mensa. Essendo sabato, il magazziniere abruzzese propose di passare in una birreria del centro, una delle poche dove si suonava della musica e che fungeva anche da discoteca. Il problema era che dovevi ritornare a casa prima della mezzanotte per il coprifuoco o rimanere lì sino all'alba e lasciare il locale dopo le sei del mattino. Fummo d'accordo per bere una birra e poi andarcene a letto, perché all'indomani, essendo domenica, non avevamo impegni di lavoro; tutt'al più saremmo andati al mare a una certa ora, dopo esserci svegliati con tutta calma.

Bene, ci recammo al centro e parcheggiai la macchina proprio nella traversa in cui si trovava la birreria. Ci stavamo recando a piedi verso l'entrata del bar, quando sentimmo un grande stridore di gomme e frenate: all'inizio e alla fine della strada una serie di camionette cariche di soldati armati, aveva sbarrato la via per cui nessuno poteva entrare o uscire, la classica “retata” per cercare di identificare i fuorilegge o i sospettati di attività eversiva in giro per la città. Disgrazia volle che ci fossimo capitati anche noi, e solo per essere andati lì a bere una birra.

Al momento del controllo, davanti all'irruenza dei militari, a nulla valse cercare di fargli comprendere che eravamo espatriati di una società italiana con regolare permesso di lavoro.

Ci presero insieme a tutti gli altri, portandoci via sulle camionette con cui erano arrivati, con destinazione il posto di polizia per il riconoscimento. Fummo costretti a passare la notte lì cercando di prendere contatto con qualcuno del nostro ufficio. Per nostra fortuna ci rispose al numero di casa il direttore amministrativo, mio amico dai tempi della Libia; gli spiegai la situazione in cui ci trovavamo, e lui ci rassicurò che al mattino avrebbe mandato il nostro avvocato con le carte riguardanti i nostri permessi e per tirarci fuori da quell'increscioso frangente.

Così fu, ma le ore della notte furono lunghe e interminabili da passare su una panca nel posto di polizia con la sola bottiglietta d'acqua e qualche chiacchiera tra una pennichella e l'altra, data la stanchezza del giorno passato e la tensione della situazione in cui eravamo caduti.

L'avvocato dimostrò in poco tempo che eravamo in regola e che

non avevamo commesso nulla d'illegale, solo per andare a farsi una birra che non avevamo potuto nemmeno ordinare e degustare. Sinceramente da quel brutto momento pensammo che la cosa migliore fosse l'acquisto di birra da tenere in frigo, per gustarsela tranquillamente a casa dopo aver cenato ed essersi fatta una bella doccia rinfrescante... anche se dentro casa può succederti sempre qualche cosa d'inaspettato.

Una notte, mentre dormivamo nelle nostre stanze, finestre aperte con zanzariere e ventole in azione per far girare l'aria umida e pesante, fummo svegliati di soprassalto da diverse sventagliate di mitragliatrice. La paura ci assalì, pensammo subito a qualche attentato nella nostra zona per colpire un'ambasciata: fu questo il primo pensiero che ci venne in mente, considerando la vigilanza armata dei militari posti a presidio di tutte le strade del nostro quartiere. Con cautela ci affacciammo alla finestra, da cui scorgemmo militari che parlavano in maniera molto concitata e camionette che correvano nel buio della notte lungo la via sottostante. La curiosità di capire cosa stesse succedendo, soprattutto ai fini della nostra sicurezza, era tanta, ma in quelle condizioni era molto difficile venirne a capo. Il mattino seguente, quando uscimmo per recarci al lavoro, chiedemmo in giro a diversi nostri condomini, ma nessuno seppe dirci qualcosa di preciso, solo possibili congetture sull'accaduto.

Arrivati alla macchina parcheggiata in strada, mi accorsi di un foro sullo sportello anteriore del lato passeggero, riconoscibile come quello di un proiettile e sicuramente provocato dalla sparatoria notturna. Chiamai i militari di guardia nelle vicinanze, che ormai ci conoscevano, essendo da qualche tempo in quella zona, per mostrargli il foro sulla macchina. Loro erano montati da poco, dalle sei del mattino, e al momento del cambio della guardia, avevano ricevuto con lo scambio di consegne il rapporto sull'accaduto notturno. Apprendemmo che non c'era stato nessun assalitore o attentatore in strada, se non un grosso cane che si era forse un po' imbrigliato nei cespugli di una siepe "mettendo paura" a uno dei militari di guardia in strada. E quello, senza pensarci su, aveva cominciato a sparare sventagliate di mitra mancando comunque il bersaglio, per fortuna del cane. Quando si dice che la paura fa novanta.

Nei mesi che seguirono, con il personale delle squadre formate da un italiano o da un portoghese, composte da cinque o sei africani, si avanzò rapidamente nella stesura degli intonaci. Questo anche grazie alle intonacatrici che macinavano e spruzzavano metri cubi d'intonaci per tutto il giorno, dalle 7 del mattino alle 19 di sera, subito dopo che erano passati gli impiantisti a posare canalette e corrugati e lattonieri per l'aria condizionata.



L'edificio ormai in via di ultimazione

Con gli operai si era instaurato un buon rapporto, dopo che avevo imposto al capo-cantiere friulano di non parlare mai con loro e di non esternare mai consensi o dinieghi, ma di girare ogni richiesta direttamente a me, che ero sempre presente in cantiere per discutere ogni cosa con loro.

La conduzione del lavoro più seguita e accurata, oltre che programmata e concordata con le autorità, diede i suoi frutti instaurando un clima di fiducia e rispetto tra le parti e ricevendo così l'apprezzamento della D.L.

Lasciai al capo-cantiere il compito di coordinare le squadre e sferzare il personale, mettendolo in competizione con una serie di performance che alla fine avrebbe premiato tutti loro in termini economici, con effetti a scalare, al raggiungimento prefissato degli obiettivi di gruppo e alla consegna dell'edificio nei termini prefissati e nel rispetto delle severe specifiche che la Elf aveva imposto nel Capitolato di Appalto.

Il risultato da ottenere dalle singole squadre non era solo in termini di quantità, ma a questa doveva essere affiancata anche la qualità, perché in caso di rifiuto del lavoro della D.L. l'effetto sulle performance della squadra avrebbero sicuramente avuto un effetto negativo pregiudicando il loro risultato finale.

Devo dire che l'esperienza fu veramente positiva per tutti i membri delle varie squadre e la dimostrazione fu che l'edificio Palanca fu completato non nei tempi iniziali previsti in contratto, ma in quelli rivisti alla luce di tutti i cambiamenti che la D.L. concordò con noi con piena soddisfazione del Cliente: da considerare che allora

questa filosofia ancora non esisteva.

Durante il periodo di permanenza a Luanda cercammo altre opportunità per dare continuità al lavoro iniziato e puntammo sempre sul settore edilizio, avendo sotto mano tutti i prezzi dei materiali e delle attrezzature. I risultati non tardarono a venire: ci aggiudicammo



I due alberghi di Luanda da ristrutturare

l'appalto per la ristrutturazione dei due più grossi alberghi di Luanda, il Panorama posto in una stupenda posizione sul mare e il Tropic, in una delle vie principali della città, Rua de Missao.

Fortuna volle che le stesse squadre ormai affiatate si trovassero a fare lo stesso lavoro anche per questo nuovo appalto, per la gioia delle nostre maestranze che vedevano prolungarsi la loro permanenza all'estero, continuando così ad avere una sicura fonte di guadagno.

Ma questo non bastava per l'impresa, perché i contratti erano di modesta entità: le occasioni non mancavano nel Paese, ma si lavorava per i privati, perché c'era una città da ricostruire, da ristrutturare, da sviluppare. Così, alle precedenti commesse, si aggiunsero l'edificio e la clinica dell'Agip Petroli, e la sede dell'ONU.

Partecipammo alla prima occasione di appalti pubblici e vincemmo la costruzione della sede della Radio National de Angola, un contratto chiavi in mano che comprendeva le opere civili, l'impiantistica e la fornitura degli arredi e della strumentazione tecnica per le trasmissioni, comprese le antenne esterne che sormontavano l'edificio.

L'appalto che con nostra grande soddisfazione ci diede definitivamente stabilità e certezza che oramai eravamo padroni del mercato per la conoscenza dei prezzi, furono i depositi petroliferi costieri di Lobito. Purtroppo però con quest'ultimo progetto che si trovava localizzato più a sud, sulla costa mediana dell'Angola, non ebbi niente a che fare: dovetti metter fine alla mia permanenza in quel Paese e rientrare a Roma per seguire da vicino la malattia di mio padre che si era aggravata, dopo essere stato colpito da ictus nel

periodo in cui mi trovavo in Libia.

Entrai a far parte dei Servizi Tecnici di Ingegneria dell'impresa e dopo pochi mesi arrivò di nuovo un altro ingegnere che ci mostrò una carta 1:25.000 della Turchia, dove era tracciato a matita un nuovo corridoio autostradale sull'altopiano anatolico tra Istanbul e Ankara. Ci chiese di definire con la sezione tipo della TEM (Trans European Motorway) delle quantità e un prezzo per circa 120 km di un lotto che avevamo intenzione di finanziare per fare una proposta al governo turco che ci aveva chiamato insieme con altre imprese di tutto il mondo per sviluppare un piano di espansione della rete infrastrutturale interna, che era veramente molto trafficata, con standard inaccettabili e incidentalità elevata.

Da qui partì una nuova avventura che durò circa vent'anni, ma questa farà parte di un successivo capitolo da scrivere per il prossimo eBook e non è storia di oggi.



Alcune foto del periodo angolano e l'auto aziendale in dotazione, la mitica 127



002

1978 – FUGA DALL'IRAN

di Remigio Feregotto



Alla fine del 1978 stavamo costruendo la variante della città di Birjand nella parte sud est dell'Iran. Eravamo arrivati a poco più della metà dell'opera, quando si sparse la notizia che lo Scià Mohammed Reza Pahlavi si accingeva a far visita alla città.

Chiaramente doveva vedere la strada asfaltata. Allora, in perfetto stile italiano, la Direzione di Italstrade ci ordinò di spruzzare emulsione bituminosa direttamente sul rilevato, in modo che dall'alto sembrasse pavimentata e regolarmente ultimata.

Ovviamente ci impegnammo in tali lavori, seppur turbati da ben altre voci che, da un po' di tempo, giravano su rivoluzioni e disordini scoppiati nel paese, tra l'altro confermate dal fatto che lo Scià limitando la sua visita ad un giro in elicottero sulla città, senza atterrare, rientrò quasi subito a Teheran.

In tutti emerse la preoccupazione di trovarci nei guai grossi che una rivoluzione poteva creare anche a chi, come noi, era presente solo per lavorare e così lontano dalla Patria.

Dopo pochi giorni infatti la situazione precipitò, per cui il nostro Ministero degli Esteri, la Farnesina, inviò dei C130 Hercules che fecero base in Kuwait; uno di questi era destinato al piccolo aeroporto di Birjand, affinché portasse al sicuro le maestranze italiane.

Ma purtroppo quell'aeroporto, che era stato rimodernato dalla nostra Ditta nelle sole piste, non era ancora attrezzato per l'uso notturno, per cui, solo in caso di estrema emergenza, la direzione aeroportuale dava il suo assenso, aiutando i piloti degli aerei in

avvicinamento con dei fuoristrada che percorrendo a tutta velocità le piste, creavano, grazie ai loro fari, dei punti di riferimento.

Era successo che, dopo il disastroso terremoto avvenuto nel 1978, un Hercules C130, nel tentativo di portare aiuti alla popolazione colpita, aveva arrischiato un atterraggio notturno, con il risultato di uscire di pista per fermarsi contro la recinzione dell'autostrada, alla cui costruzione stavamo allora provvedendo.

Alla luce di quanto stava accadendo in Iran, la sicurezza si faceva di giorno in giorno sempre più precaria, per cui l'indicazione, o meglio, l'ordine della Direzione del cantiere, fu quella di far partire innanzitutto le famiglie, oltre a chi non si sentiva più al sicuro nel paese.

Si iniziò dunque lo sgombero che avvenne partendo dal campo principale dove si trovava il punto di ritrovo, per poi dirigersi con le famiglie all'aeroporto distante pochi chilometri.

Purtroppo l'evidenza della dura realtà ci venne subito incontro sotto forma di una grossa Mercedes, da cui scesero due uomini, che bloccando la corsa dei pullman, cominciarono a sparare contro il primo mezzo colpendolo nella parte superiore in corrispondenza dell'autista.

Il grave fatto consigliò a tutti di fare una veloce inversione per rientrare in tutta fretta nel cantiere che consisteva in una grande costruzione ad U che avuta inizialmente la funzione di Bazar, era poi stata affittata all'Italstrade per uso abitativo, ricreativo e mensa.

Ovviamente l'avventura, pur se priva di gravi conseguenze, creò il panico non solo tra le donne ed i bambini, ma anche tra gli uomini: sorsero vivaci discussioni sulla scelta delle decisioni da prendere.

Alla fine si decise di tentare ancora di raggiungere l'aeroporto, facendo precedere i pullman con fuori strada,



sui quali trovarono posto alcuni di noi in funzione di apripista per garantire un minimo di sicurezza alle famiglie. E per fortuna, questa

volta tutto andò a buon fine.

Finalmente in aeroporto, la presenza un grosso C130, su cui trovarono posto soprattutto coloro che dovevano sfollare, portò un po' di calma, anche se i saluti e agli abbracci erano accompagnati da sincere lacrime di preoccupazione verso chi doveva rimanere.

Nel vedere l'aereo a fondo pista guadagnare il cielo, i presenti ancora a terra si resero conto dell'esiguo numero rimasto in cantiere e, onestamente, a più di qualcuno un brivido percorse la schiena, non avendo certezza sul proprio futuro in una terra ormai percorsa dalla violenza rivoluzionaria.

Secondo me, a noi ancora giovani, forse fu proprio in quel giorno che iniziò a spuntare qualche capello bianco!

Noi rimasti, della Ditta Preti (SCARP di Bologna che aveva in subappalto i movimenti terra della strada Torbat Heydarieh / Zahedan dell'Italstrade Iran Branch), avevamo come ultimo compito quello di convogliare tutti i mezzi leggeri e pesanti, attrezzature e quant'altro in aree con recinti chiusi e, per quanto possibile, in condizioni di sicurezza.

Ci arrangiammo inoltre anche a crearci un'eventuale via di fuga in caso d'emergenza: predisponemmo un Toyota PK con doppio serbatoio per il carburante, montando sul cassone anche una saldatrice su pressante invito del saldatore, il quale affermava che *"ghe v` sempre ben"*!

Avevamo anche pianificato un percorso come via di fuga che, secondo noi, poteva essere il più sicuro e che partendo dal cantiere, prevedeva la fuga verso Zahedan e poi in Afghanistan o Pakistan (qualche accordo era stato preso per passare il confine), per poi chiedere asilo laggiù.

Per fortuna di tutti noi, non ci servì!

Avvicinandoci ormai al Natale ed arrivata l'ora di rientrare in Patria, dato che il paese, ormai in rivolta, era fuori controllo, e il pericolo per noi altissimo, perché lo stesso aeroporto di Birjand era chiuso, decidemmo di partire per Teheran a bordo di un pulmino. Percorremmo con questo mezzo circa 1600 chilometri.

Partimmo da Birjand passando per Mashad e scegliendo di volta in volta le strade che più ci sembravano sicure sia dalla rivoluzione, che da eventuali difficoltà di transitabilità, infine arrivammo a Teheran.

Non abbandonammo comunque del tutto il nostro cantiere della

Preti: rimasero in loco tre persone, il cui coraggio mi spinge a citare almeno le iniziali dei loro nomi: il collega topografo I.M, il capo officina B. ed il meccanico C.V.

Nell'elogio di questi colleghi, trovo giusto comprendere anche il capocantiere al quale, nel periodo di messa in sicurezza dei mezzi meccanici di cantiere nei già citati recinti protetti, accadde un incidente stradale: durante lo spostamento di un grosso rullo compressore lungo una pista in forte discesa, che passava sopra un ponticello strettissimo, improvvisamente piombò una jeep militare che non riuscì a fermarsi in tempo ed i cui occupanti rimasero uccisi.

Ormai l'Iran era in preda a una rivolta generale e senza alcun controllo, figuriamoci come potesse essere gestito con giustizia un incidente stradale, in cui uno straniero, in quanto sovrintendente, era ritenuto responsabile. Il capocantiere fu costretto ad abbandonare subito il paese, in quanto per lui vi era concreto pericolo di vita.

Per quanto attiene i nostri tre amici rimasti in loco, venimmo a sapere che si trasferirono in una casa cintata da alte mura continuando così il loro lavoro di sorveglianza, non mancando di relazionarsi con quelli rimasti dell'Italstrade.

Ritornando alle peripezie del nostro viaggio, sorvolando sui problemi e paure che si materializzarono durante il tragitto, alla fine non ci facemmo mancare l'arrivo a piazza Azadi di Teheran, centro delle proteste rivoluzionarie e, purtroppo, anche sede della Ditta proprietaria del pulmino.

In seguito, del personale dell'Italstrade ci venne a prendere cautelativamente con un furgone chiuso per portarci alla Guest House; riuscii così, da uno spiraglio del portello posteriore, a scattare un paio di foto della piazza gremita di insorti.

Il periodo trascorso presso la Guest House non fu per niente tranquillo, nonostante questa struttura si trovasse nella parte collinare di Teheran, proprio di fronte all'ambasciata dell'allora URSS, ben recintata con alte mura, con un campo da tennis, un grande giardino e una dépendance.

La notte stessa del nostro arrivo dormimmo nella dépendance, ma purtroppo non chiudemmo occhio, in quanto gli spari ed i colpi di artiglieria erano iniziati fin dal calar delle tenebre. Speravamo in cuor nostro che non fossero diretti verso di noi non solo i proiettili, ma

anche i rivoltosi.

L'alba del giorno dopo, verso le quattro del mattino, fummo finalmente trasferiti all'aeroporto, ma nonostante tre controlli al bagaglio e l'OK stampato sul biglietto, non riuscimmo ancora a partire.

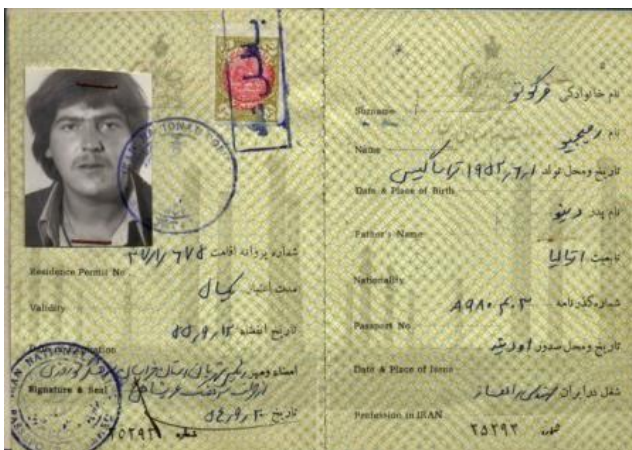
Sapemmo dopo che il vero motivo non erano state le lungaggini burocratiche, ma quello di facilitare la fuga dei compromessi con il vecchio regime, i quali, pagando fiumi di denaro per un posto in aereo, riuscivano a scavalcarci nella lista d'attesa.

Tutto ciò durò per quattro giorni ed altrettante notti che passavamo nella dépendance in compagnia del terrore più nero, finché poi, finalmente, riuscimmo ad imbarcarci su un aereo dell'Alitalia.

Ovviamente la partenza non fu neanche stavolta immediata. L'attesa ci tenne ancora in ansia perché il motivo ci sfuggiva, seppure, essendo su un aereo italiano e quindi in territorio estero, ci sentissimo protetti.

Passò dunque per noi ancora del tempo che ci parve lunghissimo. Venimmo a sapere solo dopo il decollo che non si trattava di un ritardo dettato da quanto restava delle autorità aeroportuali, bensì dall'attesa che arrivasse il personale di un altro cantiere che, una volta imbarcato, ci permise di poter partire tutti insieme verso casa.

Dopo alcuni giorni, mentre ci rilassavamo finalmente tra le nostre mura domestiche, la Ditta ci fece pervenire l'avviso di risoluzione del



contratto professionale a causa dalle sommosse e tumulti popolari che non garantivano più la ripresa dei lavori.

Come si può dedurre, non ci siamo proprio fatti mancare nulla!

Siccome però il lavoro non l'avevamo finito e le cose non si lasciano a metà, tornammo comunque in Iran pochi mesi

dopo, esattamente il 21 marzo 1979 per concludere le opere.

Quando entrammo nello spazio aereo iraniano, dagli altoparlanti si diffuse una voce in lingua inglese la quale diceva: “*BENVENUTI NELLA REPUBBLICA ISLAMICA DELL’IRAN!*”

Era così finita l’ultramillenaria dinastia degli Scià ed un nuovo giorno si apriva in Medio Oriente. In quel momento pensai semplicemente: *Rieccoci Signori!* Ma ero ben conscio di aver vissuto in diretta un momento di storia epocale.

Geom. Remigio Feregotto



ADANA 1990/1991 – ALTRI INCERTI DEL MESTIERE

di Giuliano Barbonaglia



Nel 1987, dopo nove anni di cantieri esteri, avevo deciso di chiudere definitivamente con quel mondo. Ma l'anno successivo l'opportunità di poter lavorare ancora tre/quattro anni, non più con una impresa di costruzioni, ma con una primaria società di ingegneria, dove avevo alcune conoscenze maturate anni prima di andare all'estero, mi ha lusingato.

Di conseguenza, nel giro di pochi giorni, mi sono ritrovato ad Adana, città molto bella della Turchia, con oltre un milione di abitanti, capitale della Çukurova, la romana Cilicia.

In questo paese avevo già lavorato negli anni 1984 e 1985 alla diga di Karakaya, da dove, a fine lavoro, ero rientrato in Italia con l'auto del mio amico N. O.

N. O., conosciuto in Venezuela, era venuto in cantiere con l'auto propria, ma non si sentiva più di fare un così lungo viaggio di ritorno con questo mezzo. A me la richiesta di riportargli l'auto in Italia veniva molto comoda, vista la quantità di cose che dovevo riportarmi indietro, incluso il cane che avevo portato dal Venezuela.

Quel viaggio ha avuto vari momenti difficili, tra cui la rottura del braccino della sospensione anteriore, ricostruito grazie alla straordinaria artigianalità di due meccanici turchi, che ci hanno soccorso prima e rinfocillati poi.

Ma questa è un'altra storia.

Recentemente, seguendo le notizie degli avvenimenti del Medio Oriente e della Turchia, mi è ritornato alla mente quel periodo lavorativo dal 1988 al 1991, molto positivo, sia sotto l'aspetto

professionale e sia sotto quello umano, specie per i rapporti con il personale locale.

In particolare sono distintamente riemersi dal buio del passato una serie di eventi significativi degli anni 1990-1991, fatti che non avevo quasi più ricordato, ma che ora sono stati lo stimolo per scrivere un racconto per il nuovo eBook.

Questo obiettivo mi ha spinto a ricostruire mentalmente e con la miglior precisione possibile gli avvenimenti di quel periodo, anche grazie all'aiuto di tre o quattro documenti faticosamente recuperati tra la montagna delle mie scartoffie di una vita di lavoro.

Vediamo, quindi, come riuscirò a descrivere quegli eventi, pur tenendo conto del fatto che la forzatura al ricordo può portare a delle imprecisioni, che comunque non ne modificano la realtà.

Nel mese di giugno del 1990, portate a termine le principali e più complesse operazioni di chiusura della filiale di Adana, dopo l'ultimazione della progettazione esecutiva dell'autostrada Tarsus-Adana-Gaziantep, avevo concordato con i vertici dell'azienda di rientrare in Italia per essere destinato ad altro incarico.

Ad Adana sarebbero rimaste solo poche persone: il mio amico C. G. (divoratore di budini, tanto che un sabato sera ne aveva mangiati ben 11) per l'ultimazione dei *claims* e per il coordinamento, tre o quattro tecnici per dare il supporto finale all'impresa, due segretarie turche e due amministrativi, uno italiano e l'altro turco.

A metà giugno rientro quindi in Italia con l'intenzione di fare qualche giorno di vacanza insieme ai miei figli, prima di iniziare una nuova attività lavorativa in Italia.

Era trascorsa poco più di una settimana dal mio rientro, quando una sera C.G. mi telefona da Adana, tutto trafelato, chiedendomi se potevo tornare subito in Turchia, perchè uno dei miei collaboratori stava subendo un ricatto da parte di un ex dipendente locale. Di questo fatto ne aveva parlato poco prima con il direttore del progetto, M.R. Compresa esattamente la situazione e conoscendo le persone, lo consiglio di far rientrare subito il collaboratore italiano, dopo di che mi sarei organizzato per partire al più presto.

Si era da poco conclusa la conversazione con C.G., che il telefono ha squillato nuovamente. Era l'ing. M.R., che mi invitava la

mattina seguente nel suo ufficio, poichè sarei dovuto rientrare subito in Turchia per le ragioni già anticipatemi da C.G..

Detto, fatto! Il giorno seguente mi reco alla sede di Milano, incontro M.R., fissiamo le condizioni, ritiro il biglietto aereo, andiamo a pranzo insieme, ritorno a casa, preparo la valigia ed infine a letto, sfinito.

Giorno successivo: levata all'alba, aeroporto di Milano Linate, Istanbul, Adana, dove trovo ad attendermi C.G.

Mi porta in albergo, dove sono alloggiati tutti gli espatriati rimasti. Non è però l'albergo con il quale, prima di partire, avevo fatto la convenzione per il soggiorno temporaneo del personale, ma un hotel di lusso, sicuramente il migliore della città.

Durante la cena ho chiesto spiegazioni su tale cambio. Al che mi si è detto che questo hotel era decisamente migliore e che quindi avevano deciso per questa soluzione, non avendo ricevuto nessuna

opposizione da parte di G.C.

Ricordo un giovane ingegnere, che non aveva mai visto un vero cantiere, che, per il fatto che la Società lo aveva distaccato temporaneamente all'estero, pensava che tutto gli fosse dovuto. Questi atteggiamenti mi hanno sempre fatto andare in bestia. Naturalmente nessuno aveva pensato ai costi eccessivi di questa inadeguata sistemazione, tanto avrebbe pagato l'azienda.

Dopo cena verifico i conti e trovandoli esagerati e con diversi abusi da parte del personale, penso sia il caso di prendere una decisione in merito. Domani vedremo il da farsi.

Al mattino seguente io e C.G. siamo andati a visitare un bel villaggio turistico (Rasit Ener, turistik tesisleri) a 5 Km. dal centro di Adana ed a circa 3 Km. dalla base NATO di Incirlik, dove



operavano i militari statunitensi.

Questo bel villaggio, che avevo visitato qualche mese prima, disponeva, tra l'altro, anche di bungalow per una/due persone, oltre al ristorante, la piscina e tutti gli altri servizi logistici. Dopo il sopralluogo, passiamo alla trattativa ed alla convenzione che contempla un risparmio complessivo di oltre il 70% rispetto all'hotel.

Il personale era lì per lavorare e vivere in un buon albergo come quello fissato in precedenza e non per soggiornare nel lusso del Buyuk Hotel (Grand'Hotel)!

Rientrato all'albergo, comunico al direttore, con qualche piccola scusa, che tutto il nostro personale, loro ospite, avrebbe lasciato l'hotel.

Il giorno seguente il personale espatriato si trasferisce nel villaggio. Questa scelta, decisamente meno lussuosa ma altrettanto confortevole, non è stata certamente molto gradita.

A me ed a C.G. la soluzione, invece, piaceva molto: al di là del consistente risparmio economico rispetto all'hotel, puntava ad un adeguato trattamento del personale ed ad una corretta logica aziendale.

Risolto questo problema, mi sono così potuto dedicare ad altri compiti gestionali.

Come prima azione, però, contatto l'ex cameriere della guest house, dove in precedenza alloggiavano gli espatriati, quello che, in base alle informazioni avute, aveva ricattato o tentato di ricattare il nostro impiegato per il fatto che, secondo lui, avrebbe messo incinta una sua parente. La conclusione, tra molte scuse, è risultata essere tutta una montatura. Mi sono parecchio adirato con lui poiché era stato mio collaboratore ai servizi generali e lo avevamo anche aiutato nel momento del bisogno.

Ma tutto è bene quel che finisce bene, anche perché l'italiano rimpatriato avrebbe trovato una sistemazione lavorativa migliore.

Nel giro di poco più di un mese tutti gli espatriati rientrano in Italia, salvo C.G. che protrae la sua permanenza per altri due mesi circa.

Alla fine mi ritrovo solo con due collaboratori turchi veramente molto validi: M.B., contabile e F.B., segretaria-interprete (essendo pure insegnante universitaria).

Lasciati i vecchi uffici presso il committente, prendo in affitto dal

consulente fiscale A.P., che aveva operato con noi, anche se in modo non sempre del tutto soddisfacente, un piccolo ufficio sito al primo piano di un moderno stabile molto centrale. Affitto pure la sua Taunus per gli spostamenti. Quindi iniziamo a lavorare per la chiusura totale della filiale turca.

Nel frattempo, esattamente il 2 di agosto del '90, scoppia la guerra del Golfo, che seguo per TV, attraverso la mia radio intercontinentale ed in base alle quanto mai rumorose partenze ed arrivi dei caccia e dei bombardieri nella vicina base militare di Incirlik.



1990 Retro dei bungalow del Rasit Ener Turistik Tesisleri, Adana
Il primo a sinistra era il mio. Sullo sfondo la base di Incirlik

Nel villaggio, anche se unico italiano ed unico

straniero, mi trovo molto bene. Esco al mattino verso le 7:30/8:00, per rientrare alla sera verso le 18:30/19:00, ma essendo estate, ho ancora del tempo da dedicare a me stesso: un bagno in piscina, prepararmi la cena; guardare la tv e altro ancora.

A tenermi ulteriore compagnia avevo pure cinque gatti, che prima erano randagi ed abbastanza selvatici, ma che col tempo avevano pensato bene di diventare stazionari, stabilendosi nei pressi del mio bungalow n° 7.

Ogni sera mi aspettano tutti e cinque, davanti alla porta d'ingresso, sotto la veranda. Appena apro la porta si precipitano dentro la casetta, occupando con molta, a volte troppa, vivacità tutti gli spazi disponibili: poltrone, divano, sedie e letto. Quando poi, dalla borsa estraggo la loro cena: quello che quasi giornalmente mi prepara il titolare di un piccolo ristorante, o meglio ancora un chilo abbondante di sardine fresche comprate strada facendo (perché questo è il loro cibo preferito), come per incanto scende la calma e tutti si mettono di fronte alla porta. Quindi distribuisco il cibo in tre ciotole e poi le metto nel retro coperto della casa. A quel punto scatta l'arrembaggio dei mici.

Così passano serenamente i mesi tra casa e lavoro. Ma arriva l'inverno e la guerra del Golfo si fa sempre più aspra, tanto che si era

diffusa la voce che l'Iraq avrebbe lanciato dei missili su Adana, o meglio sulle basi di Incirlik e di Diyarbakir, da dove partivano gli aerei per andare a bombardare quel paese.

L'incremento della guerra lo potevo constatare di persona, in quanto tutta la notte era un andare e venire di aerei da caccia e bombardieri che producevano spesso un rumore quasi assordante.

Nel frattempo, cosa mai avvenuta prima, si erano manifestate alcune, seppur modeste, forme di integralismo.

Una mattina era stato ucciso sulla porta di casa uno statunitense che lavorava nel magazzino alla base militare, ma che voci non ufficiali lo davano, invece, come membro dei servizi.

Da quel momento i militari ed i loro familiari non uscirono più dalla base. Sembrava che ad Adana non ci fossero più stranieri.



La tensione era così alta che la notte del 22 gennaio suonò l'allarme.

Immediatamente venne lanciato un Patriot, missile terra-aria per la difesa tattica della base militare.

Avendo però appurato immediatamente che era stato un falso allarme e nessun

missile iracheno era in arrivo, il Patriot venne fatto esplodere in aria con un botto assordante che creò in zona un panico generale ed i giornali del giorno seguente riportarono la notizia in prima pagina con dovizia di particolari.

Pochi giorni dopo mi raccontarono che da un caccia in atterraggio era caduta una bomba, o un razzo o simile ordigno, con la conseguenza di radere al suolo un intero agrumeto, ma per fortuna senza creare vittime.

Il clima era teso, tanto che con il titolare del villaggio si decise che in caso di emergenza avremmo potuto e dovuto rifugiarci nel pozzo, segnato nella piantina con il n° 13, scendendo per una sicura e comoda scala.

Un bel giorno inizia la storia principale che ora vi racconterò.

In ufficio avevamo quasi finito la carta a modulo continuo per stampare la prima stesura del bilancio ed essendo quasi l'ora del pranzo, decido di uscire dall'ufficio con F.B. per acquistare questo ed altro materiale di lavoro.

Scendiamo al piano terra, usciamo dal palazzo, passiamo davanti alle vetrine di un nuovo concessionario di auto tedesche, e svoltiamo a destra per andare dal fornitore, che aveva il magazzino poco lontano. E' un percorso che abbiamo fatto veramente tante volte.

Conclusi gli acquisti necessari, entriamo per uno spuntino veloce in un ristorante piccolo, ma molto accogliente, pulito e con cibi molto buoni. Decidiamo poi di rientrare.

Ritornando verso l'ufficio, prima di svoltare a sinistra, mi fermo in un chiosco per comprarmi le sigarette, mentre F.B. svolta l'angolo per ammirare le nuove auto esposte nel salone ubicato quasi sotto i nostri uffici. In un attimo la raggiungo, guardo pure io le autovetture dietro le vetrine, anche se la visione non è buona, avendo il sole alle spalle.

Appena arrivati in ufficio consegniamo il materiale a M.B. che, tra l'altro, si prendeva cura del nostro piccolo magazzino. A questo punto F.B., parecchio agitata, afferma che deve dire una cosa molto importante:

- "Mi sono accorta già in altre occasioni che una persona, non sempre la stessa, guardando verso le vetrine del concessionario di auto, segue invece con lo sguardo il passaggio di Giuliano."

- "Sei sicura? - rispondo io - Non è una tua impressione? Io non mi sono mai accorto di nulla".

- "Ti garantisco che è vero - replica F.B. - Ho prestato molta attenzione a questo fatto per sincerarmi che non fosse frutto della mia immaginazione, né di un mio condizionamento".

- "Un giorno, poi - continua F.B. - ho visto la persona due volte: una sul lato opposto della strada di fronte agli uffici ed una da questa finestra, da dove si vedono le due insegne della Halk Sigorta, vicina alla cabina telefonica all'angolo dove stazionano il venditore ambulante di fiori ed il lustrascarpe".

Rimango perplesso.

- "Bisogna esserne certi - sostiene M.B. - scendo, faccio un giro e verifico".

Mette il cappotto ed esce dall'ufficio. Dopo 15 minuti circa rientra

affermando che ha fatto il giro dell'isolato, ma che non ha visto nessuno davanti al concessionario. Ha notato però una persona, con un berretto verde scuro ed una sciarpa più o meno dello stesso colore, ferma vicino all'edicola dei giornali, che si trova nei pressi della scuola. Da quel punto si può vedere l'entrata del nostro palazzo. - "E' lui quello che ho visto prima!" esclama F.B.

A questo punto non so che dire. Rimaniamo tutti in silenzio a pensare.

Decidemmo di fare ulteriori verifiche prima di recarci dalla polizia. Così avvenne e pure io, due o tre giorni dopo, constatai la veridicità del fatto all'ora della pausa pranzo.

A questo punto non rimaneva che rivolgersi alla polizia ed in particolare al comandante della "divisione stranieri", una donna colonnello gentile ed abile, molto rispettata e considerata dai subalterni e che parlava anche molto bene l'inglese.

Contattata, ci dà appuntamento per la mattina del giorno seguente.

Tutti e tre puntuali, ci troviamo dal comandante. Dopo i saluti di cortesia e alcuni convenevoli, ci viene offerto, come era uso, l'acqua di colonia per pulirci le mani; dopo di che un poliziotto ci porta il *chai*, ci offre le sigarette, ma solo io accetto in quanto unico fumatore del gruppo.

Passiamo poi al tema per cui eravamo venuti lì. In un inglese più o meno corretto, aiutato da F.B., racconto i fatti, completati, all'occorrenza, dai miei due accompagnatori.

Per tutto il tempo della nostra esposizione la comandante rimase silenziosa, annuendo di tanto in tanto. Dopo di che prese la parola affermando che già avevano rilevato in zona una certa situazione inconsueta, che poteva avere due possibili obiettivi: un sequestro mio o di qualcuno della scuola nei pressi degli uffici, frequentata in genere da figli di genitori appartenenti alla classe medio-alta. Tuttavia mi era parso di intuire, ma la deduzione era del tutto personale, che l'obiettivo più probabile fosse la mia persona.

Detto questo, parla in turco al citofono e quasi subito, dopo aver bussato alla porta ed ottenuto il permesso, entrano due persone che ci vengono presentate come agenti.

Dopo di che il comandante ci congeda con particolare cortesia e noi tre con i due agenti ci rechiamo in un ufficio attiguo, dove vengono

pianificate una serie di azioni protettive e preventive, sia per la mobilità sia per la permanenza nel villaggio, una serie di comportamenti a cui dovrò scrupolosamente attenermi.

Non nego che il fatto mi scosse non poco, ma nel giro di qualche giorno avevo quasi ripreso la normale routine quotidiana, anche se ora agivo sempre con particolare circospezione.

Un giorno, inaspettatamente, ricevo una telefonata da Milano da parte del Project Manager M.R. che mi comunica di aver avuto notizia della mia situazione e che quindi mi invita a rientrare subito in Italia. Al che, sentendo che io minimizzo il fatto, mi dice che aveva parlato già con il Direttore Generale, Ing. C. e che mi avrebbe mandato via fax l'ordine di immediato rimpatrio.

Io ho sempre pensato che tale decisione fosse essenzialmente subordinata al fatto di un possibile bombardamento.

Il 14/02/1991, che mi sembra fosse un giovedì, ricevetti il fax che mi era stato annunciato, che includeva tra l'altro la frase: "la Direzione ha disposto il suo immediato rimpatrio".

Immediatamente preparo la risposta fissando per il 17/02 la partenza per Milano e il rientro ad Adana per la conclusione dei miei compiti per il 28/02/1991 (valutando, in base alle notizie sentite, che la guerra stava per finire: attenzione a questa data).

Il venerdì concludo alcune attività urgenti, passando poi le consegne a M.B..

Il sabato mattina vado a fare una passeggiata al mare, ma rientro poco dopo in quanto la spiaggia è battuta da un forte vento freddo. Al pomeriggio preparo la valigia ed affido la cura dei miei gatti ad un conoscente. Alla sera invito a cena nel ristorante del villaggio F.B. e M.B.

Verso le 24, immerso nel frastuono del via-vai dei caccia-bombardieri vado a letto, dopo aver necessariamente preso 8/10 gocce di Valium per poter dormire e dopo aver imprecato oscenamente contro gli yankee.

Al mattino seguente vado in aeroporto, dove constato che i controlli sono aumentati non poco. Poi la partenza verso Istanbul, Milano, Varallo.

Al pomeriggio inoltrato sono finalmente a casa. Fuori fa un freddo bestia e le montagne sono tutte ammantate di neve.

Per cena ho voluto mangiare, dopo la minestra, gorgonzola e salame crudo delle nostre montagne (salam d'la duja), il tutto accompagnato da un paio, credo, di bicchieri di Barbera d'Asti.

Il giorno successivo, ossia il 18/02, come concordato, vado in sede a Milano per riferire alla Direzione circa le problematiche in corso ed il programma a finire. Solo un minimo accenno alla questione personale. E' un incontro molto positivo. M.R., congedandomi, mi da una affettuosa pacca sulla spalla.

Dopo faccio una veloce visita a pochi colleghi-amici che mi invitano a pranzo, ma gentilmente rifiuto in quanto voglio starmene per conto mio, anche perchè queste persone mi sembrano ormai degli estranei.

Così me ne vado via velocemente a piedi e decido, sul momento, di andare a visitare il Duomo. Prima però, essendo già quasi pomeriggio, mi mangio un panino.

Torno quindi a visitare ancora il Duomo, ma questa volta ho la sensazione di essere un turista straniero. Dentro mi sento emozionato e prego. Appena fuori, mi passa tutta la voglia di andarmene in giro per Milano. Allora prendo la metropolitana, vado a Lampugnano, dove ho lasciato l'auto nel parcheggio, e quindi riparto per ritornarmene a casa nella mia Valsesia, imbiancata dalla neve.

I giorni trascorrevano velocemente, quasi sempre in casa perchè fuori il freddo era ancora molto intenso ed anche perchè volevo concludere alcuni piccoli lavori lasciati forzatamente in sospeso da anni. Nel frattempo seguivo costantemente l'andamento della guerra del golfo attraverso le notizie dei telegiornali e dei giornali.

Il 28/02, come casualmente avevo previsto nel mio fax, viene dichiarato il cessate il fuoco: la guerra è finita! Sono contento per tante motivazioni: umane e non.

Il mattino successivo ricevo una chiamata dalla Turchia in cui mi confermano che tutto è già stato risolto da giorni e che mi spiegheranno meglio al mio rientro. Dopo chiamo M.R. informandolo che domenica rientrerò in Turchia. Mi dà il suo benestare insieme a tanti auguri.

Avendo il biglietto di ritorno aperto, vado nell'agenzia viaggi per la prenotazione e la conferma del volo di rientro.

Così è stato e nel pomeriggio di domenica ero di nuovo ad

Adana, via Istanbul.

All'aeroporto mi attendono F.B. e M.B. con la affidabilissima Taunus. Saluti, baci ed abbracci, specie a F.B. che aveva due lacrimoni agli occhi. Consegno loro un regalino ricordo dell'Italia.

Andiamo prima al villaggio per depositare la valigia e la borsa, dopo di che ci rechiamo al ristorante cinese-turco per la cena.

Tra una portata e l'altra, dove non mancava mai l'aglio e la cipolla, mi raccontarono che alcuni giorni dopo la mia partenza erano stati informati dalla polizia che il problema principale era stato risolto e che quindi non sussistevano comunque più eventuali pericoli per la mia persona. Non avevano tuttavia ricevuto particolari più precisi.

Il primo marzo riprendiamo il lavoro per concludere il tutto entro aprile.

Alla fine mi prendo due o tre giorni di riposo e nel frattempo mi preparo per la partenza definitiva, come lavoratore però, dalla Turchia. Mi do anche da fare per cercare di far adottare i miei gatti.

Lasciai il paese veramente a malincuore e con un nodo alla gola. Devo confessare che ero veramente molto triste per molte ragioni.

In Italia vengo poi destinato come responsabile amministrativo e del personale presso un consorzio di società di ingegneria a Parma, in cui la mia azienda era leader. Qui sono rimasto per circa dodici anni.

Ad agosto del 1991, alla chiusura degli uffici per le ferie, ho deciso di ritornare in Turchia in auto insieme ai miei due figli. E' stata veramente una grande ed indimenticabile avventura. Nei pressi di Belgrado abbiamo visto i primi morti della rivoluzione, etc. In Turchia abbiamo visto tutto il meglio che era possibile vedere.

Purtroppo tutte le cose hanno una fine ed il 24/08 alle ore 16, siamo partiti da Adana per rientrare in Italia dove siamo giunti il 27/08/1991 alle ore 04:30 del mattino, alternandoci alla guida dell'auto Ford Capri coupé S, dopo ben 3.112 Km.

Una fase della mia vita si era così conclusa.

Grazie di cuore Funda, per tutto. Sei stata una persona indimenticabile.

Grazie Mustafà, per la tua lealtà, per la tua professionalità e per il tuo indispensabile aiuto.

Grazie Mario, che da anni ormai ci hai lasciato per andare nel paradiso degli ingegneri. Sei stato una delle persone migliori con cui mi sono relazionato in ambito lavorativo.

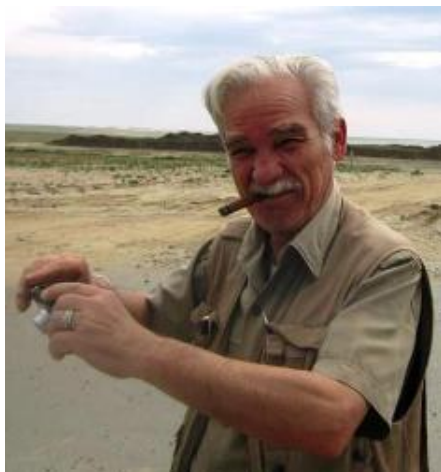
Grazie Carmelo per la tua amicizia.

Grazie.



NAMIBIA - EPISODI AD INCERTO FINE

di Edoardo Porcedda



Erano giorni che mi domandavo che cosa avrei potuto scrivere di curioso o di inusuale: avvenimenti che nella routine quotidiana in Italia non succedono, mentre lavorando all'estero sì; fatti non straordinari, ma che, nel loro piccolo, hanno il sapore dell'avventura o quanto meno dell'insolito.

Sono così affiorati alla memoria due episodi vissuti con la stessa persona, un collega di lavoro che chiamerò Renato, in Namibia, che all'epoca si chiamava ufficialmente Africa del Sud-Ovest, Stato in cui la società Torno di Milano stava costruendo, sotto la direzione dell' Ing. M. M., la centrale idroelettrica di Ruacana sul fiume Kunene, ai confini con l'Angola, nell'ormai lontano 1974.

1° episodio

Il collega Renato, col quale intrattenevo un buon rapporto, una sera mi propose di andare con lui a Outjo, località distante circa 500 Km. dal cantiere, in cui doveva incontrare una ragazza per trascorrervi il week-end. Accettai l'invito volentieri.

Il sabato sera, smontati dal cantiere, dopo una doccia veloce, divorammo qualche sandwich con birre alla mensa e partimmo dal campo.

Purtroppo, a circa 200 Km. dal cantiere, l'auto su cui viaggiavamo ebbe un guasto. Provammo, ma senza successo, a ripararla. Ci ritrovammo così in mezzo alla savana, in corrispondenza della zona riservata all'Etosha Pan, parco nazionale locale, sotto il cielo trapuntato di stelle, tra cui la bellissima e splendente Croce del Sud, immersi nei suoni e nei rumori della natura, "allietati" dai versi

dei numerosi animali del parco e dallo svolazzare degli uccelli rapaci sopra la testa.

Nonostante fossimo stanchi per l'intensa settimana di lavoro, non riuscivamo a dormire a causa dell'abbassamento della temperatura e quindi rimanemmo in un dormiveglia fino all'alba.

Indolenziti e infreddoliti, uscimmo dall'auto per riscaldarci al tiepido sole del mattino, mentre nel frattempo stava iniziando il traffico, seppure ridotto, dei mezzi guidati dalla popolazione locale. Di tanto in tanto qualcuno si fermava per offrirci soccorso, cosa però che non potevamo accettare in base alle istruzioni emanate dal Dipartimento dell'Amministrazione Bantù.

Alquanto scoraggiati, restammo in attesa. Fummo anche rifocillati da una spedizione svedese, che purtroppo non poteva però soccorrerci. Finalmente si fermò una famiglia di Boeri, che ci offrì la sua disponibilità a riaccompagnarci al campo. Essi tuttavia ci informarono che prima dovevano fare una deviazione a Ohopoho, dove erano attesi a colazione da alcuni loro amici, ma che comunque il pomeriggio ci avrebbero portati a Ruacana.

Quindi, chiusa la nostra auto, che sarebbe stata in seguito recuperata dal personale dell'officina di cantiere, partimmo con questa gentile e provvidenziale famiglia.

Il villaggio di destinazione era costituito dalle tipiche capanne africane e probabilmente la casa dell'ospite boero era la sola ad



avere l'aspetto di una casa coloniale, seppure fosse in buona parte prefabbricata.

Ricordo che la padrona di casa, appresa la nostra nazionalità, ebbe l'amabilità e il buon gusto di preparare in nostro onore spaghetti conditi con... marmellata!

L'appetito era comunque tale che mangiammo gli spaghetti

con riconoscente gradimento!

2° episodio

Qualche tempo dopo l'avventura narrata, un week-end accettai di nuovo l'invito a tenere compagnia al collega Renato nel viaggio fino a Windhoek, capitale dell'attuale Namibia, situata a circa 1.000 Km. a sud-ovest di Ruacana, con l'accordo di rientrare in cantiere la domenica notte o il lunedì seguente prima dell'orario di ingresso in cantiere.

Viaggiavamo con la vettura personale del collega, una Fiat 124 Special TI, a una discreta velocità, nonostante il tratto stradale nei primi 200 Km. fosse sterrato. A un certo punto si materializzò, sbucando all'improvviso da una scarpata, una pattuglia della Polizia che aveva piazzato un autovelox. Ci fu appioppata così una multa per eccesso di velocità (e pensare che in quel periodo, in Italia, gli autovelox probabilmente non erano ancora in uso).

L'accordo con Renato era che giunti a Windhoek, lui sarebbe andato a casa dell'amica, la stessa del primo episodio, mentre io avrei dormito in hotel, per poi incontrarci di nuovo la domenica pomeriggio così da fare ritorno in cantiere; a ogni buon conto, mi lasciò il numero di telefono della sua amica.

Giunti a notte fonda a Windhoek, ci separammo.

L'indomani, dopo avere approfittato dell'occasione per fare qualche acquisto, decisi di pranzare in un ristorante italiano che già



conoscevo. Qui, con mia grande e sgradita sorpresa, incontrai l'Ing. M., *branch manager della Società*, il quale manifestò tutto il suo disappunto e la sua contrarietà nel vedermi a ben 1.000 Km. dal cantiere, seppure in giorno non lavorativo, dicendomi anche che avrebbe

informato dell'accaduto l'Ing. M.

Il pomeriggio, non vedendo arrivare il collega Renato, gli telefonai al numero che mi aveva dato per sollecitarlo alla partenza. Per tutta risposta, mi rispose che non aveva intenzione di rientrare in

cantiere e che quindi avrei dovuto arrangiarmi per conto mio.

La fortuna volle che in albergo avessi incontrato un collega di lavoro che rientrava da una degenza in ospedale, credo a Johannesburg, dove era stato ricoverato in seguito a un infortunio occorsogli in cantiere. Contattato, mi disse che sarebbe partito a mezzanotte con una vecchia auto Zephir 4 acquistata in Sud Africa.

Ricordo che gli pneumatici erano quasi lisci, cosa che gli feci notare, ma lui mi rispose che molto preventivamente ne aveva portati altri quattro o cinque nel bagagliaio, anche questi comunque molto usurati.

Partiti quindi a mezzanotte, dopo aver sostituito durante il viaggio non meno di quattro pneumatici e aver fatto colazione in un albergo a Otavi o Tsumeb, arrivammo a Ruacana a pomeriggio inoltrato. Fortunatamente, l'Ing. M. non prese nessun provvedimento spiacevole nei miei confronti.

Conclusione

A distanza di quasi quarant'anni ho incontrato di nuovo il collega Renato prima in Nigeria e poi in Algeria. Ricordare insieme questi due episodi è stato bellissimo!



LA SOLIDARIDAD EN LA VILLA TEMPORARIA

por Mirian Raquel Day Furtado



Corría el año 1984 y mi hijo cursaba el jardín en la escuela de Alicura.

Cierto día, no regresó de la escuela que estaba a unas pocas cuadras de nuestra casa y cuyo recorrido realizaba diariamente con otros compañeros del curso. Inmediatamente me puse en contacto con los directivos y docentes de la escuela, quienes ciertamente no podían dar respuesta acerca de lo sucedido.

Debo aclarar que mi hijo tenía predilección por trepar las paredes empinadas de la montaña y su desaparición me hizo pensar que podría haber decidido hacer su propia aventura.

Rápidamente, di parte a la policía y al personal de gendarmería para que colaboraran en la búsqueda; sin que hubieran sido convocados, docentes, vecinos y compañeros de trabajo se unieron a los policías y gendarmes para encontrar al aventurero, lo que pasadas dos horas resultó infructuoso.

Decepcionados nos reunimos en casa para elaborar una nueva estrategia para ubicarlo antes de que cayera la noche, cuando de pronto apareció caminando descuidadamente, revoleando su bolsito del jardín, como si recién hubiera terminado su clase.

No hay palabras para describir el alivio que todos sentimos, especialmente sus padres, cuando vimos un delantalito verde que



aparecía en el fondo de la calle.

El pequeño, sin advertir lo que había provocado ni extrañarse por la cantidad de gente que había en casa, relató lo vivido en casa de un compañerito quien lo había invitado a jugar en su casa.

Hoy, a treinta años de ese evento, sigo pensando en que en esos lugares esencialmente peculiares como las villas de obras, donde convergían personas de tan distintas culturas, había muchas situaciones donde se manifestaban los profundos valores que nos hermanaban y trascendían más allá de las inevitables diferencias.



VISITA A UNA ESTANCIA 2 – DOÑA MARCELINA

di Sabatino Lusi



Nonostante la dimestichezza con le armi, acquisita come ufficiale dell'esercito durante il servizio militare e nonostante mio padre e mio nonno fossero abili cacciatori, l'esercizio della caccia non mi aveva mai appassionato.

Giunto nel cantiere di Alicura, nella Patagonia Argentina, fui conquistato da quel paesaggio vergine e incontaminato, da quelle distese immense che si estendevano ai piedi delle Ande, nelle quali erano incastonati come smeraldi una miriade di laghi, più o meno grandi, che le rendevano ancora più suggestive. Accadde quindi che la smania di esplorare questo territorio nei, per la verità pochi, momenti e giorni di riposo dal lavoro, mi fece diventare anche cacciatore. Il responsabile di questa metamorfosi si chiama G. P., originario della Sardegna, che mi contagiò con la sua passione. La pratica della caccia in Patagonia, un territorio immenso, desertico e quasi disabitato, potrebbe sembrare la cosa più facile e naturale, mentre nella realtà è un'esperienza al limite dell'impossibile per i seguenti motivi :

1 - Tutta la Patagonia è riservata all'allevamento del bestiame allo stato brado, costituito per lo più da ovini, bovini e cavalli. Quasi tutto il territorio è quindi proprietà privata e ogni *estancia* (fattoria) recinta tutte le proprio terre per evitare che i propri capi di bestiame sconfinino in quelle vicine, mescolandosi al bestiame altrui.

2 - Le *estancias* hanno una estensione inimmaginabile per i nostri standard, calcolata in migliaia di ettari. Ad esempio, in quel periodo, i Benetton ne possedevano una nella confinante provincia del Chubut di circa centomila ettari, pari all'estensione di una piccola

provincia italiana.

3 - Tutte le strade, di conseguenza, erano recintate con diversi strati di filo spinato, un po' come le nostre autostrade. Violare tale limite costituiva violazione della proprietà privata, oltre che un serio pericolo, perché si poteva sempre incontrare un *gaucho* a cavallo in perlustrazione (controllavano che non ci fossero animali malati, feriti o in difficoltà), del quale non si conoscevano le intenzioni o le possibili reazioni.

Un giorno successe che ne avvistammo uno in lontananza che si dirigeva verso di noi e io, istintivamente, nascosi il fucile in un cespuglio. P., più esperto e accorto di me, mi gridò: “Ma sei matto? raccogli immediatamente quel fucile e tienilo bene in vista. Ti rendi conto che ci siamo soltanto noi



nel raggio di cinquanta chilometri e che, se questo *gaucho* ci vede disattenti e paurosi, potrebbe accopparci anche solo per prenderci i fucili?”

L'unica possibilità era quella di chiedere ai padroni delle *estancias* il permesso di entrare, cosa facilmente ottenibile, a patto però che in una estensione così grande si riuscisse a trovare il complesso abitativo. Il permesso, inoltre, non era difficile da ottenere perché l'oggetto della nostra caccia era costituito per lo più da animali di piccola taglia, quali lepri, anatre, coturnici, ecc.

Il territorio era molto popolato anche da animali di grossa taglia come cervi, guanachi, nandù, che venivano immortalati dalle nostre macchine fotografiche assieme ad armadilli, cigni, fenicotteri, ecc. La sola condizione che ci veniva posta era quella di mettere la massima attenzione nel chiudere bene il cancello di legno di accesso alla proprietà, sia all'entrata che all'uscita.

Ho dovuto fare questa lunga premessa per rendere più comprensibile l'episodio oggetto del mio racconto.

Nei primi tempi P. e io cacciavamo nel territorio circostante la diga, che si trovava in prossimità della *estancia Paso Flores* (circa 25.000 ettari). Questa *estancia*, come già narrato nel mio racconto del

secondo e-book, “Visita ad una estancia”, approfittando della vicinanza del nostro villaggio, si era attrezzata per offrire nei giorni festivi un servizio di ristorazione con i suoi prodotti.

Per raggiungerla era necessario percorrere qualche chilometro dal villaggio e attraversare il fiume Limay con la *balsa* (il traghetto). C’era però l’alternativa di superarlo passando dalla diga in costruzione, così da raggiungere poi Paso Flores costeggiando il fiume. Approfittando di questa possibilità, P e io nei giorni festivi ci recavamo in questa *estancia*, avendo ottenuto dal capo della comunità (Don Pablo) il permesso di cacciare nella loro proprietà.

Perlustrando il territorio, scoprimmo che la *balsa* sul fiume era la sola esistente nella zona e che da quel punto partiva l’unica strada che conduceva alle *estancias* ubicate nell’interno.

Decidemmo quindi di allargare la nostra zona di caccia percorrendo quella strada sterrata.

Un giorno, di buon’ora ci inoltrammo all’interno. Io ero alla guida, quando a un certo punto P. mi chiese di fermarmi perché aveva intravisto tra i cespugli una lepre. Scese di corsa, sparì tra i cespugli e sentii uno sparo. Quando lo vidi tornare a mani vuote, gli chiesi se l’avesse mancata e lui mi rispose: “Ha sparato prima lei: era una pazzola!”. Appena si avvicinò, mi accorsi che era impregnato della più disgustosa puzza che mai avessi sentito in vita mia. Nonostante si fosse tolto parte degli abiti più colpiti, quella puzza nauseabonda ci accompagnò per tutto il giorno.

Dopo aver percorso una ventina di chilometri, avvistammo una *estancia* ed entrammo per vedere se ci fosse qualcuno. Si fece incontro una figura che, a distanza di oltre trent’anni, ho ancora ben viva davanti agli occhi: era una donna di oltre settant’anni, alta circa un metro e mezzo, magra e truccatissima. Il trucco era talmente pesante da farla sembrare un clown. Il rossetto si spandeva dalle labbra sottilissime e raggrinzite producendo un effetto maschera. L’ombretto che marcava gli occhi e la linea che disegnava le sopracciglia arrivavano quasi alle orecchie. I capelli grigi erano raccolti in un vezzoso chignon sulla nuca. Salutammo cortesemente, ma l’immagine che si era presentata ai nostri occhi, al primo impatto, ci aveva lasciato per lo meno interdetti.

Fu la signora a rompere il ghiaccio, invitandoci con grande cortesia a scendere dalla macchina e a entrare in casa. Era una

donna dai modi un po' rudi ma, come scoprimmo successivamente, dolcissima.

Ci raccontò un po' della sua vita: si chiamava Marcelina, aveva sposato un italiano e insieme avevano comprato quella fattoria. Il marito era morto e lei, per averlo vicino, lo aveva seppellito poco distante, sotto alcuni alberi, che si vedevano dalla casa e ora accudiva alla fattoria assieme alla figlia, che però viveva in città a San Carlos De Bariloche, distante oltre 100 chilometri.

Dopo averla ringraziata per la cortese ospitalità e averle chiesto il permesso di cacciare sulla sua proprietà, ci congedammo e proseguimmo la nostra battuta di caccia sempre accompagnati dal fetore orrendo della puzzola. Percorrendo la strada, continuammo le nostre esplorazioni finché scoprimmo una valle stupenda con due stagni di acqua limpidissima, così ricca di selvaggina da rappresentare il paradiso dei cacciatori e che sarebbe diventata, in seguito, la meta fissa delle nostre uscite domenicali per un bel pezzo, perché tornavamo sempre con il carniere pieno.

Ogni volta che passavamo, ci fermavamo a trovare Doña Marcelina. Un giorno, mentre stavamo conversando, notai che allevava galline e le chiesi se potesse vendermene qualcuna e quale fosse il prezzo. Mi chiese due pesos l'una. Mi resi subito conto che il prezzo era irrisorio, pari a quello di una cartuccia da fucile. Gliene ordinai quattro da ritirare alla fine della battuta di caccia.

Al ritorno, con mia somma sorpresa, trovai quattro polli ruspanti già spennati e puliti, pronti da cuocere; quando li portai a casa feci la felicità di mia moglie e delle mie bambine, che finalmente potevano cambiare, sicuramente in meglio, la solita dieta a base di lepri, anatre e coturnici.



La pacchia, però, durò poco, perché la signora, che era tutt'altro che stupida, alla lunga si rese conto del regalo che mi faceva e mi disse: "Io posso continuare a venderti i polli allo stesso prezzo, a patto che te li spenni e pulisci da solo, altrimenti non mi conviene".

Naturalmente, io continuai a comprare i suoi polli, che costituivano pur sempre un ottimo affare. In un'altra occasione, Doña

Marcelina mi regalò un gattino per le mie figlie e in un'altra ancora io acquistai per loro un agnellino che tenemmo nel nostro giardino per molto tempo.

Sentendo spesso i miei racconti, mia moglie si incuriosì e mi chiese di conoscere Doña Marcelina; così una domenica ci recammo alla fattoria assieme alle bambine. Attraversammo la diga e appena superato il cancello della *estancia*, da un cespuglio sbucò uno struzzo che, forse spaventato dal rumore dell'auto, si mise a correre davanti a noi sulla strada sterrata. Era un esemplare adulto molto grande, alto più di un metro e mezzo, che correva velocissimo sulle lunghe zampe aprendo e chiudendo le ali per mantenersi in equilibrio. Noi in automobile eravamo tutti euforici e io accelerai un po' per cercare di raggiungerlo e vederlo meglio. Mentre l'auto sobbalzava peggio dello struzzo sulla strada sconnessa, chiesi a mia moglie di dare un'occhiata al contachilometri. Correva alla velocità incredibile di 70 chilometri l'ora. Ma dopo qualche centinaio di metri l'uccello con un scatto improvviso uscì dalla strada e sparì nella vegetazione.

Giunti alla *estancia*, la signora ci accolse con ancora più cortesia delle altre volte, contenta di conoscere la mia famiglia. Ci fece entrare in casa e ci offrì di tutto e di più, riuscendo a poco a poco a vincere la diffidenza delle mie bambine che, al primo impatto, erano rimaste un po' scioccate alla vista della signora, da cui finirono poi per accettare ben volentieri dolci e bevande.

Mentre la mia famiglia era in casa, io uscii e andai a curiosare dove sapevo che c'era l'orto, per vedere se ci fosse qualche verdura da acquistare. Appena oltrepassata la siepe che delimitava l'orto, all'improvviso si alzò da terra un volo enorme di coturnici, quasi fosse una piccola nuvola, che andarono a posarsi su alcuni alberi. Estasiato da quella vista, entrai in casa e, chiamata Doña Marcelina, le chiesi se potevo “*darle dos tiros de escopeta*” (sparargli qualche colpo di fucile). La risposta di Doña Marcelina fu immediata: “*Ojalà! dale dale a estas hijas de puta que me estan comiendo toda la lechuga*” (Magari! spara spara a queste figlie di p.... che mi stanno mangiando tutta la lattuga).

Non me lo feci ripetere due volte: corsi alla macchina, presi dal bagagliaio il fucile e la cartucciera e feci molto volentieri quello che la signora mi aveva chiesto.

Per non urtare la sensibilità di chi é contrario alla caccia, non sto

qui a specificare quante coturnici finirono nel mio cantiere. Ricordo solo che mia moglie e io passammo tutto il pomeriggio di quella domenica a spiumare coturnici parlando di Doña Marcelina.



MI PASIÓN POR LAS MEGAS CONSTRUCCIONES

por Angel Palazzolo



Soy Angel Palazzolo hijo de inmigrantes, mi padre llegó en 1948 de Italia, luego con el tiempo y gracias a su trabajo como ferroviario trajo al resto de su familia (padre madre y a los cinco hermanos).

Una de sus hermanas conoció a quien sería mi tío Oscar Soracio, el cual ya trabajaba para una empresa constructora, que desarrolló la construcción del dique El Carrizal, allá por los años 70.

Luego se mudarían hacia el sur de Argentina, Neuquén donde se proyectaban realizar grandes obras hidroeléctricas, Loma de la Lata y Planicie Banderita, fue en esta última donde nació mi pasión por las megas construcciones.

Invitados por mi tío y en ocasión de celebrarse el cumpleaños de 15 años de una de sus hijas (Mery) como le decían cariñosamente. Viajamos en tren salimos de Mendoza hacia Buenos Aires y de ahí a Neuquén, cuando llegamos a la estación nos esperaba mi tío para llevarnos a la obra. Después de un largo camino llegamos a una pequeña ciudad en medio de la nada, a partir de ahí todo fue sorprendente, las casas, los lugares de esparcimiento (sum) la gente con su gran camaradería, amabilidad y hospitalidad.

Lo más sorprendente y lo que me enamoró definitivamente fue la visita a la obra. Todas las maquinarias gigantescas, grúas, cargadoras, camiones y construcciones civiles, vimos todo los lugares, subimos a todo lo que pudimos subir, para mí era como estar en Disney .

Me marcó para el resto de mi vida y Dios de la mano de mi padre y mi tío me dieron la posibilidad de trabajar en una obra: Alicura.

Con 18 años recién cumplidos llegue a Alicura (enero 1983) con la emoción inmensa de mi primer trabajo y en una empresa internacional, se vinieron a mi memoria los recuerdos de Planicie, solo que esta vez estaba adentro, era protagonista de esta obra, una hormiga dentro de un gran hormiguero.

Mi experiencia laboral comenzó en sector de movimiento de suelos, como señalero/planillero de la presa.

El entusiasmo que tenía me ayudo a soportar las inclemencias del tiempo, que por esas latitudes era demasiado frío y ventoso, recordando que también conté con la colaboración de los choferes de Térex y de los maquinistas (Mansilla, Linares y Berón) que amablemente me invitaban a subir a la cabina para mitigar el frío, y de paso sin ningún egoísmo de su parte enseñarme a manejar esas máquinas gigantes.

El destino quiso que surgiera una vacante en laboratorio de suelos (Jorge Saad) y encaminarme hacia una parte más administrativa del trabajo, gracias a ésto conocí más profundamente otros sectores de la obra y sus trabajadores.

Con respecto a la vida en ella, les puedo comentar que la pasé muy bien, a pesar de la soledad y el desarraigo, contaba con la compañía de mis tíos y primos (flia. Soracio) y de mi hermano Juan Carlos Palazzolo que también trabajó en Alicura en el sector de talleres (electro-auto). Y toda la gente de la villa que sin conocerte te brindaban su amistad y contención.

Había lugares de esparcimiento dentro de la villa donde nos juntábamos para hacer algún deporte o sólo a conversar y tomar mate, o todos aquellos que tenían alguna movilidad se hacían una escapada al paraíso de Bariloche, la cual era la ciudad más cercana que teníamos a mano y nuestro cable a tierra. Luego estaba otro lugar pequeño, pero también hermoso Paso Flores (colonia alemana). Pero lo más lindo sin dudas eran los almuerzos de los domingos en la casa de mis tíos y los días de pesca en el Limay.

De mi paso por esta obra puedo recordar algunos acontecimientos importantes como, el desvío del río, el descargador de fondo, la colocación de los piezómetros en la presa, la central, la

llegada de las tuberías, los transformadores, el llenado del embalse, la visita de Alfonsín, etc.

Una vez formado laboralmente con la experiencia de Alicura, pase a otra gran obra, Casa de Piedra en La Pampa, un poco más cerca de mi ciudad natal Mendoza y otro clima muy distinto.

Comencé trabajando en el laboratorio de suelos y hormigón con varios compañeros entre ellos Enríquez, Pucheta, Padilla y muchos más.

Con el tiempo, se produjo la posibilidad de trabajar en las oficinas de la constructora, en el sector de sistemas (Sr. Cernotto) donde conocí muchas personas de la administración.

En esta oportunidad también compartí trabajo con otra rama de la flia. Soracio, con mi hermano ya casado y con mi prima Lucía que se uniría a Gustavo Campetella en esta obra.

Lo mismo que en Alicura toda la gente de la villa brindaba su amistad y contención desinteresada. Había también lugares de esparcimiento dentro de la villa como el cine o el club, donde se organizaban bailes y eventos deportivos o nos juntábamos para ver los partidos de la selección argentina de futbol. También todos aquellos que tenían alguna movilidad se hacían una escapada a Villa 25 de mayo o General Roca, que era la ciudad más cercana que teníamos. Pero lo más emocionante era salir a cazar vizcachas y luego comerlas en escabeche preparado por la tía Liana

De esta obra puedo recordar algunos acontecimientos importantes como, el desvío del río, la llegada de la antena parabólica, la central con su imponente puente grúa, el vertedero, los aterrizajes de la avioneta en la ruta de entrada, mi primer auto 0km.

Después de esta obra se paralizó la construcción en Argentina, pasaron muchos años más hasta que comenzó en 1999 el proyecto embalse Potrerillos, donde también trabaje en el sector Control de Gestión, pero ya para una empresa de origen mendocina con proyección nacional (Cartellone).

¿Esta será mi última obra? Espero que no, porque sigo amando este rubro y tengo esperanzas siempre de una más.

Lamento mucho no poder aportar imágenes gráficas a este relato por falta de tecnología, hubiera sido más todo fácil, como lo es ahora con los teléfonos celulares.

Quiero dedicar un sincero homenaje a la memoria de mi padre Antonio Palazzolo y mi tío Oscar Soracio (QEPD) fuentes de mi inspiración y pasión por las grandes obras.

Hasta pronto
Angel Palazzolo



INSIDIE NEL DESERTO

di *Marcello Raciti*



“La sicurezza è per lo più una superstizione. Non esiste in natura, né i cuccioli di uomo riescono a provarla. Evitare il pericolo non è più sicuro, sul lungo periodo, che esservi esposti apertamente. O la vita è una avventura da vivere audacemente, oppure è niente,, (Helen Keller)

Ho trascorso la maggior parte della mia vita lavorando nei cantieri di imprese italiane in ogni parte del mondo: Libia, Sud West Africa, Venezuela, Honduras, Arabia Saudita, ma la mia prima esperienza fu in Sudan.

Khashm El Girba 1961 - 1964 - Sudan

La diga di Khashm El Girba è uno sbarramento posto circa quattro chilometri a sud della città di Khashm El Girba in Sudan, sul fiume Atbara.

I lavori di costruzione della diga presero il via nel 1961, voluti dal governo locale principalmente per consentire l'irrigazione e la coltivazione delle riarse terre circostanti. La sua inaugurazione avvenne nel 1964. La diga possiede anche una piccola centrale idroelettrica, che è stata ampliata negli anni 2002-04, la cui potenza attuale è di 10 MW.

Cronistoria della mia famiglia

Lavorare all'estero è una tradizione di famiglia. I miei nonni lasciarono l'Italia già nel 1886; il nonno paterno partì da Catania e

andò a Beirut con la moglie per lavorare come caposquadra alla costruzione di un tratto della ferrovia che collega la Siria con il Libano.

Lì nacquero cinque figli: il più giovane, Giovanni, era il mio papà. Nel 1908 tutta la famiglia si rifugiò in Egitto per sfuggire alla persecuzione turca. Quando ho già sentito una storia simile? Mio padre frequentò la scuola dei Salesiani al Cairo, dove conseguì il diploma di elettricista. Con orgoglio posso dire di lui che partecipò, assieme agli altri quattro fratelli, due meccanici e gli altri due elettricisti come lui, ai lavori di ampliamento della diga di Assuan, poi a quella di Nag Hammadi in Egitto, per trasferirsi poi alla diga di Sennar in Sudan.

Il nonno materno si laureò in architettura a Siracusa, andò in Inghilterra a perfezionare l'inglese e nel 1890 si trasferì in Sudan con un incarico per il governo anglo-egiziano.

A Khartoum nacquero sette figli, quattro maschi e tre femmine, delle quali Ida, mia madre.

Durante una gita a Sennar, nel 1926, Ida conobbe mio padre. Sia io che i miei fratelli siamo nati a Khartoum, che, negli anni trenta, era una città multietnica e vivace. Ci vivevano numerose comunità di inglesi, francesi, greci, nord europei e, naturalmente, italiani.

Io ho studiato al Collegio dei Missionari Comboniani e, completati gli studi, ho iniziato a lavorare nell'impresa di impianti elettrici di famiglia.

A Karthom conobbi la mia Vilma: anche suo padre aveva lasciato l'Italia giovanissimo. Andò in Libia come militare e a Tripoli incontrò, in casa di amici comuni, Caterina la mamma di Vilma.

Dalla Libia fu mandato sul fronte orientale, ma ad Amba Alagi fu fatto prigioniero dagli inglesi. Dopo l'armistizio, fu liberato e si trasferì con la famiglia prima a Addis Abeba e poi ad Asmara, dove iniziò un'attività di trasporto merci via terra tra le due città di Asmara e Addis Abeba.

Durante uno di questi viaggi fu assalito dagli *Shifta (ribelli locali)* che gli presero "tutto, tranne la vita", come erano soliti fare con gli italiani. Fu così, che per non sfidare ulteriormente la sorte, decise di trasferirsi con la famiglia in Sudan.

Dopo pochi anni dal nostro matrimonio, per l'esattezza nel 1962, ebbi la possibilità di lavorare come elettricista alla costruzione dell'impianto idroelettrico di Khashm El Girba, sul fiume Atbara.

Accettai molto volentieri quell'incarico, che mi consentiva di completare la mia esperienza formativa. Io, mia moglie e i miei due figli ci trasferimmo al cantiere dove le attività erano già iniziate l'anno precedente.

Il villaggio si trovava a pochi chilometri dal cantiere ed era costruito in modo classico: le case per gli scapoli e, a circa cinquecento metri, le case per le famiglie europee, quelle per le famiglie sudanesi e quelle per il personale di servizio. Vi erano una mensa con una sala per gli operai e una sala per gli impiegati europei, e fra le due sale, dominava una cucina dotata di tutte le più moderne attrezzature, gestita, neanche a dirlo, da un cuoco italiano. Completavano il villaggio gli uffici tecnici, un'infermeria, una piscina, la chiesa cattolica e la moschea. Il cantiere era distante un paio di chilometri.

La Mia Prima Esperienza In Cantiere

Quella di Khashm El Girba è stata la mia prima esperienza nel mondo dei cantieri italiani e con l'Impresa Giuseppe Torno.

In quel contesto ho avuto modo di incontrare per la prima volta persone speciali, con le quali mi sono subito trovato bene e dalle quali ho imparato tantissime cose che mi hanno arricchito, sia dal punto di vista professionale che umano: tecnici e operai specializzati che venivano da Kariba, dal Vajont e da altri cantieri italiani.

Un mondo speciale e gente speciale, senza la quale non sarebbe stato possibile realizzare grandi opere come dighe, centrali, ponti, strade, che richiedono genialità, manualità, forte spirito di sacrificio e adattamento e tanto, tanto coraggio nell'affrontare situazioni a volte molto difficili in cui si può anche perdere la vita.

Orario Di Lavoro

Il lavoro era organizzato in due turni di dodici ore, con un'ora di pausa pranzo. Solitamente, verso le nove del mattino passavano degli addetti alle cucine a portare un panino con la frittata e una bottiglia con del tè che veniva distribuito a tutto il personale del cantiere... (a me faceva molto piacere).

Vita Sociale

La vita al cantiere scorreva regolare, scandita dai ritmi di lavoro richiesti dalla programmazione e dalla pianificazione, intervallati da alcuni momenti di socialità. Ricordo, in particolare, le gioiose serate trascorse con i compagni di lavoro.

Alcuni scapoli, dopo cena, andavano a prendere un caffè e a fare due chiacchiere con le famiglie; altri preferivano lunghe passeggiate serali fino al villaggio accanto al nostro accampamento.

La domenica mattina veniva celebrata la Santa Messa, a cui partecipavano i credenti praticanti.

C'era anche una piscina per tutto il personale europeo, utilizzata soprattutto nei giorni festivi.

Come in tutti i villaggi italiani che si rispettino, non potevano mancare grandi pranzi, cene e serate danzanti nelle feste comandate.

Chiunque abbia vissuto l'esperienza di un cantiere in luoghi remoti e inesplorati, sa quanto possa essere sorprendente lo spettacolo della natura selvaggia e incontaminata; anch'io porto nel cuore immagini indimenticabili. Ma pure l'opera dell'uomo ha il suo indiscutibile fascino.

Spesso, dopo cena, alcuni di noi andavano in cantiere a godersi lo spettacolo di un *concio* illuminato a giorno con la processione di autobetoniere che, con i fari accesi nella notte, aspettavano il proprio

turno nel piazzale per caricare la benna del Blondin, con il gruppo dei ferraioli e carpentieri di turno che incessantemente armavano e gettavano il calcestruzzo.



I miei figli nel 1963

UNA DURA ESPERIENZA

Anche quella mattina di luglio era iniziata come le altre, caratterizzata dal sole e dal caldo del deserto.

I miei figli - Mauro di cinque anni e Luana di quattro - giocavano assieme ai figli dell'ingegner M. nel cortile dietro casa. Ad un tratto Vilma, mia moglie, udì un pianto disperato, corse fuori e si accorse che Mauro era stato punto da uno scorpione! Vilma legò subito un fazzoletto stretto intorno al braccio del bimbo per

rallentare la diffusione del veleno e corse a piedi in infermeria, che era a circa duecento metri di distanza dalla casa. In quel momento, al villaggio era presente soltanto un infermiere italiano; lo ricordo benissimo, in quanto il medico era rientrato in Italia.

L'infermiere fece subito a Mauro un'iniezione con l'antidoto per le punture da scorpione, ma il bimbo non dava segni di ripresa; anzi, le sue condizioni sembravano peggiorare. Era assolutamente necessario ricorrere alle cure di un medico. Il più vicino si trovava nel cantiere di un'impresa tedesca, a circa trenta chilometri di distanza dal nostro villaggio. Serviva urgentemente un mezzo di trasporto, così l'infermiere fermò l'auto di un sudanese che casualmente transitava di lì, vi caricò mia moglie e mio figlio e insieme corsero, per quanto possibile, verso l'infermeria del cantiere tedesco.

Erano quasi le 11.30 di venerdì, giorno festivo in Sudan.

Fortunatamente il medico tedesco era presente e si prese immediatamente cura di Mauro.

Un'iniezione per sostenere il cuore, una per attenuare il dolore (il dolore per le punture di scorpione dicono sia insopportabile), ossigeno, coperte e una stufetta per riscaldare il corpicino scosso dai brividi di una febbre da cavallo. Il medico rimase accanto a mio figlio per tutto il tempo, controllandolo continuamente le sue condizioni di salute..

Mauro ricorda poco di questa brutta disavventura. Ancora oggi, quando ne parliamo, ci racconta che stava giocando con la sorella e altri bimbi; alzando una pietra, si era sentito pungere al dito di una mano e subito aveva percepito un fortissimo dolore. Ricorda poi i momenti concitati che sono seguiti all'arrivo della mamma, il freddo intensissimo, il dolore sempre più atroce.

Ma i flash che sono impressi nella sua memoria sono due: l'attesa di un'auto ai bordi del villaggio, con la madre che lo teneva in braccio, con gli occhi rivolti verso il deserto sterminato. Si era sentito perduto! Chi avrebbe potuto aiutarlo? L'altro momento, nitido nei suoi ricordi, è la corsa su un'auto nera, sdraiato sul sedile posteriore in braccio alla mamma, il freddo glaciale dentro, il sudore della febbre. E, finalmente, l'arrivo all'infermeria, con le sue pareti bianche e fredde, le voci concitate che piano piano si affievolivano e poi, poi più nulla.

Verso le 18.30 mio figlio si era ripreso. Il medico decise che era ormai fuori pericolo e che sarebbe potuto tornare a casa. Fu riportato al nostro accampamento con l'ambulanza tedesca.

Io, naturalmente, ero all'oscuro di tutto perché mi trovavo in cantiere. Era in arrivo la piena del fiume Atbara ed eravamo tutti molto impegnati a spostare e a mettere in sicurezza i macchinari.

Verso le 20.00 rientrammo dal cantiere e al mio arrivo, davanti a casa, vidi l'ambulanza e un sacco di gente. Non sapendo che cosa fosse successo né a chi, pensando al peggio, il cuore cominciò a battermi all'impazzata e, in preda a una violenta emozione, sentii le lacrime scendere sulle mie guance.

Entrai in casa ancora in preda all'angoscia, ma Vilma mi tranquillizzò immediatamente, mi raccontò l'intera vicenda ed entrambi ci sentimmo molto fortunati.

Da lì a una settimana, Mauro tornò a correre e a giocare con gli altri bambini del villaggio, ma credo che non abbia più sollevato una pietra fino all'età della ragione!

In tanti anni di vita di cantiere, mio figlio è stato l'unico bambino punto da uno scorpione. Trascorso qualche mese, l'infermiere e altri operai di Longarone tornarono in Italia in seguito alla tragedia del Vajont.

Dodici anni dopo, io e la mia famiglia ci trovavamo in un altro cantiere della Torno in South-West Africa - oggi Namibia - e sentimmo alcune persone raccontare la disavventura capitata a un bambino che era stato punto da uno scorpione ma che fortunatamente, e grazie alla prontezza di un infermiere veneto, ne era uscito senza conseguenze.



009

EL CAMINO A LA REPRESA

por Saul Carreras



Contexto del relato, América del Sur,
República Argentina, Provincia del Neuquén,
Departamento Confluencia, Pueblo de
Piedra del Águila,
Empresa constructora, Impregillo SpA

El camino me llevaba, precipitadamente, detrás de una ilusión.

Corría el año 1985, concluía la construcción de la presa de ALICURA (1980 – 1985).

Cada uno de estas grandes obras contaba con un cronograma de ejecución de cinco años aproximadamente y, como eran sucesivas, íbamos enlazando una tras otra. En mi caso, llegué a la zona a fines del año 1979 y viví la última etapa de “Planicie Banderita”, otra gran obra construida sobre el río Neuquén; luego hice todo el desarrollo de la siguiente, “Alicurá”, la segunda de las construidas sobre el río Limay, y desde allí en adelante podríamos decir que sigue la historia con estos colosos de hormigón y greda, arrimando a la demanda energética un murmullo de respuestas, con sabor a nieve, con olor a tarde, con silencios largos y tristezas de lejanías desarraigadas pero necesarias; con todo ese caudal de sensaciones, llegué al Pueblo de “Piedra del Águila”.

Un pueblo de cinco mil habitantes, enclavado a doscientos km al sur de la ciudad de Neuquén capital; desde la cual se vincula por la ruta provincial N° 237 que nace justo cuando, desde la ruta provincial N° 22, un desvío lleva a Cutral Co y Plaza Huinul, Zapala y tantas otras regiones hermosas del norte Neuquino; la 237 nos hace conocer lugares como la villa permanente de “El Chocón Cerros

Colorados”(otra de las grandes Obras que precede a la mencionada Planicie Banderita con su embalse “Ezequiel Ramos Mejía”, (su nombre fue puesto en homenaje al Ministro de Obras Públicas y Agricultura, durante los períodos de gobierno de los presidentes Julio A. Roca (1898-1904), Manuel Quintana (1904-1906), José Figueroa Alcorta (1906-1910) y Roque Sáenz Peña (1910-1914), hoy convertido en centro recreativo y de desarrollo urbanístico.

Más adelante, el pueblo de Picún Leufú, con sus apenas tres mil quinientos habitantes y un viento eterno que te hace doblar la cara, cerrar los ojos y esperar a que pase la ráfaga, que suele ser de proporciones importantes; fenómeno natural que justifica su denominación de “Capital del Viento”.

Hoy le toca a la Represa de Piedra del Águila

Acá mismo podemos decir que comienza el relato...

Entre rutas provinciales y caminos mejorados se llega a Piedra del Águila, desde Neuquén capital, pero esta vez la historia comienza con la misma mudanza desde la oficina en Alicurá donde había pasado los últimos cinco años y que relato casi someramente en la edición anterior.

Las nuevas oficinas serían nuestro lugar en el mundo por los próximos cinco años; digo esto porque literalmente era así. Era una villa temporaria donde tenías todo lo indispensable para vivir, donde, desde un año antes de la construcción de la represa propiamente dicha, se inició el montaje de una villa temporaria para instalar alrededor de 2500 viviendas destinadas a las familias de empleados y obreros y más de 20 pabellones de 10 y 20 habitaciones cada uno, que alojarían al personal mensualizado y a jornaleros, respectivamente; otras instalaciones correspondían al hospital, un colegio primario y secundario, una escuela Italiana, un centro comunitario donde se instalaron negocios diversos, una sala de cine, una lavandería, el correo, la central telefónica, un supermercado y un SUM (salón de usos múltiples); en resumen, una pequeña población a pocos kilómetros de donde se levantaría a posteriori, la obra.

El olor a pintura de las oficinas, que eran módulos prefabricados de madera con piso plástico y ventanas que siempre debían ser reforzadas con burletes de goma para evitar que la tierra, casi arena

finalmente, conviviera con los documentos y las computadoras, me indicaba que se trataba de nuevas trincheras, donde le daríamos combate a la urgencia del progreso.

Las jornadas de trabajo se desarrollaban de lunes a sábado, de 7:00 a 13:00 y de 14:00 a 19:00. Días casi calcados, con rutinas en serie, haciendo de la melancolía solo un intento de tristeza y de la garra, pereza de pensar, escapar del pensamiento largo por las noches que, indiscretos, lograban a veces acercarte a tus afectos.

Allí sí, el desarraigo triunfaba; allí sí, la tristeza se cruzaba en tu camino y se acercaba cada vez más, te tomaba de la mano y te hacía llorar, justificando su presencia con la urgencia económica, con el deber de mantener a la familia, con los compromisos contraídos. Ese era el costado indeseado de cada ser que abordaba el barco hacia las represas, con destino final al crecimiento.

Si eras profesional, el desarrollo de tu proyección a la vida desde tu preparación; si eras experto, neófito, idóneo o técnico especializado, buscabas una mejor remuneración, de cualquier manera que puedas o debas mirarlo, el tema era permanecer horas y horas al servicio de ese objetivo que sugería una gesta imponente.

Las tardes de domingo (único día libre) eran tiempos de expedición hacia las bardas, con compañeros vueltos amigos, alguna novia, alguna lágrima, pero risas, muchas risas, capaz queriendo tapar y abrumar con su sonido cualquier atisbo melancólico que quisiera cubrir nuestros momentos.

A veces, juntadas en casa de alguno con guitarras, canciones, alguna película, noches de asado y, como tema central, las charlas siempre giraban en torno de las actividades inmediatas, referencias a algún jefe o algún hecho extraordinario.

Si contextualizamos, convendría aclarar que la tecnología en ese tiempo no era de lo más abundante, lo cual nos obligaba a ser imaginativos a la hora de desplegar los medios de entretenimiento: el truco, la generala, ajedrez, ping pong, algún torneo de fútbol de salón; sobre esas alternativas giraban nuestras opciones.

Antes de hacer referencia a las personas que surgen de mi memoria, cabe aclarar que para la ejecución del proyecto, participaron alrededor de 4.000 mil personas entre profesionales, técnicos y obreros

Los actores de la represa

Los distintos sectores de producción y administración incluían encargados hasta distintos tipos de personal con diverso grado de calificación. Muchos nombres se me escapan de la memoria y se esconden quién sabe en qué recoveco de mis recuerdos, que siempre cuando nos juntamos, un tanto esporádicamente con mis ex compañeros, hacen aflorar los nombres que quizás creíamos olvidados y al nombrarlos surgen los momentos compartidos.

Algunos de mis compañeros

Habrà siempre un nombre que deseo recordar en primer lugar, porque es la persona que me enseñó el oficio de cost control. Aquel que, con su grandeza de tipo simple y educado, me entregó las herramientas para defenderme en la vida, con una simpleza y a la vez con la altura de un ser humano inconmensurable, J. E. R., uruguayo de nacimiento, de Salto, para ser más preciso, quien llegaba desde la obra de Salto Grande y conocía el oficio y las formas de trabajo exigidas por los Italianos. Le decían “Cabecita de Víbora”, pero yo, por una cuestión de respeto, nunca usé ese apodo para llamarlo; para mí siempre fue José, a lo sumo Giuseppe, en italiano.

Como olvidarme de J. J. M. (Giovanni Pietro Cantatrucci, il capo de tutti sapi cancioneri) en una chanza de otro entrañable compañero R. A., quien en una de esas noches de asado y guitarra, surgió como una marca registrada de la idiosincrasia de las obras; G. S., quien terminó siendo el jefe de la Oficina de Contabilidad Industrial, un lungo 2,04 mt de estatura con su barba al mejor estilo prócer del 1800. También estaban M. y R. B. uruguayos ellos; M. R., M. M., P. G., H. F., A. del T. A., L. C., y tantos otros que irán surgiendo mientras dure el relato.

Todas las personas que me acompañaron a lo largo de un fragmento de vida que la hicieron más llevadera en algunos casos y un poco más complicada en otros; sabemos que no se puede conciliar con Dios y con el diablo simultáneamente.

Algunas relaciones más intensas y necesarias, otras que surgían de las emociones propias de la edad (contaba con solo 26 años) y la vida florecía proponiendo un sinfín de posibilidades, también tentaciones, algunos aciertos y uno que otro error; en

definitiva, de eso se nutren las experiencias de la vida de las personas y la virtud, al fin, contempla desde la sabiduría, cuál camino emprender y qué decisión tomar.

Datos y elementos técnicos que ayuden a dimensionar la importancia de la obra Obra Dique Piedra del Águila

La presa

Construida en hormigón (tres millones de m³); para su aplicación se montaron estructuras sobre ambos márgenes del río Limay con un sistema de blondines que consistía en tres torres que atravesaban perpendicularmente el río, con cables de acero que las interconectaban entre sí, desde donde colgaban baldes con una capacidad de 15 m³ cada uno, que se desplazaban simultáneamente a lo largo de todo el ancho de la presa y descargaban el hormigón en masa para consolidar la mayor presa de hormigón del país en ese momento.

Para alimentar estos Blondines, previamente se había construido una planta trituradora y clasificadora de áridos, con su correspondiente granulometría y un sistema de transporte que alimentaba la planta de hormigón, mediante cintas transportadoras. La planta producía cientos de m³ por día; de esta manera se evitaba el transporte en camiones del árido necesario para la fabricación de las diferentes mezclas con fórmulas que respondían a una especificación técnica prevista en los contratos vigentes.

Así se construyó un muro de contención que alcanzó los 170 m de altura en su coronamiento y generó un embalse de 292 km². Como consecuencia del embalse, se debió rediseñar el trazado de las rutas nacionales 40 y 237 y construir puentes carreteros sobre los ríos Collón Cura y Pichi Picun Leufu

El Aliviadero

Sobre la orilla oeste del río se construyeron cuatro compuertas por donde fluía el agua, con una capacidad de descarga de 10.000 m³/s, seis tomas de agua y dos cámaras de compuertas por donde fluía el agua.

El descargador de Fondo

Un elemento de seguridad para permitir la reducción de embalse (regulador de caudal), en caso de emergencia.

La central Hidroeléctrica

Ubicada el pie de la presa aguas abajo, aloja las máquinas y un área de montaje. Además alberga 4 turbinas con sus generadores de 350 Mw y sus transformadores respectivos que generan una potencia instalada de 1.400 Mw.



GHANA - DIGA DI KPONG 1977 - 1981

di Gino Curti



Sono Gino Curti, addetto ai tracciati per Impregilo e qui racconto alcuni fatti accaduti durante il mio periodo di permanenza al campo di Akuse, quando ero impegnato nella costruzione della diga di Kpong in Ghana nel periodo che va da agosto 1977 a fine 1981.

L'opera, distante circa ottanta chilometri da Tema, porto di Accra, è stata realizzata sul fiume Volta e rimane trenta chilometri a valle della preesistente diga di Akosombo, anch'essa realizzata da Impregilo negli anni Sessanta.

Il cantiere di Kpong prevedeva l'esecuzione di una centrale con quattro turbine e di uno sfioratore con quindici porte in sponda destra del fiume. Due ali in argilla con rivestimento in roccia dovevano completare lo sbarramento, estendendosi per due chilometri a destra e per quattro a sinistra.

1 - Primo approccio.

Quando arrivai in Ghana nel settembre 1977, uscendo dall'aeroporto di Accra, compresi subito in quale clima mi sarei ritrovato. Al caldo ero abituato, ma l'umidità, che oltrepassava il novanta per cento, rappresentava una pesante realtà con la quale avrei dovuto convivere.

Avevo con me tutta l'attrezzatura che mi ero portato da Milano: comprendeva gli strumenti topografici con i relativi treppiedi e stadie che mi sarebbero serviti per le prime misurazioni. Era un bel volume di roba che avrei portato con me anche nella stanza del modesto albergo di Akosombo, dove avrei alloggiato per alcuni mesi.

Ad Accra si trovava l'ufficio di prima accoglienza, ricavato in un

appartamento in affitto; in un paio di stanze erano sistemate alcune brande per alloggiare provvisoriamente il personale che arrivava dall'Italia.

La prima notte la trascorsi lì, con altre cinque persone, ma il giorno seguente, siccome ne dovevano arrivare altre e non c'era più posto, l'ing. Vassallo, il direttore, mi disse di andare con altri tre ad alloggiare al Volta River Hotel ad Akosombo.

Con me c'era Carlo Albero Rossatti, che si sarebbe occupato della costruzione del villaggio, Angelo Mioranza, addetto al movimento terra, e Alberto Capitani alla installazione delle officine.

L'hotel Volta River era un piccolo albergo con una ventina di stanze situato su una collinetta ad Akosombo e dalla sua veranda si poteva ammirare la omonima diga costruita negli anni Sessanta, sempre da Impregilo.

Qualche giorno dopo ci presentammo allo staff della direzione lavori canadese "ACRES" per la reciproca conoscenza e per instaurare i primi rapporti di lavoro; il mio compito era di prendere in carico, dal loro topografo, la poligonale della diga con le sue coordinate e quote.

Ci ricevettero in un ufficio ad Akosombo e furono ben lieti di fare la nostra conoscenza, esprimendoci la loro soddisfazione per aver appreso che la gara d'appalto era stata vinta dall'italiana Impregilo che conoscevano di fama.

In seguito, scherzando, ci dissero che loro erano già sul posto da parecchi mesi e che per difficoltà di approvvigionamento avevano dovuto "tirare la cinghia"; ma ora, con gli italiani, gli spaghetti non sarebbero mancati.

Kpong è il nome di un villaggio che si trova a metà strada fra Tema ed Akosombo, forse il più importante della zona, e questo potrebbe essere il motivo per il quale ha dato il nome al cantiere.

In ogni caso, il nostro campo stava nascendo presso il piccolo villaggio di Akuse, in prossimità dello sbarramento sul fiume.

Attorno al villaggio, una grande estensione di terreno veniva coltivata a canna da zucchero per il vicino zuccherificio di Asutsuare; un po' più a valle, un'altra grande area era coperta da risaie oltre che da coltivazioni di sorgo, mais e cassava o manioca.

La costruzione del nostro villaggio non era inclusa nel contratto di Impregilo ma era stata affidata già da tempo a una società

jugoslava, che poi risultò non essere all'altezza dell'impegno assunto perché lenta nei lavori e insufficientemente dotata di mezzi e di personale.

Le case dovevano già essere pronte al momento del nostro arrivo, invece, fino ad allora, ne erano state costruite pochissime e ancora mancavano i servizi essenziali come le fognature e l'acqua potabile.

Questa situazione ci allarmò non poco, pensando che avremmo dovuto attendere più del previsto per condurre sul posto le nostre famiglie.

2 - Primo incontro col fiume Volta River ad Akuse:

Dopo alcuni giorni dall'arrivo, Rossatti, Capitani e io, accompagnati da un tecnico locale, andammo a prendere visione del luogo in cui doveva sorgere la diga.

E' sempre un momento emozionante arrivare per la prima volta sul posto e trovarsi di fronte al fiume che si dovrà "domare" con l'inizio lavori.

La località era molto bella e suggestiva; le acque limpide del fiume, largo circa trecento metri, scorrevano in basso fra due sponde verticali di quattro o cinque metri, mentre sulla sponda opposta si scorgevano le capanne di un villaggio circondato da tante palme da olio e da altre, più alte, svettanti verso il cielo.

Stavamo ammirando tutto questo, quando la nostra attenzione fu attirata da una certa attività che si svolgeva attorno a un cumulo di sabbia che qualcuno stava innalzando al bordo della radura.

Ci avvicinammo alla sponda e notammo che, giù in riva all'acqua, c'erano sedute tre donne che parlavano fra di loro osservando e comunicando a voce con qualcuno che stava su una barca ancorata in mezzo al fiume.

Incuriositi, restammo anche noi a osservare per capire che cosa stesse accadendo. A bordo di quella barca si vedeva un uomo intento a dare istruzioni a due persone immerse in acqua a lato della barca; queste sparivano sott'acqua a intermittenza per poi risalire dopo qualche istante, tenendo un grosso recipiente in alto sopra la testa.

Erano donne che si immergevano e, stando sott'acqua in apnea, riempivano un cesto con della sabbia che raschiavano dal fondo a quasi tre metri di profondità. Poi risalivano, dandosi una spinta coi

piedi e rovesciavano il contenuto del cesto all'interno della barca. Riempita la barca con la sabbia fino alla linea di galleggiamento, l'uomo recuperava le due ragazze e conduceva la barca a riva.

A questo punto entravano in azione quelle che erano state sedute in attesa; si alzavano e cominciavano il loro turno di lavoro. Prendevano la sabbia dalla barca, riempiendo ampie bacinelle che faticosamente si mettevano in testa (venti-venticinque chilogrammi di peso?), poi si arrampicavano su per il ripido sentiero per rovesciare la sabbia nel cumulo sul piazzale.

Sbalorditi e meravigliati, restammo per qualche tempo ad ammirare quelle donne che si sobbarcavano un lavoro così gravoso. I loro corpi perfetti, coperti solamente da un piccolo perizoma, luccicavano al sole come statue di ebano scolpito. In quel momento pensai a ciò che un anziano tecnico, profondo conoscitore dell'Africa, un tempo mi aveva detto: in Ghana ci sono le più belle donne d'Africa! Che avesse avuto ragione?

Chiedemmo spiegazioni di come mai si dedicassero a un lavoro così pesante e loro, candidamente, ci risposero che stavano preparando la sabbia per l'impresa che aveva l'incarico di costruire le nostre case.

Erano a cottimo, e più sabbia riuscivano ad accumulare, più *cedis* avrebbero guadagnato.

Rossatti e io ci guardammo increduli e pensammo la stessa cosa: se volevamo portare le famiglie in cantiere per Natale, era necessario che Impregilo prendesse in mano la situazione; così avvenne, e le prime famiglie arrivarono a inizio 1978.

3 – Inaugurazione del cantiere.

Passata una settimana dal nostro arrivo ad Akuse, il direttore, ing. Vassallo, ci informò che la Direzione Lavori voleva inaugurare l'inizio cantiere con una memorabile cerimonia, perciò bisognava darsi da fare per predisporre tutte le infrastrutture necessarie.

Prima di tutto, occorreva liberare dalla vegetazione un ampio piazzale proprio sulla sponda del fiume, poi era necessario costruire con tavole in legno un palco sopraelevato per le autorità.

Alla cerimonia sarebbe intervenuto niente meno che il Capo di Stato Acheampong con tutti i Nanà (governatori) dei vari distretti limitrofi.

Nel momento culminante doveva esserci una sorpresa per tutti i presenti: ci sarebbe stato un grande spettacolo di fuochi artificiali diurni, da sparare sopra al fiume proprio di fronte alle autorità.

Questo tipo di spettacolo era stato espressamente richiesto da ACRES in onore del Presidente.

Sul posto, però, non avevamo ancora nessun bulldozer. Allora l'ing. Vassallo invitò Mioranza ad andare dai cinesi che lavoravano nelle coltivazioni di riso e canna da zucchero della vicina azienda agricola per farsene prestare uno.

Così fu: il piazzale fu approntato grazie a una vecchia e sferragliante ruspa Komatsu e il palco realizzato col legname che nel frattempo era arrivato sul posto.

Tutto era pronto, ma i fuochi artificiali? Questi sarebbero arrivati via aerea, accompagnati dal tecnico che li avrebbe gestiti.

Il tecnico era un genovese, che alloggiò con noi al Volta Hotel. Lo aiutammo a piazzare tutti quei "missili" in una zona appartata, retrostante al piazzale.

Per quell'occasione era opportuno che anche Impregilo esponesse tutto il suo macchinario, ma sul posto non avevamo ancora nulla. Vassallo ci informò che stavano per arrivare sul posto una dozzina di dumper Astra da Piacenza, nuovi di zecca: avrebbero fatto bella figura allineati ed esibiti sulla via che conduceva alla cerimonia, assieme a una nuova gru Grove col suo braccio da cinquanta metri sveltante nel cielo.

Il giorno della cerimonia arrivò e notammo che fin dal mattino, per alcuni chilometri, sul percorso che il Presidente avrebbe fatto, ogni duecento metri era stato piazzato un gendarme.

I primi ad arrivare, in pompa magna, furono i Nanà con il loro seguito: tutti venivano premurosamente tenuti al riparo dai raggi del sole con grandi ombrelloni colorati e ornati di vistosi fregi e ricami.

Quando tutte le autorità, a turno, ebbero terminato di pronunciare i loro discorsi, le danze folcloristiche ebbero inizio al suono di tamburi e di altri strumenti vibranti nell'aria. Finalmente, al culmine della festa, cominciò lo spettacolo dei fuochi d'artificio: tutti fecero "oh" di meraviglia e devo dire che lo spettacolo fu davvero fantastico.

Infatti, passato il primo attimo di spavento, tutti rimasero a guardare per aria ammirati e sorpresi; io stesso ne rimasi colpito, non

feci “oh”, ma pensai: guarda un po’ se devo venire in Ghana per vedere i fuochi artificiali diurni! Infatti, di quel tipo, non ne avevo mai visti prima.

La cerimonia finì, il presidente se ne andò e con lui, lentamente, tutta la folla.

All'imbrunire tornammo ad Akosombo, in albergo, lasciando sul posto il solito guardiano che la Direzione Lavori ACRES teneva a guardia dei vicini uffici.

Il mattino dopo: spiacevole sorpresa! Nessuno dei dumper, che erano rimasti esposti tutta la notte, si metteva in moto. A ognuno era stata asportata la batteria! Eh sì, cominciammo a conoscere una realtà di questo cantiere che ci avrebbe accompagnato per tutta la sua durata.

4 - Si incomincia il cantiere: primi problemi

Il mio compito, in quei primi giorni, consisteva nel prendere in carico la poligonale della diga che mi veniva consegnata dal topografo dell'Acres.

Al mattino del primo giorno stabilito ci trovammo sul posto ad Akuse, dove anche un tracciatore locale con gli strumenti necessari e alcuni aiutanti ci avrebbe raggiunto.

Dovevamo percorrere e misurare tutta la poligonale della futura diga che misurava ben nove chilometri, ma ci rendemmo ben presto conto che c'era un problema: dopo le nove del mattino non si poteva più lavorare con lo strumento, perché il calore e l'umidità dell'aria erano tali che l'immagine, attraverso il cannocchiale dello strumento, traballava tutta come impazzita ed era così impossibile tralasciare le paline segnaletiche con precisione.

Decidemmo, quindi, di anticipare l'ora di inizio lavori. Lui sarebbe passato a prendermi al Volta Hotel alle cinque del mattino per andare sul posto ed essere pronti a lavorare appena l'alba fosse sorta.

Così per tutta una settimana, poi, ultimate le misurazioni e firmato il relativo verbale di presa in carico, tornai a unirmi ai miei compagni di avventura, che nel frattempo erano aumentati di numero.

Con essi si partiva al mattino alle sette da Akosombo a bordo delle Jeep che avevamo in dotazione.

Ognuno cercava di darsi da fare per espletare il compito a cui era addetto: Rossatti, in particolare, aspettava con impazienza l'arrivo

di una “blocchiera”, con la quale avrebbe dovuto produrre qualche migliaio di blocchetti di cemento occorrenti alla ricostruzione delle case di ben cinque villaggi che erano destinati a essere sommersi dal futuro invaso e che Impregilo si era impegnata a fabbricare a quota più elevata.

Sul posto non avevamo ancora nessun escavatore e per far lavorare i primi operai assunti per eseguire lo scavo della fondazione dei plinti dell’officina, chiedemmo che ci venissero mandati con urgenza almeno dei picconi. I picconi arrivarono, ma senza il manico! L’assistente Dean, che aveva in carico quel lavoro, si arrabbiò moltissimo e, sbrigativo com’era, mi disse: “Vieni con me che ce li andiamo a procurare!” “Ma dove? - pensai io - qua non ci sono negozi di ferramenta!” Presa la jeep, si fece accompagnare in riva al fiume dove c’era un boschetto di piccoli alberi e da questi, con decisi colpi di accetta, ricavò i manici che mancavano per i picconi così che gli operai poterono iniziare a scavare. Pensai a quanto era vero quel detto più volte sentito: gli italiani sanno sempre come arrangiarsi!

5 - Uno strano incontro

Un giorno, con la mia squadra, stavo eseguendo delle misurazioni in periferia di Akuse, quando notai avvicinarsi una fila di persone su un sentiero che si inoltrava nella vegetazione circostante. La mia attenzione fu attirata dal loro abbigliamento: infatti tutti indossavano lo stesso tipo di abito color canapa marchiato con particolari disegni.

Capii di cosa si trattasse quando, passandomi vicino, vidi che l’ultimo di essi era un poliziotto in divisa che da solo stava scortando una decina di detenuti nel bosco, forse per procurarsi della legna secca.

Mi era stato detto che ad Akuse si trovava la sede di un carcere di massima sicurezza, nel quale erano racchiusi pericolosi assassini; perciò rimasi sorpreso, e anche un po' divertito, nel vedere che questo poliziotto, con noncuranza, si faceva tranquillamente portare il suo pesante fucile dall’ultimo detenuto della fila. Pensai che questo poteva succedere solo in Ghana!

6 – Si imposta il cantiere.

Sul posto non avevamo ancora un ufficio, ma la Acres ci aveva

concesso di usare provvisoriamente uno dei suoi ancora inutilizzato. Provvedemmo subito, piazzando in mezzo alla stanza una cassa da imballaggio sulla quale c'era la possibilità di stendere un disegno per fare il punto della situazione.

Quel giorno, tutti attorno alla planimetria, si decideva dove installare le infrastrutture e il capocantiere, con un pennarello, tracciava un cerchio sul disegno spiegando: qui vengono le officine con annesso spiazzo per i dumper, qui il magazzino, mentre gli uffici li sistemiamo qua di fronte a quelli della ACRES, che sono abbastanza lontano dalle officine per via dei rumori.

La falegnameria? Quella la mettiamo sulla sponda del fiume appena a valle della centrale, perchè il trasporto delle casseforme sarà più comodo; poco distante, ci collochiamo anche l'impianto di betonaggio con un ampio piazzale con il frantoio per la preparazione della sabbia e della ghiaia necessaria per fare il calcestruzzo; nei paraggi ci starà anche lo yard per i ferraioli con la loro attrezzatura indispensabile per piegare il ferro per il cemento armato.

Fin qui tutto bene, ma la cava di roccia? Da dove avremmo ricavato la roccia che sarebbe dovuta servire al rivestimento della diga? Questa purtroppo distava una decina di chilometri, perché l'unico posto da cui cavare la quantità di roccia necessaria si trovava in prossimità di una imponente collina, chiamata "Krobo Hill".

Questa collina è considerata sacra dagli abitanti del posto e si trova sull'incrocio fra la strada principale diretta ad Akosombo e la diramazione che porta ad Akuse.

La parete nord si presenta con una lastra verticale di roccia grigia sormontata da una grande croce visibile dalla strada principale (a me ricordava la Pietra di Bismantova di Castelnovo Monti).

Mi dicevano che su queste alture, qualche decennio prima, era stata combattuta una feroce battaglia fra i Krobo e alcune altre etnie. Tutti gli anni l'avvenimento veniva rievocato con un pellegrinaggio fino alla sommità, accompagnato da danze e suoni di tamburi, oltre che da abbondanti libagioni di una particolare bevanda alcolica ricavata dalla fermentazione della canna da zucchero.

Ora, era compito mio individuare il percorso migliore per una strada destinata a essere percorsa da pesanti dumper per il trasporto della roccia dalla cava alla diga.

Dovevo anche tenere conto delle disposizioni che mi avevano

dato riguardo al posizionamento del deposito degli esplosivi che sarebbero serviti ai minatori per estrarre la roccia. Per motivi di sicurezza, questo deposito doveva rimanere ad almeno due chilometri distante dalla cava. Anche il relativo deposito per i detonatori doveva rimanere separato e distante da quello degli esplosivi almeno altri cinquecento metri.

Bene! Questo era il mio compito, e mi diedi subito da fare. Avevo di fronte a me dieci chilometri di savana coperta da erbaccia gialla alta più di un metro e intervallata da fitte macchie di alberi.

Munito di una jeep scoperta con a bordo tutta l'attrezzatura necessaria e con l'aiuto di quattro ragazzi, ognuno fornito di machete, incominciai ad aprire la pista, segnando sul terreno il tracciato della strada, piantando picchetti con segnali colorati visibili al bulldozer che in seguito sarebbe arrivato ad aprire una pista larga circa cinquanta metri.

Sapevo che la zona non era abitata dai grandi animali tipici delle savane come era stato in Zambia, ma l'attenzione doveva essere rivolta in particolare verso i serpenti che vivevano numerosi in tutta quell'area. Fra gli altri, incontrai un paio di volte anche il velenosissimo *stick-mamba*, che ha l'abitudine di adagiarsi sui rami degli alberelli mimetizzandosi per catturare gli uccellini che, incautamente, si posano vicino.

Quando si posizionava lo strumento sotto alberi con bassi rami che sfioravano la testa, era buona norma scuoterli ben bene prima di procedere, per assicurarsi che non ci fosse questo serpentello alla portata di collo; il morso, in quel caso, sarebbe stato letale.

Altre insidie meno vistose, ma non per questo meno pericolose, si incontravano in quei luoghi: infatti l'erba alta della savana era infestata da zecche, che si attaccavano al corpo mentre venivano sfiorate camminando.

Tutte le sere, al momento della doccia, era necessario effettuare una accurata ispezione su tutto il corpo muniti di pinzette per eliminare tutte quelle che potevano essersi attaccate. Anche le formiche ci diedero da fare: le incontrammo in una vasta area di fitta boscaglia dove una colonia vi dominava incontrastata costruendo decine di nidi anche sui rami degli alberi.

Prima di posizionare lo strumento topografico, facevo pulire ben bene il terreno attorno ad esso per uno spazio di circa due metri e da

li indicavo la direzione ai ragazzi che aprivano la linea a colpi di machete.

Ogni tanto mi capitava di osservare che qualcuno di loro si portava improvvisamente di lato sobbalzando, tirando giù i pantaloni per liberarsi dalle formiche che avevano raggiunto parti delicate del corpo; ce la cavammo con qualche puntura, ma niente di preoccupante.

Una di quelle sere, rientrato dal lavoro, sentendo un formicolio ai piedi, mi sedetti sul gradino davanti all'ufficio e cominciai a togliermi gli anfi; li sbattevo sul pavimento davanti a me e con essi anche le spesse calze di lana perché anche loro erano infestate dalle formiche.

In seguito a questa operazione sul pavimento, ai miei piedi, se ne era formato un bel mucchietto; in parte erano già morte, ma tante erano ancora vive. Mi consolai pensando: meno male che non sono le micidiali formiche carnivore che si possono incontrare in quei luoghi e dalle quali è meglio stare alla larga.

Dopo alcuni giorni, terminato il mio compito, lasciai campo libero ai bulldozer che avrebbero aperto la pista.

7 - Il primo pasto alla mensa del cantiere

Nel dicembre 1977 l'installazione del cantiere progrediva dietro l'impulso di nuovi arrivi, sia di mezzi che di uomini.

Anche il nostro villaggio cominciava a prendere forma: furono completate alcune case e anche il "blocco scapoli" con una mensa provvisoria venne terminato. Sul posto arrivò anche il cuoco: un ragazzo giovane con dei folti baffi neri, di cui purtroppo non ricordo il nome.

A quel tempo si andava ancora tutti a mangiare al Volta Hotel ad Akosombo, ma il Natale si avvicinava e il cuoco, con una punta di orgoglio, ci disse: "Prima di Natale, costi quel che costi, inaugureremo la mensa con una bella cenetta!". Sul posto eravamo rimasti in otto perché tanti erano partiti per far ritorno alle famiglie: io stesso sarei partito il giorno dopo.

Quella sera ci preparavamo a inaugurare la nostra mensa in vista della bella cenetta promessa; un lenzuolo a mo' di tovaglia era stato steso su un tavolo costruito con alcune assi da carpenteria e, ai lati, avevamo sistemato le panche sulle quali ci accomodammo.

A quel punto, il cuoco si affacciò dalla cucina e con viso contrito

e dispiaciuto ci disse: “Volevo farvi una bella spaghetтата, ma purtroppo non me li hanno mandati da Accra; perciò ho preparato un bel minestrone.... ma poi, vedrete!... ci rifaremo con una gustosa bistecca!” Aggiunse questo, pensando così di farsi perdonare.

“Va benissimo!”, rispondemmo noi compiacenti. Per la prima volta mangiavamo a 'casa nostra' e qualsiasi menù sarebbe stato bene accetto; arrivò in tavola il minestrone in brodo e ci apprestavamo a gustarcelo, ma ci rendemmo conto che non c'era un cucchiaino disponibile in tavola: le posate non erano ancora arrivate in cantiere.

La cosa fu subito risolta: ci precipitammo in cucina a fare incetta di tutti i cucchiaini, di qualsiasi forma, che venivano usati per cucinare.

Io mi trovai in mano un bel mestolone di legno, tipo quelli usati per mescolare il ragù, e con quello gustai il più saporito minestrone della mia vita.

8 – Un incontro sul fiume

I lavori procedevano; il fiume venne allargato in sponda sinistra per permettere il restringimento dell'alveo sulla destra dove sarebbe sorta la centrale.

Il villaggio di fronte, di nome Togome, fu evacuato e le sue capanne furono quasi tutte demolite con gli scavi; solo poche di esse rimasero intatte in riva al fiume.

Quel giorno stavo eseguendo un giro di controllo a piedi quando, passando nei pressi di una di queste capanne, notai un anziano del posto intento a riparare una rete da pesca, standosene seduto davanti alla sua capanna.

Incuriosito, mi avvicinai anche perché la pesca è uno dei miei hobby e osservai il modo in cui eseguiva la riparazione.

Lui mi vide, mi fece cenno di avvicinarmi e, indicando un piccolo sgabello lì vicino, mi invitò a sedermi.

Lo ringraziai e, una volta seduto, cercai di avviare una conversazione, ma l'uomo anziano non parlava inglese.

Restai un attimo in silenzio ad osservare il lavoro delle sue mani, quando lui si voltò verso la capanna dove nel frattempo era apparsa sulla soglia una ragazza, forse la figlia. Le disse qualcosa e lei, annuendo, si diresse svelta verso un fusto pieno d'acqua che stava a lato dell'ingresso della capanna e, afferrata una ciotola ricavata da

una piccola zucca disseccata, la riempi con l'acqua e me la porse perché mi dissetassi.

Rimasi stupito e imbarazzato per quell'offerta che significava amicizia; sapevo che quella era l'acqua del fiume, ma non seppi rifiutare. Presi la ciotola e la portai alla bocca bagnando appena le labbra, poi la restituii ringraziando. Poco dopo mi alzai e salutai l'anziano, che non aveva interrotto il suo lavoro neanche per un attimo. Mentre camminavo verso la barca, pensai alla semplicità di quelle persone, per le quali un gesto era più importante di mille parole.

9 - Le insidie del bush

Quel giorno si iniziava il disboscamento in sponda sinistra per preparare la fondazione della diga.

Il bulldozer era arrivato e io con i ragazzi insieme al responsabile del movimento terra stavamo in disparte, all'ombra di un imponente albero di mango selvatico, ad osservare l'inizio di quel lavoro.

Ad un tratto avvertimmo un rumore di foglie e di rami smossi proveniente dalla folta chioma dell'albero sopra di noi. Subito dopo vedemmo cadere dall'alto in mezzo a noi un serpente nero e lucido, lungo più di due metri: era un cobra che avevamo disturbato e che, dopo averci osservato a testa eretta per qualche secondo, aveva deciso di allontanarsi in fretta, dirigendosi verso la boscaglia con ampio movimento delle sue spire.

Sorpresi e impietriti, stavamo commentando l'accaduto, quando sentimmo delle urla provenienti dalla zona dove il bulldozer stava lavorando.

Allarmati, volgemmo lo sguardo in quella direzione e, con sorpresa, notammo che il bulldozer stava avanzando nel bosco da solo senza che ci fosse qualcuno alla guida! L'operatore stava scappando, urlando con le mani sulla testa, per allontanarsi il più presto possibile dalla macchina. Aveva disturbato un nido di vespe selvatiche che, arrabbiatissime, lo inseguivano per punirlo; lo sciame di vespe si avvicinò anche a noi e io gridai ai ragazzi di non correre ma di accovacciarsi a terra, tenendo il viso rivolto a terra fra le mani. Sapevo che le vespe colpiscono dall'alto e infatti si sentiva l'urto dei loro colpi sui capelli, ma, per fortuna, almeno nel mio caso, non erano riuscite a pungere.

Quando le vespe si furono allontanate, constatammo che a differenza del povero operatore, solo qualcuno dei ragazzi si era preso qualche puntura: i capelli corti delle loro teste non avevano posto sufficiente riparo. Tornammo verso l'ufficio: per quel giorno ne avevamo avuto abbastanza.

10 – Il lavoro e lo svago

Verso la metà del 1978 il nostro villaggio venne completato. Come era tradizione di Impregilo, tutte le strutture indispensabili come ospedale, scuole, mensa, supermercato e anche una chiesetta erano in funzione. Anche il club con piscina, campo da tennis e sala cinematografica erano stati ultimati e messi a servizio della vita sociale dei lavoratori e delle loro famiglie.

La *farm* era stata impiantata e dopo pochi mesi sarebbe stata in grado di fornire i suoi prodotti come banane, papaie, fragole e verdure, oltre alla carne ricavata dagli animali che vi si allevavano.

La costruzione della centrale e dello sfioratore sul fiume procedeva a pieno ritmo.



Ad Akuse c'era qualcosa in più che aiutava a rompere la monotonia di una vita in cantiere: la spiaggia di Pram-Pram, situata a poco più di un'ora di macchina. Chi non ne avrebbe approfittato, la domenica mattina, per partire con un box frigorifero pieno di panini e bibite nell'attesa di sdraiarsi su quel paradiso? Penso che l'abbiano fatto tutti e che tutti si siano rilassati, dimenticando per qualche ora, i

problemi spesso gravosi del cantiere.

11 – La chiusura del fiume.

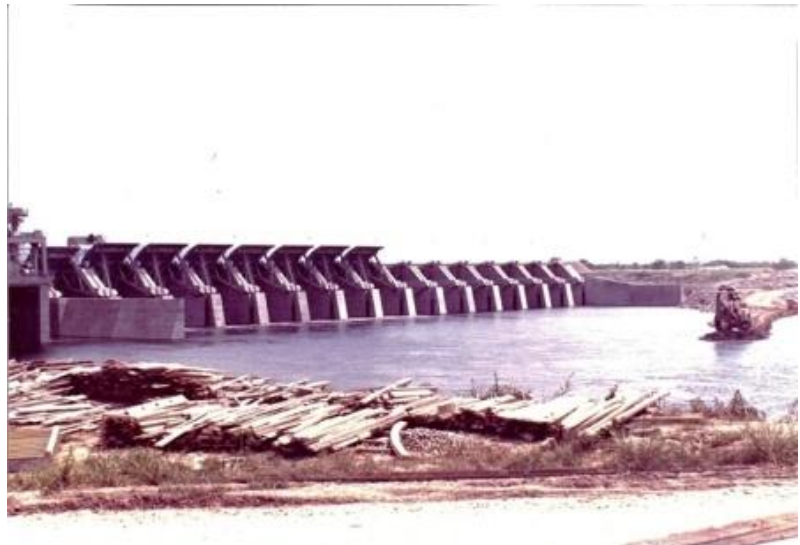
Il giorno fatidico arrivò: la centrale e lo sfioratore (*spillway*) erano in via di completamento, pertanto il fiume poteva così scorrere attraverso le loro porte. L'ultimo tratto dell'alveo originale poteva essere chiuso e per questo avvenimento era prevista la visita del Ministro. Nei giorni precedenti, il via vai dei dumper trasportanti il

materiale necessario per la chiusura era stato più intenso del solito e alla sera del giorno prima restavano solo pochi metri per completarla. Così, il mattino seguente, alla presenza del Ministro, si sarebbe dato luogo alla cerimonia, come previsto.

Successe, tuttavia, che durante la notte l'assistente di turno, vedendo che la corrente era molto forte e che poteva allargare il varco compromettendo il lavoro di giorni, decise di chiudere.

Il mattino seguente, quando il direttore Vassallo venne a saperlo, si adombrò un poco perché il Ministro era in arrivo proprio per assistere alla chiusura.

Ci pensò un poco, poi ordinò di rifare una piccola apertura in modo che l'acqua potesse passare senza causare danni. Il Ministro arrivò, il rigagnolo alla sua presenza fu chiuso e tutti pronunciarono i discorsi di rito. Fu una grande



festa per tutti: il Volta River era stato domato ancora una volta (dai tempi di Akosombo).

12 – Una situazione imbarazzante al villaggio di Kpong.

Il villaggio di Kpong si trova sulla strada a mezza via fra Akuse ed Akosombo. A ridosso di questo villaggio sarebbe arrivata l'acqua del futuro lago; quindi, bisognava proteggerlo con un argine di contenimento rivestito con roccia.

Una mattina presto, con in mano la planimetria di progetto elaborata dal nostro ufficio tecnico, mi apprestavo a tracciare il percorso di questo argine che passava sul retro delle capanne esistenti a valle della strada.

Posizionando lo strumento alla periferia del villaggio, la mia attenzione fu attirata da uno strano andirivieni di persone lungo un sentiero che dalle capanne conduceva nella vegetazione circostante. Esse si inoltravano verso il folto della boscaglia con passo svelto e frettoloso come se avessero qualcosa di urgente da compiere e, dopo

qualche minuto, riapparivano per ritornare alle proprie abitazioni con passo lento e rilassato.

Non mi ci volle molto per capire la ragione di quel movimento; infatti, passando con la linea del tracciato accanto a quei cespugli, non potei fare a meno di notare una profonda buca scavata nel terreno, alla cui sommità erano stati collocati alcuni tronchi che, fungendo da passerella, permettevano, a chi ne avesse avuto bisogno, di raggiungere il centro della buca stessa per espletare le proprie necessità.

Era una delle “toilette” del villaggio! E come questa, sul percorso che dovevo segnare, ne avremmo incontrate altre. Ero un po’ imbarazzato nell’essere costretto a violare l’intimità di quelle persone, ma io dovevo per forza proseguire col tracciato.

Poco più avanti, ci trovammo di fronte a una radura, ampia non più di cinquanta metri, che a prima vista sembrava un bel prato verde rasato di recente. “Bene - mi dissi - qui faremo presto perché non ci sarà bisogno di usare il machete per liberare la linea!” Mi sbagliavo, perché quella non era altro che una radura acquitrinosa, profonda non più di un metro, ma coperta di vegetazione acquatica che nascondeva la melma maleodorante, facendola apparire in superficie come un bel prato verde.

Decidemmo di aggirare il tratto paludoso così da completare il tracciato nei tempi dovuti.

Il giorno successivo, mi incontrai con il capo squadra Peraldini che aveva l’incarico di dirigere i lavori di esecuzione dell’argine. Lo conoscevo bene fin dai tempi dello Zambia, come sapevo che era un esperto minatore, responsabile degli scavi in roccia, ma in quei giorni si era reso disponibile per seguire altri lavori. Era accompagnato da alcuni operai e da un imponente bulldozer D8, col quale doveva liberare il percorso da tutta la vegetazione per predisporre la fondazione per il futuro argine.

Appena mi vide, disse: “Vieni, mostrami il tracciato, così che possa impostare il lavoro nel modo migliore!” Detto ciò, montò lui stesso alla guida del bulldozer invitandomi a salire a mia volta perché gli mostrassi la via da seguire!” In piedi, aggrappato al sedile, gli indicavo il sentiero che avevo appena tracciato.

Arrivati di fronte all’acquitrino, gli consigliai di aggirarlo per evitare di rimanere impantanati! “Niente problema, con questo

“bestione” riusciremo a passare tranquillamente!”, mi rispose.

Il bulldozer avanzò, entrò nel fango, poi, a un certo punto, sentii che iniziava a sprofondare. Il buon Peraldini accelerò portando il motore al massimo, ma i cingoli delle ruote giravano a vuoto e a ogni accelerata il mezzo sprofondava sempre più fino al punto in cui l'acqua non arrivò al pianale del posto guida.

Il “bestione” si era impantanato e a noi non restava che tornare a riva camminando nell'acqua putrida, immersi fino al ginocchio.

Peraldini si grattò la testa, poi mi rincuorò: “Non ti preoccupare, c'è un altro bulldozer D9 che sta spianando dei terreni qui vicino: lo vado a prendere e risolviamo la situazione!”.

Arrivò dopo qualche tempo con il potentissimo D9 e, dopo averlo messo in posizione idonea su un terreno apparentemente solido e averlo legato al D8 impantanato con robusti cavi di acciaio, con questo cominciò a trainarlo.

Ahimè! Anche il nuovo “bestione” iniziò a pattinare e a sprofondare in quel terreno che poi tanto solido non era. I due bulldozer, legati l'uno con l'altro, rimasero inerti e impantanati tra l'imbarazzo di tutti noi.

A questo punto, Peraldini avisò il capocantiere per capire che cosa si potesse fare. Il capo arrivò, vide la situazione e vi assicuro che a stento riuscì a trattenere la serie di imprecazioni che mi aspettavo di udire.

Osservando la scena in disparte, sinceramente mi aspettavo di assistere a una tremenda lavata di testa nei confronti di un mortificato Peraldini; niente di tutto questo: il capo era un uomo di cantiere, avvezzo a risolvere casi ben più difficili; inoltre, nutriva una profonda stima nei confronti del tecnico, di cui apprezzava la competenza, specialmente come minatore. Iniziò così a organizzare e a coordinare gli interventi per risolvere l'incresciosa situazione.

Lo vidi avviarsi verso l'auto, attaccarsi alla radio e lo sentii chiamare qualcuno. Trascorsi alcuni minuti, sopraggiunse Giovanni Carini, uomo di poche parole ma esperto nella movimentazione di tutto il macchinario del cantiere. Si consultarono per un po' sul da farsi, poi chiamarono l'officina: li udii parlare di un “bassocarico” e di un altro D9 che dall'officina doveva essere portato sul posto al più presto.

A questo punto, raccolta tutta la mia attrezzatura, me ne tornai

all'ufficio. Venni poi a sapere che sotto la guida esperta di Giovanni Carini i due bulldozer erano stati "tratti in salvo", pronti a riprendere il lavoro. Va detto che, sicuramente, quella non fu una giornata molto produttiva!

Il giorno dopo il bulldozer D8 riprese a svolgere, questa volta con più cautela, il suo compito, spingendo ai margini dell'area di lavoro tutto il terreno melmoso mescolato all'erbaccia, alla vegetazione e ai tronchi degli alberi. Anche le buche delle "toilette" furono chiuse e bonificate. Gli abitanti del posto che ne usufruivano furono gentilmente invitati a usare i bagni nuovi e igienici che erano appena stati costruiti all'interno del nuovo villaggio dall'altra parte della strada.

L'argine fu terminato qualche settimana dopo con la posa del rivestimento in roccia e così il villaggio "West Kpong" ebbe il suo "lungolago".

13 - Uno scherzo pericoloso.

Quel giorno, la direzione di cantiere aveva invitato tutto il personale espatriato a presentarsi agli uffici per fare una fotografia necessaria all'aggiornamento di documenti. Obbedendo all'invito, ognuno di noi, interrompendo per un attimo la propria occupazione, raggiunse l'ufficio indicato dove un addetto, munito di una Polaroid, scattava le foto.

Ricordo che tutte le foto in cantiere, fatte senza la minima preparazione, magari nel bel mezzo dei turni di lavoro con indosso abiti sporchi o madidi di sudore e solo dopo una veloce aggiustatina ai capelli, risultavano davvero orribili.

Guardando queste istantanee in bianco e nero, le commentavamo ridendo e scherzandoci sopra, dicendoci a vicenda che potevamo sembrare dei pericolosi banditi evasi da qualche penitenziario.

Anche il gruppo che lavorava in officina andò a farsi la foto. Fra di loro ce n'era uno che era spesso oggetto di benevoli scherzi, come capita sovente fra allegri compagni di lavoro.

Ebbene, qualcuno di essi ebbe l'idea di fargliene uno: prese una copia della foto dell'amico, la compose in un manifesto su cui compariva la scritta: "Ricerca vivo o morto. 5.000 dollari di ricompensa a chi lo cattura!" Un manifesto da affiggere, tipo quelli

che si vedono nei film western.

La mattina presto, copie di questo manifesto vennero appese, non solo all'ingresso dell'officina, ma anche davanti alla mensa, davanti agli uffici della direzione e anche a quelli della centrale in costruzione.

Ora, dovete sapere che questo sistema di ricerca di persone pericolose, di solito ladri o assassini, era normalmente in uso in Ghana a quel tempo. Ma i ragazzi dell'officina non ne tennero conto.

Quel giorno, rientrando a mezzogiorno in ufficio, incontrai due o tre gruppetti di operai locali provenienti dalla centrale che a passo veloce si dirigevano verso le officine; qualcuno di loro brandiva un machete, qualcun altro un nodoso bastone.

Era strano, perché di solito, a quell'ora, si accalcavano davanti alle "mami" per acquistare il pranzo di mezzogiorno. Sembrava, invece, che questa volta non gliene importasse perché avevano qualche cosa di più importante da fare.

A un certo punto, notai che dall'officina usciva uno dei capisquadra che correva incontro al primo gruppetto gridando e gesticolando con le braccia alzate. Si fermarono e lui parlò loro in modo concitato, spiegando che si era trattato solo di uno stupido scherzo.

Gli uomini, delusi, fecero dietro-front e tornarono indietro, affrettandosi questa volta, verso quelle "mami" che puntualmente, ogni mezzogiorno, arrivavano sul posto portando in testa enormi bacinelle colme di involucri fatti con foglie di banano contenenti l'umile pranzo che gli operai avrebbero acquistato e mangiato "al sacco".

Non ricordo tutti i nomi dei "ragazzi" che lavoravano in officina autori dello scherzo, anche se li ho visivamente presenti, ma sono sicuro che siano subito corsi a rimuovere tutti i manifesti che erano stati affissi in giro in modo da evitare qualsiasi brutta sorpresa da parte di qualche improvvisato "cacciatore di taglie".

14- Conclusione

La mia partenza definitiva dal Ghana avvenne nel gennaio del 1982 durante il colpo di stato che rovesciò il governo in carica.

Ottenere il visto di uscita fu difficoltoso, ma dopo un paio di tentativi riuscimmo a imbarcarci con un aereo speciale dell'Air

France, via Parigi.

Addio Africa: l'Iraq con Mosul mi attendeva.



ESPERIENZE LAVORATIVE ALL'ESTERO

di Walter Dinelli



Dopo la precipitosa partenza dall'Etiopia, dovuta alle angherie del Derg di Menghistu che qui evito di raccontare, e completati i lavori della diga di Legadadi (Etiopia) e altre costruzioni commissionate dall'impresa Salini, costituì una mia Società per lavori di pozzi idrici, allora richiestissimi, di nome Water Drilling & Piling Ltd. Co. Di questa ero il general manager, ma in seguito

fui costretto a cederla a un mio cognato per le ragioni sopra ricordate e fuggii a Djibouti.

Qui svolsi per un certo periodo il lavoro di commercialista, utile per racimolare i soldi per rientrare in Italia, dove, aiutato da un mio carissimo amico, riuscii di nuovo a trovare un impiego dirigenziale, con destinazione Iran, per la Società Condotte d'Acqua. Questa permanenza ha presentato sia momenti positivi che negativi, come nel caso dell'esperienza che di seguito narro.

Due dipendenti, un giorno, simularono una rapina, procurandosi di proposito delle ferite e sottraendo diversi milioni, in valuta locale, destinati alle paghe degli operai, con l'intenzione poi di fuggire per cambiare i soldi a Dubai. Avevano approfittato della fiducia accordata loro dal responsabile amministrativo che mi aveva sostituito, essendo io stato trasferito nella sede di Teheran.

Venuto a conoscenza del furto dal capo cantiere, intuì subito chi poteva esserne l'autore poiché conoscevo tutti i dipendenti.

Informai da Teheran il Direttore di cantiere, il quale trovò subito nei loro alloggi i responsabili da me indicati, che furono fermati dalla

polizia locale. I due dipendenti in questione, dopo l'ammissione del furto, furono trasferiti in prigione, dove subirono pene dell'inferno, credo per molto tempo.



Cantiere di Bosaso (Somalia).

Questo cantiere mi ricorda la spiacevole morte della giornalista della RAI, Ilaria Alpi, e dell'operatore Miran Hrovatin, brutalmente assassinati a Mogadiscio. La vicenda risulta tuttora irrisolta a causa dei continui depistaggi che hanno impedito finora di arrivare alla verità.

Un giorno ormai lontano, mi venne a trovare in ufficio a Mogadiscio una cara amica che avevo conosciuto al Circolo Italiano, accompagnata dalla giornalista, che stava seguendo le tracce dei rifiuti tossici che venivano spediti in posti sconosciuti.

Cercavano qualche indizio o informazione in merito al progetto di Bosaso (autostrada frequentata oggi da capre e cammelli), che io purtroppo conoscevo solo superficialmente, non essendo un tecnico, anche se spesso mi occupavo personalmente degli sdoganamenti di macchinari, attrezzature e merci provenienti dall'Italia e destinati a quel cantiere.

Per gli sdoganamenti, a Chisimaio ero coadiuvato da due amici del luogo, Gianni e Marilena, che a loro volta mi avevano fatto conoscere un loro amico colonnello dell'esercito somalo. Ricordo che nella rastrelliera, sulla sua Land Rover, teneva un assortimento di fucili semiautomatici mimetizzati e pronti all'uso, mentre sui supporti erano appesi zaini con munizioni e borracce di tela che oscillavano a ogni sobbalzo della Land Rover. Ci



diceva che c'era un solo modo per non cadere in un'imboscata lungo le piste, ed era quello di viaggiare a tutta velocità, scrutando attentamente ogni mucchio di rovi, dietro cui potevano esserci nascosti dei terroristi pronti a organizzare un attentato. La prudenza, quindi, non era mai troppa.

Arrivati nella sua vasta tenuta di campagna, che si trovava lontano da Mogadiscio, venivamo ospitati con mille onori e rifocillati con cibi prelibati somali, serviti da uno stuolo di inservienti e guardie del corpo. Noi gradivamo, ma allo stesso tempo stavamo all'erta per timore di incursioni da parte dei terroristi.



Una Storia di cantiere: Guatemala, Coban (Alta Verapaz) 1978.

Durante la mia permanenza, si verificò un incidente nel cantiere di Coban, nel campo alloggi del nostro cantiere: due signore (una delle quali mia moglie) erano in giardino in compagnia dei loro bambini, quando furono bersaglio di un proiettile sparato da fuori del recinto del campo, proiettile che colpì di striscio (per fortuna) il braccio di una delle due signore, passando contemporaneamente a pochi centimetri dalla testa del bambino accanto (mio figlio).

Subito fummo informati via radio in cantiere, che era situato lontano dal campo. Di corsa, ci recammo con i nostri mezzi a controllare la situazione e poi ci mettemmo alla ricerca dei colpevoli nel villaggio vicino, con l'intenzione di condurli, una volta scovati, al vicino commissariato di polizia, ma (come al solito) la ricerca fu vana perché tutti tenevano le bocche cucite.

Ci dissero che si era trattato di una rappresaglia attuata in seguito al licenziamento di quaranta operai nicaraguensi (per noi

GUATEMALA, REGION NORTE, VIERNES 2 DE FEBRERO DE 1978

MANO DURA CONTRA COMPAÑIA QUE CONTRATO NICARAGUENSES DESPLAZANDO A GUATEMALTECOS

AUTORIDADES DE
TRABAJO ACTUARON
OPORTUNAMENTE.

Dada la prontitud de la acción, se comprueba la efectividad del Ministerio de Trabajo en favor de los trabajadores guatemaltecos, sirviendo esto de un buen ejemplo para que los extranjeros se comporten con respeto dentro del marco de nuestras instituciones y que no se crea que Guatemala es un país de ignorantes, ni que estamos en la época de la colonización.

SE COMPROBO EL
HECHO, HAY
TRABAJADORES NICAS

El inspector de Trabajo pudo comprobar que la COGEFAR contrató los servicios de 40 trabajadores procedentes de Nicaragua, los cuales no tienen autorización para poder dedicarse a trabajar en nuestro país, constatando que dicha compañía se estaba burlando de nuestras leyes, por lo que procedió a levantar el acta de rigor en presencia de los señores **Dr. Walter Dimelby**, el Ing. Luciano Menazzi, jefe administrativo y director de la obra respectiva, quienes firmaron el acta correspondiente. El señor Sandoval manifestó que había recibido órdenes superiores por parte del señor inspector general de trabajo para proceder conforme las leyes de nuestro país, por lo que su actuación fue "pronta y efectiva".

sandinisti pericolosi), deciso dal responsabile del cantiere e da me. Riporto l'articolo apparso sul "Correo de Tactic" di quei giorni, dove sono indicati i nostri due nomi e in cui si afferma anche (testuali parole), che “non è più l'era del colonialismo”.

-- — □ — --

PASQUA IN CANTIERE

di Giorgio Sirigu



Note dell'autore

La novella “Pasqua in Cantiere”, sebbene sia stata scritta a tre anni di distanza dall'uscita del romanzo “Argentina 1980. Un tango mai ballato” [<https://www.facebook.com/Argentina1980/>], ne costituisce un *prequel*, per usare un termine cinematografico. Anche l'io narrante è lo stesso, Giulio, che, nel contesto africano, è stato inviato dall'Impresa (mai nominata) a farsi le ossa in un cantiere di costruzione di una strada, fra il mare del golfo di Aden e l'entroterra del corno d' Africa, nell' ex Somalia Britannica.

Logisticamente, tra i due terminali dell'arteria, vengono montati due campi: quello principale, fisso, a Sheick e quello mobile che, nella prima fase dell'opera è posizionato ad Hudiso e, successivamente sarà spostato. Per arrivare al campo principale occorre, però, valicare il famigerato Passo Omonimo. Questa è la storia del primo transito di Giulio sul Passo, avvenuta nella Pasqua del 1979.

Pur basandosi su accadimenti vissuti, la novella contiene parti romanzate (con l'immane variazione dei nomi propri), allo scopo di sottrarsi alle noiose elencazioni “da diario” e preferisce puntare l'attenzione su quel microcosmo costituito dai personaggi che da sempre animano la vita di Cantiere.

Prologo

Il campo di Sheick l' avevo sentito nominare per la prima volta dall'uomo della Compagnia, il Sig. Ramazzino, qualche ora dopo il mio arrivo a Mogadiscio.

Eravamo seduti a tavola, nella villetta stile Liberty che ospitava il

centro logistico, “la base” dell’Impresa nella capitale Somala. Mangiavamo, oppressi e soffocati da un caldo feroce ed umido, nel salone più fresco della costruzione.

Nonostante la felice esposizione a nord est, l’assenza di un condizionatore d’aria, che sarebbe stato comunque rumoroso e stanco come i suoi “colleghi” installati nelle camere da letto, ci costringeva a darci un po’ di refrigerio sventolando, tra un boccone e l’altro, degli strani ventagli, fintanto che la stoffa coloratissima dei vari elementi, intrisa di uno odore non ancora svanito, a metà tra un profumo dozzinale ed la puzza di pelle di cammello, ci permetteva questa operazione senza provare disgusto. Compagne del pranzo le mosche a nugoli. Ramazzino usava con particolare maestria il ventaglio sia per farsi fresco, sia per colpire le mosche, con risultati facilmente intuibili. Al mio fianco Eagle, la giovane moglie irlandese di un gruista, in viaggio proprio per raggiungere il marito, guarda caso presso Sheick, non riusciva a mascherare un profondo disgusto.

Finalmente accortosene, Ramazzino, tentò una giustificazione:

Vede Signora cara, fintanto che non mi ripareranno il condizionatore, questa sala sarà un rifugio per i dannatissimi insetti, ma i somali hanno un concetto del tempo e del lavoro molto diverso dal nostro: avrei fatto meglio a farmene arrivare uno funzionante con la prossima nave.

Purtroppo negli scorsi giorni siete arrivati in parecchi dall’Italia e l’unica stanza che potesse ospitarci per mangiare tutti insieme era questa, calda e piena di mosche.

Finalmente con gli ultimi arrivi, e fece un cenno a me e ad una coppia di operatori di macchine movimento terra con cui avevo appena viaggiato da Roma, sul DC 8 della Somali Air Lines, il gruppo che partirà da qui è al completo.

Grazie al cielo domani sarà finalmente disponibile il Fokker che vi porterà ad Hargeisa, da cui potrete poi proseguire in macchina per le vostre destinazioni finali.

Mentre Ramazzino ci istruiva a proposito del colloquio che avremmo avuto nel pomeriggio con un funzionario locale per le formalità burocratiche, connesse con la nostra presenza in Somalia, onde evitare seccature, continuai a guardare i miei futuri colleghi, cinque per l’esattezza, oltre Eagle, per memorizzare i loro nomi e approfondirne la conoscenza.

I miei compagni di viaggio venivano dall'Abruzzo e, seppure a libro paga della Compagnia, erano uomini fidati dell'impresa che aveva vinto il sub-appalto dei movimenti terra.

Li avevo subito ribattezzati Stanlio e Ollio, sia per il loro aspetto, sia per il loro modo di parlare: la cosa buffa è che si esprimevano a parti invertite rispetto ai grandiosi comici. Ruggero, invece, era un elettricista romagnolo che incarnava appieno lo stile di vita tipico di quella regione: edonista, smargiasso e... puttaniere, stando ai suoi racconti ante pasto; l' esatto contraltare del taciturno Fiasconi, un omone grande e grosso ma di pochissime parole; di lui avevamo saputo, da Ruggero, che stava in Africa per sistemare la propria situazione economica dopo un crac finanziario della sua piccola impresa: come tecnico era un mago del calcestruzzo ma evidentemente poco portato agli affari.

Il più compassato era il segaligno Maurizio, un contabile industriale, che parlava anch'egli poco, ma si esprimeva bene e mai sopra le righe. Eagle, le guance punteggiate da lentiggini ed un casco di capelli rossi un po' in disordine, non teneva fede, almeno per la dolcezza dei lineamenti, a quel suo nome così strano e quel suo aspetto così apparentemente fragile faceva a pugni con l'avventura in cui si era ficcata nel voler raggiungere il marito. Quasi cantilenando, in uno stentato e piagnucoloso italiano, domandò a Ramazzino in quali pericoli incorressimo noi stranieri in territorio somalo, vista la dittatura di Siad Barre, e anticipazioni sul luogo in cui sarebbe andata a vivere.

Ma come signora? fece Ramazzino, suo marito non le ha detto niente? E subito dopo, resosi conto di averla spaventata, aggiunse: Si tranquillizzi comunque, noi italiani siamo in una botte di ferro e, presumo anche lei, seppure anglosassone.

Dico così perché tutti voi andrete in territorio che è stato colonia britannica e, tradizionalmente, gli inglesi non hanno mai lasciato un buon ricordo nei posti dove, come loro abitudine, spadroneggiavano. In quanto a Sheick, lei è fortunata: il villaggio mantiene qualcosa dello stile coloniale della "perfida Albione" (vuoi vedere che il boss è pure fascista - pensai) quindi si troverà quasi come a casa. Non solo, ma visto che sta sull' altopiano, anche il clima è molto mitigato e secco: insomma non troverà il caldo infernale di Mogadiscio. L' unica seccatura è arrivarci.

Why? le scappò in un delizioso singulto, e sbarrando gli occhi color smeraldo.

Because, rispose il Boss, stando al gioco della lingua, *the way is terrible*.

Chiunque dovesse recarsi a Sheick, continuò, è bene che sappia di dover affrontare l'omonimo passo come se fosse un'avventura. La strada è poco più di una mulattiera. È stata costruita dagli italiani, almeno così si narra, prigionieri di guerra degli inglesi in Africa. Ci sono degli strapiombi senza alcuna protezione e è molto facile precipitarvi senza scampo. S'interruppe per osservare compiaciuto le espressioni di terrore che si erano stampate in viso, soprattutto all'irlandesina. Proseguì rincarando la dose: sebbene non sia una terra soggetta a terremoti, non sono infrequenti – notai la doppia negazione che afferma! - degli smottamenti, per cui la sede carrabile si riduce ulteriormente! Ma il peggio avviene quando due veicoli s'incrociano: non c'è spazio per entrambi, per cui quello che può, è costretto a tornare indietro, ovviamente in retromarcia, fino a trovare uno spiazzo per permettere all'altro di passare e vi assicuro, per averlo provato di persona, che la cosa non è affatto piacevole. Poco importa poi, concluse, se il fondo stradale è talmente sconnesso da trasformare ogni viaggio con le nostre rigide Land Rover, in una corsa col saltarello: roba da tripla dose di Xamamina! Comunque c'è qualcuno, tra i nostri, che ha preso a cronometrarsi e, siccome la pazzia è contagiosa, comincia ad essere di moda la gara a stabilire il record del transito. Ad oggi lo detiene Filippo, un fabbro trentenne del campo di Hudiso: venticinque minuti e trentadue secondi! Io, giusto per la cronaca, lo faccio all'incirca in un'ora.

Poco ci mancò che a noi, che lo ascoltavamo pendendo dalle sue labbra, scappasse un "oohh" di sbigottimento.

Certo, non potevo immaginare che da lì ad un mese anch'io avrei dovuto affrontare le insidie di un simile viaggio.

Qualche giorno prima della Pasqua 1979 conobbi Giovanni, un ingegnere minerario, sopraggiunto ad Hudiso per preparare una *volata*, propedeutica ad un grosso sbancamento, da realizzare a pochi chilometri dal nostro campo.

Giovanni, che ogni tanto mi scappava di chiamare John, era in tutto e per tutto un personaggio, dall'abbigliamento alle sue abitudini alimentari. Familiarizzammo subito, vuoi per il carattere gioviale di

entrambi, soprattutto il suo, vuoi per i trascorsi universitari comuni, benché abbastanza sfasati, considerata la differenza di età: una ventina d'anni.

Mi raccontò infatti di aver studiato Ingegneria a Cagliari e di avere conosciuto molto bene le zone geografiche a vocazione mineraria della Sardegna, dall'Iglesiente con i suoi minerali ed il carbone della zona di Carbonia, fino a Funtana Raminosa, al confine tra la Barbagia di Seulo e quella di Belvì.

Dall'isola mancava ormai da parecchi anni, e dopo alcune peregrinazioni in vari progetti nella penisola era approdato alla Compagnia che l'aveva spedito prontamente in questo cantiere somalo, a sovrintendere all'attività con gli esplosivi, campo in cui Giovanni era una specie di autorità.

Quel giorno a mensa pranzai con lui. Lo osservai bene mentre si avvicinava al tavolo: portava una sahariana stretta in vita, entrambi i taschini ripieni di penne, pantaloncini dello stesso colore della camicia, rigorosamente kaki, corti appena sopra il ginocchio e scarponcini d'ordinanza (mi confessò che anche lui aveva la fobia per serpenti e scorpioni, come molti nel campo). A protezione del capo un berretto dalla strana foggia: una specie di borsalino in paglia. Durante il pasto non potei fare a meno di notare la quantità spropositata di aglio che ingurgitava. Due spicchi a crudo come aperitivo, tre o quattro durante il pranzo ed infine un'altra coppia come digestivo. Di fronte alla mia espressione interrogativa mi fornì un quadro dettagliato delle infinite e stupefacenti proprietà del bulbo: antisettico, antibiotico, vitaminico, regolatore della pressione, equilibratore dei ritmi circadiani, afrodisiaco e via di questo passo. Parlò pure degli effetti collaterali... che non poteva nascondere. Rimasto a debita distanza, si congedò non prima di avermi invitato a pranzo nei suoi alloggi, a Sheick. *Sai, mia moglie, che è sarda, ci tiene a conoscerti e poi ci fa piacere passare il giorno di Pasqua in compagnia. (Come sapesse di me, mistero!) Vieni all'ora che vuoi, ma prima di pranzo.*

Senza lasciarmi il tempo di replicare s'infilò nel suo pick up Land Rover e sparì.

Pasqua

Una Pasqua in cantiere è quanto di più lontano e diverso da quella che ognuno di noi trascorre nella propria normale quotidianità,

ammesso che sia lecito usare tale termine per un evento che si ripresenta una volta all'anno.

Per me, giovane appena uscito di casa - parlo di una certa distanza - e dagli studi, Pasqua, a parte l'aspetto religioso, abbastanza trascurato in quegli anni, era rappresentato dai corollari: il profumo della cera per pavimenti delle pulizie di primavera, il taglio dei capelli col ricordo dell'immancabile spruzzata di Floyd da bambino, un capo nuovo indossato secondo tradizione, il pranzo con l'agnello arrosto, la famiglia riunita e cose del genere.

Lì, in apparenza, niente di tutto ciò: la routine del cantiere, cioè lavoro, pausa pranzo, lavoro, baracca, mensa, ping pong, carte e, di nuovo, roba del genere, non conosceva diversivi, neanche durante la settimana Santa, neanche venerdì e sabato Santi. Per la domenica, unica variante, il cuoco doveva preparare un pranzo speciale, il cui menu era sconosciuto ai più, compreso il mio capo, Fiumi.

Anche lui ingegnere - e siamo a quota tre - Riccardo si trastullava, tra un problema di cantiere e l'altro, compresa la mia formazione, con dei sigari toscani che fumava con evidente voluttà. Cercava anche di fare proselitismo, senza successo, visto il precedente in cui, ignaro dell'effetto di una tirata a mo' di sigaretta, stavo quasi per soffocare.

Caro Giulio, devo affidarti un compito per il giorno di Pasqua, mi disse di Venerdì Santo. A Sheick hanno bisogno dell'ambulanza e l'unico a cui posso domandare questo sacrificio sei tu. E non te lo chiedo solo perché sei poco più di una matricola ma per il fatto che da persona intelligente non mi opporrai un rifiuto con scuse inverosimili o con ritorsioni miserabili sul lavoro.

<Un bel modo di difendersi attaccando> pensai.

“Riky – replicai per tutta risposta, con la libertà che mi permetteva la confidenza – *sei un gran Figlio di meretrice con scarpe di legno olandesi!*”

Come mia abitudine, fui tentato di opporre resistenza, nonostante l'evidente piaggeria, ma tacqui e vagliai se lo sgradito incarico fosse così negativo come appariva. In fin dei conti per quel giorno ero atteso a Sheick. Sì, mi sarei giocato il pranzo speciale ma può darsi che nel cambio con la moglie di Giovanni ci avrei potuto guadagnare. E poi ero incuriosito dalla storia del passo. Certo guidare la Land Rover ambulanza mi avrebbe messo agitazione, ma avrei

sperimentato direttamente se le parole di Ramazzino fossero veritiere. Unico punto oscuro: il ritorno. *E poi, domandai a Fiumi, come faccio a rientrare?*

Oh, non ti preoccupare, ci sono dei somali pagati apposta per trasportare uomini e merci con i loro fuoristrada Toyota. A Sheick ti sapranno indicare.

Vinta ogni remora, acconsentii: Fiumi emise uno spettacolare cerchio di fumo, visibilmente soddisfatto per il mio assenso e per la prestazione “sigaresca”!

Il 15 aprile 1979, Pasqua di Resurrezione di Nostro Signore, mi presentai di buon'ora in Infermeria per prendere in consegna l'ambulanza. Ad attendermi lo “Sciamano” Ettore, il nostro presidio sanitario, l'infermiere capace di curare morsi di scorpione e serpenti come di far nascere un bambino somalo in condizioni estreme, ed una giovane somala, bellissima: Dalimo.



A differenza delle altre locali, che vivevano in un villaggio attiguo al Campo di Hudiso e vi lavoravano prevalentemente come inservienti, Dalimo non l'avevo mai vista prima d'ora.

Effettivamente qualcosa di diverso ce l'aveva, rispetto alle altre giovani nere, con gli abiti dai colori sgargianti ed i décolleté generosamente in mostra: ad iniziare dal portamento, fiero, per arrivare al vestito, sobrio nei disegni e nelle tinte, che non lasciava – peccato - scoperto niente, eccezion fatta per il viso dai lineamenti delicati e per un sorriso bianchissimo.

Ettore mi spiegò che doveva raggiungere Sheick e da lì proseguire in ambulanza fino ad un piccolo centro a circa 50 chilometri, per accompagnare una parente prossima al parto fino al ritorno ad Hudiso, dove lui - Ettore- avrebbe fatto da ostetrico. Il mio compito si sarebbe comunque concluso al campo base.

Questa Dalimo e la sua consanguinea devono essere, pensai, parenti strette di qualche influente capo tribù locale, se ci mobilitiamo in tal modo.

Stetti ad ascoltare le concise spiegazioni sull'utilizzo del mezzo dal nostro sciamano, impaziente di misurarmi in questa nuova impresa. La giornata era tersa e gradevolmente ventilata. Per essere più a mio agio alla guida, indossavo una larga camicia a quadri rossi e pantaloncini corti, in testa un berrettino a tesa lunga che, assieme agli occhiali scuri, mi proteggeva dalla protervia del sole. Ai piedi scarpe Adidas: non avevo, beata incoscienza giovanile, la fobia di serpenti e scorpioni.

Dopo i primi chilometri, percorsi in uno strano silenzio ed a buona andatura, la strada iniziava a salire ed a mostrare il suo aspetto selvaggio: cunette invase da detriti e sterpi dopo l'acquazzone del giorno prima, voluminosi sassi in mezzo alla carreggiata, una mandria di capretti, apparentemente senza la guida di un pastore, ad occupare la sede "stradale" e lo spettacolo di una famigliola di facoceri a bordo pista.

La complicazione maggiore consisteva nel trovare la giusta velocità per evitare che il fuori strada vibrasse troppo per il contatto tra le ruote e le asperità dei solchi lasciati dai mezzi cingolati.

Fin qui, comunque, tutta roba di normale amministrazione, per quel posto. Le complicazioni iniziarono dopo la grande curva del ventunesimo chilometro, che segnava, da convenzione, l'inizio del Passo.

Il posto era contrassegnato dallo scheletro di un arbusto vistosamente riverniciato di un color pisello, tonalità inusuale al confronto con le colorazioni naturali del luogo, le poche macchie verdi tendenti semmai all'ocra.

Feci scattare il cronometro del mio nuovissimo Casio al quarzo, uno dei primi orologi digitali di allora, senza avere l'intenzione di stabilire un tempo da record ma così, giusto per curiosità.

Affrontai la prima rampa, seria per la pendenza e maledettamente lunga, senza rendermi conto che subito dopo la curva successiva, assai impegnativa, si apriva il primo di una lunga serie di burroni, con nessuna protezione sul ciglio della strada. Tenni miracolosamente la Land in carreggiata, mentre una inorridita Dalimo urlava in preda al terrore. Questo bastò per il resto del percorso a suggerirmi prudenza per evitare seri guai.

Riacquistato il sangue freddo, la giovane somala ruppe il suo prolungato silenzio per insultarmi: *Ingegnero piccolo, you are very*

crazy!

Appurato che per la mia e sua incolumità fosse meglio procedere lentamente e con molta prudenza, agii di conseguenza ma, così facendo, le sospensioni del mezzo si beccavano tutti gli avvallamenti del terreno e questo saltarello metteva a dura prova i nostri stomaci.

Dopo solo quattro chilometri, percorsi nel vergognoso tempo di sette minuti, dovetti fermarmi su richiesta di Dalimo, in procinto di essere vinta dalla nausea. *Fai dei bei respiri lunghi*, le dicevo, *mi capisci vero?* A vederla quasi rantolare, avevo dei dubbi. *Maledetto Passo* iniziai a pensare, ma il bello doveva ancora venire. Gli strapiombi si facevano sempre più profondi col crescere dell'altitudine; fintanto che il lato destro era protetto dal monte tutto andava bene, il guaio era avere il fianco completamente e pericolosamente vicino al baratro, soprattutto in quei tratti in cui, come ci aveva *amichevolemente* anticipato Ramazzino, un pezzo di carreggiata aveva ceduto e si passava giusti giusti.

Pregai intensamente che non ci capitasse di incrociare nessuno, perché nel turbinio di pensieri mi ero ricordato di non avere fatto le prove di retromarcia. Con la pista ridotta ad una larghezza di poco più di due metri e mezzo, era assolutamente ridicolo il dubbio se da quelle parti, si tenesse la destra o la mancina, in ossequio ai vecchi padroni inglesi o al simpatico Svicolone! [ndr: personaggio dei cartoni animati Hanna & Barbera, dalla celebre espressione: "svicolo svicolando a mancina"]

A metà strada, percorsa in un bagno di sudore, data l'impossibilità di usare l'aria condizionata per non far sollevare pericolosamente la temperatura dell'acqua del radiatore, ci si presentò di fronte un ostacolo imprevisto ed improvviso: un cobra reale, irto e gonfio nella classica posizione d' attacco, pretendeva di avere la meglio contro le lamiere roventi dell'ambulanza. Innestai la prima deciso, seppur malvolentieri, a passarci sopra, ma Dalimo mi bloccò: *Prego non fare, non fare. Brutta sorte if you kill it! Anche a mi!*

La assecondai più che altro per non innervosirla e spaventarla ulteriormente, se non per vera e propria superstizione, benché degli strani rituali magici, visti in un villaggio vicino a Barbera qualche tempo prima, mi avessero colpito non poco.

Stramaledetto Passo, continuai ad imprecare a mezza voce: la sosta per far scomparire il re dei rettili velenosi era durata un altro

quarto d' ora.

Dopo questo incontro ravvicinato le cose andarono un po' meglio per qualche chilometro: sede stradale più ampia, strapiombi meno accentuati e maggiormente protetti e la possibilità di godere di un panorama mozzafiato, vuoi per l'altitudine, che permetteva una vista da grandangolo, vuoi per una certa dose di macchia fatta di arbusti locali, fra cui di tanto in tanto si potevano intravedere mandrie di capre e capretti intenti a brucare i cespugli.

Però il campionario delle avversità non era ancora arrivato alla fine: poco prima dell'arrivo ci fu il fatidico incrocio. Eravamo su un tratto in falsopiano e, guarda caso non c'era spazio per due mezzi. L'antagonista era uno di quei pseudo taxi di cui mi aveva parlato Fiumi; un fuoristrada Toyota, stracarico di uomini e animali. Il dilemma era chi fosse il malcapitato che dovesse indietreggiare. L'autista scese dal mezzo e si avvicinò con fare minaccioso: io tenni duro e dopo aver suggerito a parole e cenni a Dalimo di fingere un malore, senza avere la certezza che mi capisse, scesi a mia volta dalla Land Rover e mostrai quelli che per me era segni inequivocabili dell'emergenza: la scritta "ambulanza", la croce rossa e la giovane passeggera, straordinaria attrice, in preda ai lamenti. *È una dei Vostri, fatemi passare o rischia di morire.* Quello non se ne dava per inteso, anzi urlava a sua volta. La storia andò avanti per qualche minuto finché Dalimo proruppe in un acutissimo grido "*Vantane, Gudà Vantane!*" o, almeno, questo mi sembrò di percepire e mostrò un vistoso anello indossato nel dito medio. L'uomo tacque immediatamente, il volto improvvisamente "sbiancò" e con un gesto di scusa indietreggiò, innestò la retromarcia e si levò dalle scatole. Per evitare che avesse dei ripensamenti, lo incalzai fino a trovare uno slargo dove, il malcapitato, ripreso colore, si arrestò lasciandoci finalmente proseguire.

Cosa gli hai detto? domandai incuriosito.

Aniga [ndr. io, in lingua Somala] *lanciato maledizione e fatto vedere anello di magia!* rispose Dalimo, come se si trattasse della cosa più naturale.

Due chilometri dopo arrivammo a destinazione. Fermi il cronometro sull'incredibile tempo, considerati gli accadimenti, di sessantacinque minuti e quaranta secondi. A me erano parsi un'eternità!

Sheick era un grazioso agglomerato di case in perfetto stile coloniale *british*: villette di mattoni rossi, finestre all'inglese e piccoli giardinetti sul davanti. Il centro era stato integrato dalla Compagnia, con baracche di forma differente rispetto a quelle del campo di Hudiso, così che l'aspetto finale risultasse ben armonizzato e il confronto tra i nostri due campi base rivelasse un deciso sbilanciamento fra un luogo apparentemente civile ed un altro dalle sembianze della baraccopoli. D'altra parte, ragionavo, Sheick era pur sempre sede della direzione e del Quartier Generale logistico, mentre Hudiso luogo di mero lavoro!

Trovai Giovanni ad attendermi di fronte all'infermeria, dove consegnai ad un inserviente somalo il mezzo e, salutata con una specie di riverenza Dalimo (non si sa mai), mi avviai verso il Pick-up del mio collega. La giovane maga (?) mi stupì, mi afferrò per un braccio e mi baciò sulla guancia salutandomi: *Ciao Ingegnero piccolo. Grazie.*

Il resto della giornata trascorse tra la celebrazione presso la piccola cappella del campo della Messa Pasquale, officiata da un padre francescano francese, scovato, per la bisogna, nientepopodimeno che a Gibuti ed il pranzo a casa di John, dove la moglie si era prodotta in una memorabile performance culinaria a base di una specie di zuppa gallurese, con ingredienti locali (!) ed un delizioso capretto somalo, assomigliante parecchio a quello sardo, il tutto inaffiato da un portentoso Cannonau che Giovanni era riuscito, non si sa come, a portarsi fin lì.

Sazi ed annessi dalle libagioni ci concedemmo una solenne sfumacchiata: John rigorosamente con la pipa, io con le uniche sigarette disponibili in quelle lande desolate, delle Benson & Hedges extra strong, roba da tener testa alle Gauloises, la moglie Enrica con un delizioso narghilè, comprato in un mercatino di Hargeisa, che emanava un forte profumo di menta.

Non feci in tempo, purtroppo, ad assistere al derby calcistico tra i locali e la compagine degli italiani, che si sarebbe disputata più tardi, un'oretta prima del calar delle tenebre, perché avvertito che il servizio taxi somalo chiudeva rigorosamente prima del tramonto e sicuramente quel giorno, neanche con una generosa mancia, avrei potuto trovarne uno disposto a derogare alla regola; il perché era molto semplice: nessuno voleva affrontare il passo con l'oscurità!

Però, a quell'ora, la gran parte dei tassisti se ne era già rientrata al campo di Hudiso e, pertanto, non ebbi scelta. Il mezzo che mi avrebbe riportato a “casa” era sì un fuoristrada Toyota, ma abbastanza datato. Un'accozzaglia di improbabili colori ne aveva definitivamente sfigurato la verniciatura iniziale e, come se non bastasse, sia l'esterno che l'interno erano un trionfo di pellicette di chissà quali animali, il tettuccio era sormontato da un imperiale che, quel pomeriggio, alloggiava alcune gabbie, al cui interno delle vecchie galline producevano un rumore infernale.

Sfortunatamente non potei accomodarmi sul sedile anteriore, occupato com'era da una grassa ed anziana donna somala, rigorosamente vestita d' arancione, che teneva in braccio un moccioso strillante. Su quello posteriore avevano preso posto assieme a me una giovane di belle fattezze, subito dietro la vecchia matrona che aveva tutta l'aria di essere rispettivamente madre e nonna della ragazza e del marmocchio e, al centro, due ragazzi imberbi, sudaticci e maleodoranti.

Io stavo dietro la postazione dell'autista, un anziano e allampanato locale, tutto denti, che masticava in continuazione foglie di Qat [ndr. erba molto utilizzata nel corno d' Africa ed in alcuni paesi mediorientali, dagli effetti psicotropi ed anestetici, oggetto di traffici che si stanno espandendo a dismisura].

Nonostante questa turbolenta compagnia, il guidatore sapeva il fatto suo: procedeva a buona andatura senza peraltro mettere a repentaglio la nostra incolumità, benché ora affrontassimo delle discese anche abbastanza ripide. Inoltre il sistema degli ammortizzatori era enormemente più efficace ed efficiente delle nostre Land Rover, nonostante la vetustà del mezzo, per cui il viaggio procedeva liscio e senza particolare scossoni. Io ero angustiato dal caldo, dagli odori, dal timore di essere contagiato dalle miriadi di agenti patogeni che, secondo me, viaggiavano insieme a noi, dallo spazio angusto e, non ultimo, dagli strascichi di una digestione particolarmente laboriosa.

A metà strada le mie viscere presero a reclamare ben altro alloggio; sognavo le latrine delle nostre baracche pensando ad esse come fossero sale da bagno extra lusso.

Tenni duro, anche perché una sosta sul precipizio, senza intimità al misero riparo di un cespuglio e col concreto rischio di richiamare

l'attenzione di uno scorpione o, peggio, di un serpente velenoso, costituiva un astringente di prima classe.

Arrivato ad Hudiso, scappai a gambe levate verso il WC e, una volta rientrato nella mia baracca, presi una catinella di plastica, la riempii di alcol denaturato, tutta roba che avevo, qualche giorno prima, saggiamente acquistato allo spaccio del Campo, e, dopo essere rimasto completamente nudo, vi introdussi tutto il vestiario, scarpe comprese, per realizzare la disinfezione e disinfestazione totali.



Campo Hudiso 1979
Sullo sfondo un Perlini

In ultimo non mi feci mancare una solenne doccia per oltre una mezzora, in cui alternai vigorose frizioni di alcol e bagno schiuma.

D'ora in avanti e a buon diritto, potevo considerarmi vaccinato a vita per il Continente Nero!

— —  — —

VIDA DE PERROS

por Lilian Caligari



Todos, al menos quienes me conocen y han leído ciertos artículos míos, saben que tuve una vida bastante azarosa, yendo y viniendo por el mundo.

Hay un recuerdo que abarca no sólo esa época sino otras anteriores y aún posteriores a ésta antes mencionada. *Mi hijo*

y sus perros.

Ustedes dirán, ¡cuántos perros tiene este hijo! Nada que ver, más bien yo pondría: ¿cómo pudo mi vástago tener un perro con la cara de asco de su madre al ver el animalito en cuestión, que luego de mamaderas y de romper calzados, como todos, se vuelven unas bestias peludas?

Dice mamá, y yo algo recuerdo, que yo tuve perros y ella gatos en casa. Habré tenido, pero sé también que cual libro tallado en piedra, me quedó siempre grabado lo que nos decía el Prof. de Higiene en Magisterio: “Es preferible adoptar un niño que tener un perro”.

Pensé que tenía mucha razón y con éso en mi mente, olvidé todo lo que podía ser mascota relacionada conmigo.

ME DAN UN HERMANO O QUÉ

Un día tuve un hijo, Giorgio Enrico. Primero, el crío pidió un hermanito. Amablemente le expliqué ante su insistencia, que todos esos chiches que él tenía, si venía un hermanito, los iba a tener que compartir... y el hermanito en cuestión le iba a romper todos sus juguetes (estilo Les Luthier ¿vio?) Palabras más, palabras menos, es

lo que esta docente le dijo a su hijo del alma.

¡¡¡¡¡Qué crueles solemos ser a veces las madres!!!!

EL PRIMER FIDO

Pasado ese período, mi pequeñuelo sigue creciendo y ya con 7 años (1989), estando en la villa cerrada de Istanbul, Turkía, sin peligro alguno de corretear por todos lados, mi nene oye que el padre tiene una perra con cachorritos en la cantera donde él hacía trabajar a los turquitos, amorosos que son vea, personas más adorables no encontré jamás en lo que tiene que ver con cómo tratar a un extranjero.

Pero, no nos vayamos del tema; yo siento eso y paro la oreja. Mi nene dele preguntar y los dos sabían que la decisión final era *¡mía!...* Tímidamente, pero con ganas de correrlo por la desierta calle al técnico en cuestión, dije: “Y si... tráele uno”.

¡Fue la hecatombe!

Al otro día aparece un pequeño de 4 patas que trajo a los veinte niños de la villa a mi casa. Hasta a mí me enterneció; mire usted.

Le dieron tanta leche entre todos, ese día y ni se movieron de mi patio los veinte, hasta que al otro día el “Cucciolo d’uomo” estaba enfermito. Una sra. italiana que era estudiante de veterinaria vino y lo curó.

Conforme fue pasando el tiempo, Fido, que era el nombre del manto negro siberiano o algo así, pasó a ser mascota de todos. Como los europeos fueron los primeros que se pusieron en defensa de los animales, yo me divertía en el supermercado cuando me decían con una sonrisa falsa (quizás): “Su perro me rompió la sábana”, “su perro se llevó los zuecos de la puerta, etc, etc.”



Mi hijo crecía feliz con su Fido. Tenía un reflejo condicionado. Yo habría la puerta de la heladera para sacar la masa de la pizza de la noche y comenzaba a ladrar porque esa noche su plato iba a ser

bien italiano.

¿HABLARÁN IDIOMAS LOS PERROS?

Esto no lo sé pero, sí sé que entendía perfectamente que, en casa, más de la puerta no podía pasar; una vez quisimos que sí pasara, hubo que empujarlo y se fue enseguida para atrás.

El nuestro, por lo pronto, sabía tres idiomas, el italiano y el español en casa y el turco con los turcos. Una maravilla vea.

Cuando nos tocó irnos del lugar, se lo dejamos a un señor italiano que estaba solo y se haría cargo de él. A mi hijo le quedó un hueco en el alma. Y por qué no a los tres en cuestión. Tampoco una es de fierro.

¡UN VETERINARIO AHÍ!

Cuando llegamos a Salto, empezaron los problemas. ¡¡¡¡¡Giorgio ladraba!!!!

Para pedirme algo se ponía en el suelo boca arriba doblaba las piernas y jadeaba.

Lo decidimos en unanimidad, porque primero está la salud después los prejuicios de una madre tonta; así que vino a casa otro Fido, flacucho, galgo y rebueno. Estaba como siempre en el fondo.

Mi hijo volvió a ser humano.

Un día marchóse Fido por arreglos en la casa. Esta vez mi hijo estaba enamorado, así que su pena fue un poco menor y digo un poco porque ahora, casado con 23 años, viviendo en la planta baja de casa, dueño y señor de su vida trajo a su vida una perra.

Sí señores, una Cocker beige de orejas largas que se da el lujo de llevar en brazos, tenerla en la falda y dejarla corretear por adentro de *su casa*.

Yo, madre al fin, qué le pude decir: “No te la pongas en la cama porque te mato”. No sé si lo hizo, espero que no, aunque sí es muy limpita y siempre huele a perfume.

Es así señores míos, mi hijo se dio el gustazo, cuando yo ya no podía decir ni hay.

Y ¿qué les puedo decir? Mientras no venga mucho arriba, a mi casa, ni ande en mis dormitorios, si lo hace feliz, bienvenida sea.

Pero siempre de lejitos para mí, que adoro los niños, pero de los animales no puedo decir lo mismo. Lo siento...

Espero que un día en vez de Beta (que así se llama y es súper mal enseñada de mi mama), me traigan un bebé de verdad. Con esperanzas de tenerlo en brazos y no me ladre... Lilian 2004

-- — □ — --

LE 12 BUCHE - ROSEIRES, SUDAN, 1963

di Ugo Pruneri



In Sudan i lavori erano iniziati l'anno precedente, quindi avevano già disboscato un'ampia zona per costruire il villaggio che, al momento, era composto di baracche di legno con tetti di lamiera.

Si viveva in nove in uno stanzone con un paio di bagni fuori.

La mensa era gestita da un cuoco di Lovero, il quale cucinava abbastanza bene.

Appena giunto, fui subito collocato in officina, come quando lavoravo a Monza: cambio olio, rifornimento di carburante, sostituzione e pulizia filtri, registrazione valvole e altri interventi di questo genere.

Dopo un po' di tempo arrivarono dei camion FIAT 82, che avevano, sotto il radiatore, una piccola leva per aprire l'acqua. Su questi modelli, la FIAT aveva aggiunto una prolunga al radiatore, comoda sì, però quando ci si spostava nella foresta, la leva si muoveva, a causa degli scossoni, facendo così uscire acqua.

Se eri fortunato, veniva rapidamente fuori tutta l'acqua e il mezzo si fermava; altrimenti, se perdeva lentamente, si rischiava di bruciare la guarnizione della testa con la conseguenza che occorreva andare a rimorchiare il camion per portarlo in officina per sostituire la guarnizione. Era un lavoraccio, perché bisognava smontare mezzo motore!

Il capo officina era un certo A., il mio superiore diretto era A.B., mentre P.G. era il responsabile della meccanica industriale (frantoi, etc).

Dopo due o tre mesi circa, un collega di Belluno che era lì dovette rientrare in Italia perché suo fratello, che lavorava in Svizzera,

era morto rovesciandosi col camion, lasciando dei bambini e i genitori anziani che necessitavano di essere accuditi.

Era lui che si occupava della manutenzione, della conduzione delle macchine delle dighe in terra, tipo 20 Caterpillar, con gli autisti, rifornimenti, una cinquantina di camion, pompe dell'acqua, compressori.

Fu allora deciso che, con turni settimanali, ognuno di noi avrebbe dovuto ricoprire il suo posto.

Puoi immaginarti! Avevi lì un motore smontato, tutto lì sul tuo banco, con le tue chiavi, ed eri costretto a interrompere tutto per la durata di una settimana. Quando tornavi, uno che aveva perso la sua chiave regolarmente si era impadronito della tua. Non vi dico la rabbia provata.

Era evidente che così non si poteva continuare.

Mi fu allora offerto il posto come conduttore, che non feci fatica ad accettare.

Nel frattempo ero sempre in officina. Una sera ci fu lasciato un compressore e B. mi disse: "Quel compressore lì è tre volte che lo portano, ma non si riesce a trovare il guasto perché il motore sembra andar bene, ma improvvisamente va su di giri e poi si blocca. Perché poi ne abbiano proprio bisogno in fondo al villaggio rimane un mistero. Se riesci ad aggiustarlo, quando hai finito lo porti oltre il villaggio; là dove vedi delle piante abbattute c'è uno spiazzo: lascialo lì".

Subito iniziai a metterci le mani. Per la verità, non me ne intendevo di compressori, ma con caparbia mi dissi che avrei dovuto sistemarlo. Alla fine, dopo vari interventi e regolazioni sembrava che andasse bene. Così lo portai in fondo al villaggio e lo lasciai lì.

Al mattino gli chiesi: "Ma scusa, quale lavoro andiamo a fare in quello spiazzo? E perché?".

"Ehm, non dovremmo dirlo troppo - mi rispose - ma nei paesi musulmani, come qui in Sudan, i corpi degli stranieri che muoiono non possono essere messi nella bara e spediti in Italia direttamente, ma devono rimanere un anno sotto terra".

"E allora?", feci io.

"Lì stanno facendo dodici buche."

“Perché proprio dodici e che cosa c’entriamo noi?”, ripresi.

“Eh – sospirò – quelli di Milano, della sede centrale, han fatto il calcolo statistico che durante i lavori di costruzione della diga vi saranno dodici vittime di incidenti sul lavoro, quindi...”.

Potete capire il mio stato d'animo: ero appena arrivato, la famiglia era lontano, le lettere giungevano dopo mesi e, a rattristarmi ulteriormente, anche l’idea che probabilmente avrei potuto fare quella fine!

“Chissà, chi saranno mai quelli lì?”, spesso mi chiedevo.

Ho raccolto questa testimonianza da mio padre Pietro (classe 1937), e non me ne vorrà se riporto anche una sua lettera, datata Roseires, 8/10/1963. Penso che possa essere una testimonianza di prima mano che ci arriva da più di mezzo secolo fa.

“Famigliari carissimi,

eccomi in buona salute e contento del posto a Roreires, dove sono giunto alle ore otto di questa mattina. Domenica con voi mi sentivo un po’ giù, ma ora vi posso assicurare che potete stare tranquilli per quanto riguarda il lavoro, dato che mi sono appena presentato all’ingegnere che dirige l’officina e mi ha fatto una buona impressione. Il caldo, poi, non è torrido e gli alloggi sono addirittura da signori. Sono delle baracche a un piano con sei locali allineati alti, di quattro metri quadrati, due portici come il vostro [in cascina], ma protetti esternamente da una fine rete metallica. Ogni locale contiene tre brande, tre sedie e due vestiari come il vostro, tre mensole e un tavolo. E' inoltre dotato di enormi ventilatori sul soffitto.

Ogni baracca ha un refrigeratore per l’acqua, quattro docce, quattro water e quattro lavandini; tutto è ben tenuto da operai di colore che, a turno, ci fanno anche il bucato personale a spese della ditta.

Sono ragazzotti neri su 19 anni (così mi sembra, perché la loro età è difficile da definire).

Per me non datevi pensiero di nessun tipo. Termino, perché ho intenzione di andare allo spaccio a comprare alcune cose che mi occorrono.

Qui l’ora è avanti di 60 minuti esatti.

Vi scriverò di nuovo e vi informerò in modo più dettagliato, anche se non tanto presto, purtroppo.

Saluti a voi tutti. Bacioni, vostro
Pruneri Pierino

P.S.

Ho spedito alla ditta la nota delle spese da me sostenute; presto riceverete la quota fissata per il rimborso.

Fatemi sapere se vi è arrivata nella prima lettera, senza disturbarmi a scrivermi apposta.

Perdonate per come vi ho scritto, ma sono fuori allenamento. Saluti a tutti quelli che chiedono di me. Prima che arrivi a casa, manderò qualche riga anche a loro.

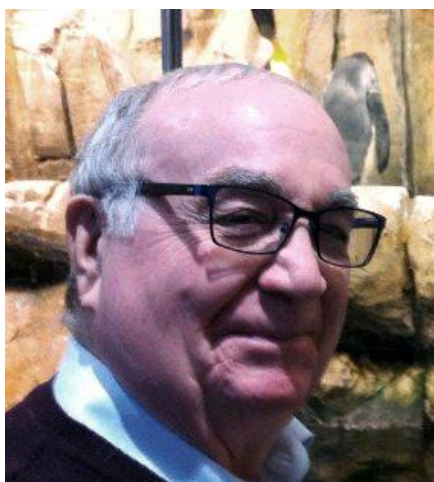
Arrivederci fra almeno dieci mesi in fila. “

— — □ — —

015

SIERRA LEONE

di Alberto Casubolo



Nel '95 mi trovavo in Ghana, impegnato nel progetto Kpong Irrigation, destinato alle risaie.

Durante le mie ferie, venni a conoscenza che il mio ex-direttore dei lavori in Zambia era passato alla Salini e che si trovava a Roma.

Lo chiamai per salutarlo, così ci scambiammo alcune informazioni; alla fine mi disse: “Rimango a Roma per pochi giorni, poi riparto. Perché non fai un salto per incontrarci?”

Non avevo niente da fare e pensai di approfittare dell'invito per andare a trovare dei parenti a Roma.

L'accoglienza fu ottima e fui introdotto nella sala riunioni, dove stavano discutendo il progetto della Giordania.

In breve, il mio ex-direttore mi disse che mi volevano in Giordania e che, se ero d'accordo, dovevo sottopormi il giorno stesso alla visita medica. Gli risposi che ero alle dipendenze dell'Impregilo, che fra poco più di un anno sarei andato in pensione e che sicuramente non potevo rientrare nei loro piani.

“Quando, andrai in pensione - mi dissero - continuerai con noi come consulente”. Siccome l'Impregilo a quei tempi non prevedeva quella condizione, riuscirono a convincermi, così ci accordammo per il contratto. Come stabilito, feci subito la visita medica.

L'accordo era che sarei tornato in Ghana, avrei dato le dimissioni e, fatte le consegne, sarei rientrato a Roma.

Tornato a casa a Carate per terminare le mie ferie, mi arrivò una telefonata che, molto freddamente, mi informava che ero risultato inadatto al loro cantiere per ragioni di salute e che non potevano

fornirmi ulteriori dettagli, ma che, se avessi voluto, avrei potuto recarmi a Roma per un colloquio con il responsabile, il dott. Meo, medico tropicalista.

Così andai a Roma. Attesi due ore dal Dott. Meo, che, una volta ricevutomi, in sintesi mi comunicò che non ero idoneo per motivi di salute e che pertanto sarei stato respinto dalle autorità giordane, che verificavano le condizioni fisiche dei lavoratori stranieri.

Insistetti, dicendo che era impossibile, e chiesi che mi venisse eseguito un nuovo test di verifica, ma lui si rifiutò e mi consigliò di farlo, eventualmente per conto mio, presso l'ospedale "Sacco" di Milano e mi indicò un nominativo a cui rivolgermi.

Rientrai a Carate, informai mia moglie e seguendo le indicazioni ricevute da Meo, andammo al Sacco dove mi sottoposi a un altro prelievo.

Sarei ripartito prima dei risultati e quindi lasciai a mia moglie la delega per poterli ritirare.

Tornato in Ghana, dopo circa una settimana, ricevetti una telefonata da mia moglie, che mi informava che non avevo niente e che tutti i risultati erano negativi.

Non potete immaginare i pensieri che mi si affollarono in testa. Mia moglie mi riferì anche di aver parlato, molto seccata, con la Salini.

Qualche giorno dopo, ricevetti una telefonata dalla Salini stessa, stavolta molto gentile nei toni, che mi informava di ritenere ancora validi gli accordi presi: se avessi voluto, sarei potuto rientrare per la firma del contratto e mi avrebbero inviato, questa volta, in Sierra Leone.

Come d'abitudine, mi informai sulla nuova destinazione, diedi le dimissioni dall'Impregilo e rientrai in Italia.

Al mio ritorno, fui chiamato in sede dall'Impregilo per ritirare un premio di cinque milioni per il lavoro svolto, ma temendo di essere convinto a rimanere con loro, mandai mia moglie a ritirarlo e così partii per Roma.

All'arrivo all'aeroporto di Freetown, trovai ad attendermi un simpatico sierraleonese, che sbrigò rapidamente le pratiche di immigrazione e con un'auto mi condusse a imbarcarmi su un vecchio traghetto coloniale.

Mi informò che con quel mezzo avrei risparmiato la lunga strada

sconnessa che aggirava la laguna fra l'aeroporto e la città e una volta raggiunta l'altra riva, mi avrebbe portato agli uffici per la consegna dei documenti. Dato che era venerdì e gli uffici erano chiusi, avrei potuto trascorrere il fine settimana nella casa degli ospiti. Nel frattempo, io ed altri due, avremmo avuto a disposizione anche l'auto con l'autista per visitare la città e andare al mare per fare il bagno.

Il sabato, ci recammo così in una spiaggia fuori città. Faceva caldo e il mare era accogliente, ma dopo un poco che nuotavo, mi accorsi di strani oggetti galleggianti:



residui dello scarico di qualche fognatura del vicino villaggio.

Trascorsi la notte fra vomito e diarrea; e così pure la domenica.

Il lunedì, andammo in ufficio e un impiegato sierraleonese, che seppi poi essere il nostro infermiere, notò il mio pallore e le mie frequenti visite in bagno.

Mi portò immediatamente al laboratorio di una dottoressa inglese e il responso fu "salmonella".

Mi diedero i medicinali necessari e mi inviarono a Bumbuna.

Il paesaggio e l'ambiente erano tipici dell' Africa tropicale:



vegetazione rigogliosa, strada asfaltata un po', ma non eccessivamente, malmessa; questo almeno fino a Makeni; poi prendemmo una strada in terra battuta, ma ben tenuta dall'impresa, fino al villaggio di Bumbuna.

Da Bumbuna, iniziò la salita verso il cantiere e finalmente giungemmo al villaggio del cantiere Salini, ditta appaltatrice del progetto idroelettrico Bumbuna sul fiume Seli.

Mi assegnarono una casetta; subito mi feci una doccia e andai a cena.

L'indomani: visita dei lavori, presentazione alla direzione lavori dello Studio Pietrangeli di Roma, infine assegnazione dell' ufficio,

dell'auto e del personale che sarebbe stato alle mie dipendenze nella sezione dei servizi tecnici (ufficio tecnico, laboratorio terre e cls, topografi).

Fra le mie incombenze, le principali erano i rapporti con la direzione lavori, la corrispondenza contrattuale in collaborazione con il direttore dei lavori e la programmazione lavori.

I lavori, inizialmente avviati con difficoltà, presto presero ritmo velocemente e con successo.

Nel frattempo, la guerriglia delle armate RUF (Fronte Rivoluzionario Unito), che controllavano l'Est e il Sud del paese, si fece sempre più agguerrita e, in un caso, fu attaccato dalle alture anche il centro militare di Bumbuna. Ero rientrato dall'Italia la sera prima e l'attacco iniziò alle sei del mattino seguente, con colpi di arma da fuoco e mitragliatori. Ci vestimmo rapidamente e scendemmo verso Bumbuna; vedemmo due dei soldati mercenari al nostro servizio che, in pantaloncini e maglietta, disarmati, si avviavano a piedi verso la caserma dei militari.

Vista la situazione, i mercenari decisero di seminare trappole agli accessi al cantiere e di addestrare i residenti italiani all'uso delle armi a disposizione.

Due giorni dopo, il parroco di Bumbuna, preoccupato poiché non vedeva arrivare i fedeli, andò a ispezionare i villaggi dei dintorni e si trovò di fronte a un vera tragedia. I ribelli, non avendo potuto prendere Bumbuna, avevano massacrato le popolazioni dei piccoli villaggi: era rimasta in vita solo una vecchia donna, alla quale avevano tagliato i tendini di mani, braccia, gambe e collo. La poveretta spirò poco dopo, mentre gli animali banchettavano sui caduti.

Nel frattempo, all'ingresso della caserma militare, notammo con sgomento una pertica con in cima il teschio, pulitissimo, di un ipotetico ribelle catturato e ucciso dai militari. Poco dopo, il parroco mi chiamò e chiese aiuto per recuperare un cadavere che galleggiava fra le canne del fiume Sili.



Feci portare delle corde; un giovane sierraleonese si gettò, a nuoto raggiunse il cadavere e lo

trascinò a riva. Appena lo vide, una donna del villaggio iniziò a gridare e piangere: aveva riconosciuto dai vestiti il giovane figlio scomparso giorni prima.

In cantiere si cominciò a pensare se fosse il caso di rimpatriare le famiglie, ma regnava l'indecisione. Mia moglie aveva già in programma di rientrare in Italia. Dopo che ebbe dato l'ultimo biberon alla gazzella del cantiere, l'accompagnai all'aeroporto.

Il battello aveva terminato le corse e quindi fummo obbligati a prendere la lunga strada che aggirava la laguna. Durante il viaggio, fummo fermati da un militare con kalashnikov; pensammo a un posto di blocco e ci fermammo. In realtà voleva solo un passaggio per una località situata sul nostro percorso. A un certo punto, ci disse che era arrivato, così lo facemmo scendere, mentre noi invece proseguimmo. Si stava facendo tardi. Quando imboccammo la strada della laguna, scorgemmo un altro militare che faceva segno di fermarci, ma io ordinai all'autista di proseguire verso l'aeroporto.

Al ritorno, trovammo lo stesso militare che però, questa volta, ci puntò il fucile. Ci fermammo e lui provò a trascinare, urlando, il mio autista giù dalla macchina. Lo fermai, dicendogli che l'autista aveva solo eseguito i miei ordini e che non avevamo visto nessun segnale di posto di blocco. Pensavamo volesse semplicemente un passaggio, ma noi eravamo già in ritardo per la partenza dell'aereo.

Solo dopo che mi fui qualificato come italiano e tecnico del progetto Bumbuna, il soldato accettò di lasciarci proseguire, avvertendoci comunque che in futuro avrebbe sparato.

La settimana successiva, il RUF, sostenuto dalle forze speciali del National Patriotic Front of Liberia (NPFL), si alleò con le forze governative comandate da Joseph Momoh.

Fummo convocati dall'Ambasciatore itinerante italiano a Freetown, presso un ristorante italiano sul mare. Insieme a noi, pochi altri italiani che vivevano in città. Dopo averci offerto un'ottima cena, pronunciò un discorso, in cui ci aggiornava sulla situazione del paese e sull'eventualità di una possibile evacuazione di sicurezza.

Militari e ribelli, uniti, misero il Paese a ferro e fuoco, sottoponendolo a saccheggi e a violenze indiscriminate.

La Salini rinforzò la protezione dei mercenari sudafricani e organizzò la prima evacuazione di venticinque membri di famiglie italiane, soprattutto donne e bambini.

Tutti i beni pesanti vennero messi in valigie e chiusi in un apposito cavò, nel quale venivano custodite anche le armi di riserva dei mercenari. Dovendo partire con l'elicottero, si potevano portare solo i documenti e pochi beni personali in una borsa a mano.

In previsione dell'abbandono del cantiere, iniziammo i lavori di messa in sicurezza delle strutture della diga: smontammo parte della condotta forzata per permettere al fiume di scaricare la piena senza provocare danni e sigillammo, in container saldati, gran parte delle vetture e dei materiali di magazzino.

L'elicottero poteva portare circa venticinque passeggeri e con il secondo invio vennero evacuati i tecnici non indispensabili.

Nel frattempo, le forze armate unite avevano dichiarato la chiusura e l'interdizione dei voli sul territorio (no fly zone). Nella caserma di Bumbuna, c'era un cannone antiaereo della portata di sei chilometri che io stesso avevo autorizzato, tempo prima, a far fissare saldamente su di un pick-up dell'esercito, a cui fornivamo spesso del carburante.

La situazione diventò ancor più drammatica quando i piloti si rifiutarono di effettuare l'ultimo volo di evacuazione; non ci perdemmo d'animo e con il parroco italiano iniziammo a organizzare una possibile fuga a piedi, attraverso sentieri della foresta conosciuti dai locali, verso il confine nord con la Guinea.

La Salini, dopo alcuni giorni, ci informò che stava concordando un volo di emergenza in elicottero per il direttore di cantiere, il



direttore dei lavori e me. Quando fosse stato il momento, avvertito il rumore dell'elicottero, avremmo avuto appena due minuti per imbarcarci con solo una borsa a mano e i nostri documenti. Non bisognava mettere al corrente il personale onde evitare che le ragazze sierraleonesi di alcuni italiani

potessero informare i militari.

Trascorsero alcuni giorni di attesa spasmodica, poi finalmente ci informarono che un equipaggio (ben pagato) aveva accettato e che l'arrivo dell'elicottero era previsto per le dodici e trenta.

Ci consultammo se fosse il caso di allertare il personale;

preferimmo di no e decidemmo così di proseguire normalmente con il pranzo delle dodici.

A metà del pranzo, si udì il rumore dell'elicottero; impartimmo l'ordine di evacuazione immediata e ci precipitammo tutti alle vetture per correre all'eliporto. Io caricai tutti quelli che potevo; altri, invece, erano fuggiti con l'auto senza portarne altri.

Giunto all'eliporto, l'elicottero stava già imbarcando, quando sentii alla radio la chiamata affannosa del capocantiere della ditta tedesca di asfalti che era a piedi e non sapeva dove andare. Senza esitare, scaricai velocemente la gente e ritornai indietro. Mi giunsero di seguito altre chiamate; in breve, caricai otto persone, compreso un imbecille che si portava dietro anche un valigione di effetti personali.

Nel frattempo, continuavano a sollecitarmi perché l'elicottero stava ormai partendo. Arrivai che l'elicottero si trovava già a quaranta centimetri da terra. Ci arrampicammo, gettando le borse dentro e mentre il pilota manovrava a bassa quota verso la Guinea, potemmo constatare di essere tutti presenti

In Guinea, le autorità ci ritirarono i documenti. La Salini ci diede la possibilità di avvisare al telefono le nostre famiglie e dei responsabili ci portarono in alberghi, dai quali non eravamo autorizzati a uscire.

Dopo circa tre settimane, a poco a poco, riuscirono a imbarcarci su aerei di linea per farci rientrare a casa.

Ripresa dei lavori interrotti di Bumbuna

Dopo questo cantiere, fui di nuovo chiamato a Roma per definire l'avviamento del cantiere Mukorsi, in Zimbabwe.

Anche questa è una lunga storia, ma la racconterò forse un'altra volta, insieme a quella dei cinque anni di volontariato trascorsi in Zambia.

Terminata quest'ultima esperienza, mi ero rassegnato a trascorrere la vita da pensionato, approfittandone per risolvere i miei problemi di salute, ma un giorno... mi chiamò la Salini - era l'8 ottobre del 2005 - per riavviare i lavori di Bumbuna, che erano stati interrotti circa otto anni prima, nel 1997.

Il cantiere era stato riaperto, ma era stato trovato gravemente danneggiato: i disegni per lo più rovinati, il magazzino saccheggiato, i cavi di rame asportati e il terreno sul quale poggiava il pesante carro

ponte, in parte smottato per le abbondanti piogge.

Del vecchio personale che si era occupato dei lavori in precedenza, erano rimasti solo alcuni operai specializzati, il sottoscritto e la direzione lavori.

In ogni caso ripartimmo, ma le mie condizioni di salute peggiorarono. Riuscii a riavviare i servizi tecnici, poi chiesi che mi fosse affiancato un giovane ingegnere da formare per consegnargli il settore e, nel giugno del 2006, diedi le dimissioni, feci le consegne e rientrai definitivamente in Italia, in tempo per operarmi.

Oggi il progetto è operativo e provvede a fornire il fabbisogno energetico della Sierra Leone.



SUDIÈ DE ISTANBUL

por Lilian Caligari



-¿A ver? Un es harina. Su es agua, evet es si! Iki es dos.

Yo estudiaba los productos en las góndolas del pequeño supermercado de la villa donde vivía en los alrededores de Estambul y mi dificultad para recordar números y nombres en ese idioma era entre dramática y divertida.

¿Cómo es que me encontraba yo allí, pequeña viajera del mundo? Digo esto para resaltar una época en que trasladarse y viajar kilómetros y kilómetros para mi familia salteña, era algo bastante traumático y triste a la vez, ya que hoy el mismo mundo se ha achicado, no existen tantas barreras, sobre todo en comunicaciones y esto agrandó la posibilidad de que viajar sea muy común para todos, en cualquier lugar donde se haya nacido.

Mas la pregunta seguía dentro de mí, aún habiendo pasado muchos años y muchas localidades en el mapa mundial y de haber tenido la suerte de haber nacido en América del Sur, porque yo ahora, estaba, nada más y nada menos que en ¡Turkía!. Exactamente. En la parte asiática de esa grande, honorable Constantinopla o Bisancio de siglos y siglos atrás.

Con mi hijo de 5 años, los dos, tomamos el avión en Roma, con destino a



Estambul o Istanbul como es llamada internacionalmente.



Mi esposo nos esperaba en el aeropuerto y luego me diría: “No sabes qué casualidad, el avión estaba esperando para aterrizar por el mal tiempo, casi los mandan a otro aeropuerto y en los parlantes se escuchaba ‘¡No llores por mí Argentina!’...” Lo miré dubitativa y pensé: “Epa che, seremos parecidos pero no iguales.” Pero mire, vea, cuando se está afuera, tan lejos, lo que más queremos es estar al lado de alguien que conozca el español del Río de la Plata y, aunque no tomo mate, ante un: “¡Hola che! Se me pianta un lagrimón... ¡Ah!

Argentina y Uruguay entrelazados por la historia, la cultura y el idioma es todo un capítulo aparte de cualquier historia que se merezca llamarse así.

Bien, establecida mi mente en que allí estaba en otra cultura por descubrir aún, recuerdo mi espanto al sentirme de pronto una analfabeta total donde ni una sola palabra podía recordarme algún idioma y mucho menos el mío.

¿Qué decían los carteles? ¿Qué hablaba el chofer? ¿Qué decía mi... no, pare señora, pare, a su marido sí lo entendía? Bueno, sí, me dejé llevar... ejem.

Prosigo. El smog incontrolado hacía que todo me pareciera gris, luego, cada vez que volvía a la ciudad lo vería aparecer por sobre las aguas del Bósforo, amenazante y a la vez todo un espectáculo para una hermosa foto que deslumbraría al más grande artista plástico; lástima que yo no lo era.



Y tanta gente, tantos coches, hermosas autopistas y un conglomerado enorme de edificios y cada tanto, los minaretes de las mezquitas. Si parecía estar en las mil y una noches.

Increíble, vea, aunque lo primero que dijo mi baby fue: “¿Son cohetes de esos de la

luna?”

-No, querido no, es sólo un poquitín diferente a casa ¡que está a

20.000 kms más o menos, así que cállate! (¡La gran siete querido! ¡No me lo hagas acordar ahora!... *Desgraciadamente*), quise agregar pero no pude.

Por suerte nadie, excepto mi esposo, sabía una palabra de español.

Pero ahí estaba yo e iba a vivir tres años entre los turcos, “hablando” por señas o acudiendo al italiano o al inglés en los negocios del centro de donde me correspondería vivir después.

Ahora que lo miro desde tan lejos, mis afectos están también en ellos, en todas esas caras con bigotes, en esas mujeres semi tapadas o cubiertos sus cabellos por un pañuelo blanco, nunca mostrando algo de su anatomía.

Recuerdo cuando, en una librería, le di la mano a un hombre como saludamos nosotros y tuve que salir prácticamente corriendo atrás de mi marido, señalándole al señor turco: “¡Marito, marito!” Evidentemente, el señor no había entendido bien mi saludo occidental.

No olvido la cara de sorpresa de alguno que pasaba la barrera de la villa y nos veía en shorts, camiseta o en la piscina con bikini o malla. No quisiera saber qué se dirían entre ellos. Mejor no. Punto.

Su saludo particular que no entendíamos y mi respuesta haciendo el mismo gesto pero diciendo algo no muy santo en español ¿se entendió? Bueno, dejémoslo ahí.



En mis futuros viajes a la Bagdad Street, lugar muy paquetón donde todo era más cosmopolita pero siempre en la parte asiática, sí que me costó ver la diferencia entre mujeres de mini falda y vestidos streechs (última moda de esa época) es decir, adheridos al cuerpo; maniqués con sombreros hermosos y tanto oro exhibiéndose sin temor. Más de un maniquí se quedó sin vestimenta al pasar mis tentáculos ávidos de moda frente a ellos, vea, y muchos anillos, relojes bañados o de oro, pulseras, tapados, que el tiempo todavía guarda en mis roperos porque un día descubrí a Mohamed, a Omer, Ergant y Sudiè. La misma que me despidió con

lágrimas en los ojos y que fue aquélla a la que le dejaría todas las colchas y manteles hechos por mí, cuando me venía para Uruguay y quien hasta no hace mucho tenía entre mis recuerdos de allá, un alfiletero en crochet también de ella, que me hacía recordar una y otra vez todas estas anécdotas.

La Sudié, quien la primera vez que me sentí mal, vino a verme; ella hablaba su idioma y yo el mío. Inolvidable totalmente, no sólo por la barrera del idioma, sino porque estaban matizadas por mis escapadas al baño. No vaya a ser que se perdiera el hilo de lo que estábamos exponiendo, digo.

¿Cómo olvidarte Istanbul? ¿Cómo se decía harina? ¿Cómo se decía pan? ¡Qué importa, si a pesar de todo fueron los últimos mejores años de mi vida de obras!

Todo lo que vi y viví allá está en esas eternas fotos, tesoros mudos de las hermosas amistades hechas, de las cuales aún conservo muchas, con mucho cariño, de ésa, la maravillosa Turkía y su villa del segundo puente que atravesaba el hermoso canal del Bósforo entre los años 87 y 92 del siglo que pasó.



IL MIO SECONDO CANTIERE "SHIRORO DAM" NIGERIA *di Chiara Crapella*



Nel marzo del 1983, a ventisette anni, sono giunta in Africa, la terra che da sempre sognavo di conoscere. Ho messo per la prima volta piede sul caldo suolo africano a Kano, nel nord della Nigeria, città dove ho pernottato in guest-house. Il giorno dopo, insieme ad altri cantieristi, ho sorvolato la savana con l'aereo della ditta alla volta di Shiroro, dove si stava terminando una bellissima diga in terra battuta.

I primi mesi ho fatto "la signora" passando le giornate a chiacchierare con le amiche in piscina o in casa al fresco; poi ho avuto un posto di lavoro negli uffici del magazzino con Cattaneo responsabile e altri italiani.

In questo modo ho passato tre anni bellissimi e indimenticabili che mi hanno dato l'opportunità di conoscere tantissime persone: uomini con famiglia accanto e scapoli, italiani, uruguayani, cinesi e pachistani.

Il mio compagno carrozziere aveva una macchina a disposizione, con cui la domenica ogni tanto si partiva al mattino girando per i vari villaggi nei dintorni dove si vivevano sulla pelle i colori, gli odori, i sapori del luogo, la povertà e le bellezze della terra d'Africa.

Nei mesi invernali soffiava il vento dal nord, polveroso e freddo, che portava la sabbia del Sahara oscurando il sole; il resto dell'anno pioveva, allora la savana si ricopriva di erba alta che poi seccava per il caldo.

Animali selvaggi non ne ho visti, se non serpenti, scorpioni e iguane; una volta andammo in un parco in cui il safari lo si faceva nel

cassone di un camion, ma anche lì sono riuscita a vedere solo elefanti. Girando si vedevano le grandi piante della buonissima frutta esotica: manghi, papaie, banani.

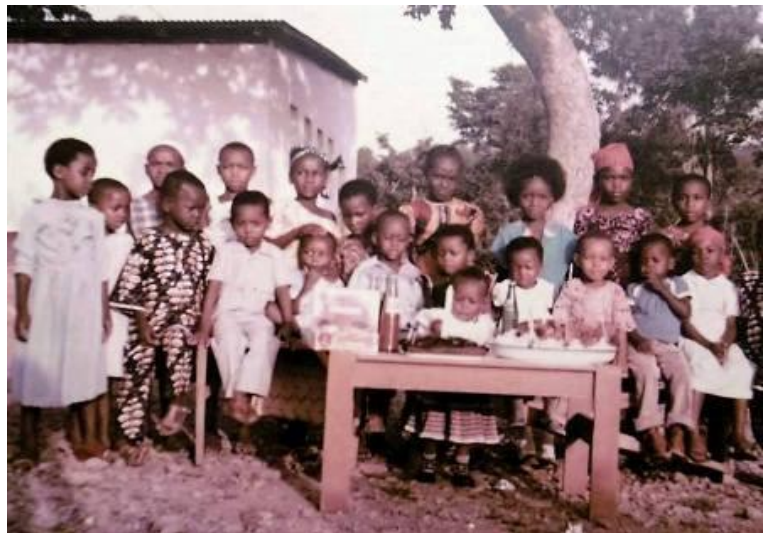
Se ti vedevano con la macchina fotografica in mano, le donne coprivano il viso, perché dicevano che gli avresti rubato l'anima fotografandole, mentre i bambini ti guardavano con infinita curiosità.



Qualche volta ci si ritrovava immersi nelle feste delle varie tribù nigeriane: bellissimi erano i balli dei Fulani, il popolo nomade del luogo.

Partecipai anche al matrimonio di un giovane nigeriano che lavorava nella nostra mensa ed era sempre gentile con me, al punto che una domenica pomeriggio mi invitò a Zumba, un villaggio appena fuori cantiere, dove viveva.

Un locale che lavorava in magazzino, un giorno mi disse che l'indomani sarebbe stato il primo compleanno della sua piccola. Allora gli feci trovare una torta rettangolare per festeggiare: l'avevo coperta con la carta stagnola e sotto avevo usato degli stuzzicadenti per alzarla onde evitare di rovinare la copertura di cacao. Dopo un po' di giorni mi portò la foto della festa con la mia torta in primo piano e cosa vedo: aveva lasciato gli stuzzicadenti e al centro c'era un grosso cero acceso!



In quel periodo ho dovuto sopportare anche tre giorni di degenza nel nostro ospedale a causa della malaria cerebrale, che si manifestava con un forte mal di testa, oltre che con febbre altissima: sembra una cosa impossibile, ma nel torrido caldo nigeriano, mi sono ritrovata più volte a tremare dal freddo per la febbre!

I lavori in diga volgevano al termine e piano piano i membri del

personale e le rispettive famiglie se ne andavano, chi per altri cantieri, chi in Italia; anche il capo magazzino partì e arrivò un nuovo responsabile.

Gli ultimi mesi del 1985 nel mio posto di lavoro eravamo rimasti in quattro italiani, oltre al personale locale: il magazzino, prima formato da due grandi capannoni, si era ridimensionato a uno, e per ufficio si usavano due container con finestra sul davanti posti all'interno, uno per il capo e uno per noi.

Il lavoro mi piaceva e non ho mai avuto problemi con nessuno, però un brutto giorno qualcosa andò storto. Il responsabile della stazione di carburante ogni mattina portava in ufficio la lettura delle pompe e le quantità dei serbatoi. Quel giorno il ragazzo segnalò che mancava gasolio dalle cisterne, ma a noi risultava che appena il giorno prima era arrivata la botte da Minna per il rifornimento. Avvisai subito il capo magazzino, ma non si preoccupò più di tanto perché lui era in partenza per le ferie il mattino dopo. La notizia arrivò al capo cantiere e scattò la denuncia per furto: qualcuno aveva rubato il gasolio e intascato i soldi.

Passavano i giorni e si attendeva il caldo Natale. Qualche giorno prima però noi del magazzino fummo chiamati in tribunale a Minna per essere interrogati sul caso. In quel frangente fui assalita dalla paura, terrorizzata solo al pensiero di trovarmi senza passaporto, bloccata in Nigeria, mentre in Italia si attendeva con gioia il Natale. Un'aula di tribunale per modo di dire, formata da quattro mura con porte e finestre senza serramenti, da dove si vedeva la strada sterrata e una moltitudine di persone che ci osservava incuriosita dall'esterno. Ho provato grande vergogna, come unica donna in mezzo a uomini e bambini. Il processo ebbe inizio, si procedette all'interrogatorio, ma noi eravamo esenti dal rispondere: il capo cantiere aveva organizzato il da farsi e con noi tre italiani c'era un ragazzo che fungeva da traduttore (anche se si parlava e si capiva l'inglese), sapeva cosa doveva rispondere e faceva finta di dirci cosa il giudice chiedeva e rispondeva in merito. Finalmente dopo due ore tutto ebbe termine, ci consegnarono i nostri passaporti e contentissimi di riaverli tra le mani, rientrammo in cantiere.

Pochi giorni dopo festeggiammo l'ultimo Natale a Shiroro in compagnia dei pochi rimasti. Il famoso magazzinoiere in ferie non fece più ritorno in cantiere e non si è più saputo come sia terminata.

I mesi se ne andarono piano piano, noi eravamo una grande famiglia unita e le serate si passavano sempre insieme per non lasciarsi prendere dalla nostalgia.

Arrivò il giorno della partenza e me ne andai con altri quattro: destinazione Lagos. Già era distante (circa settecento chilometri) e purtroppo i vari posti di blocco lungo il percorso (da pochi mesi era avvenuto un colpo di Stato) ci allungarono la giornata.

Una notte e un giorno sull'Oceano Atlantico, poi il vecchio aereo Dante Alighieri dell'Alitalia partì per la nostra Patria, sorvolando l'amata Africa!

— — □ — —

OSPITALITA' ARABA

di Sabatino Lusi



Quando si dice prendere il toro per le corna. La mia prima esperienza di un cantiere all'estero fu la più difficile che si possa immaginare: il deserto dell'Arabia Saudita sul golfo Persico.

Nel 1977 fui assunto dalla COGECO S.p.A. e fui inviato in un cantiere a Riyadh per fare pratica prima della destinazione definitiva.

Avendo già esperienza del mio lavoro, la mia pratica consisteva, per lo più, nell'aggiornamento sulle normative vigenti sul posto e, soprattutto, nel fare molto esercizio di lingua, dato che in Arabia Saudita, oltre all'arabo, si parlava esclusivamente l'inglese. Purtroppo io non ne conoscevo nemmeno una parola perché a scuola avevo studiato il francese, che parlavo discretamente, e conoscevo un po' di spagnolo, ma nessuna delle due mi dava una mano. Il fatto poi che i miei colleghi stessero combinati quasi come me non era motivo di consolazione.

A questo proposito racconto un episodio che non dimenticherò mai.

Ero arrivato a Riyadh da poco tempo ed avendo necessità di acquistare alcuni oggetti, un collega si offrì di accompagnarmi e di farmi da interprete, perché diceva di parlare bene l'inglese.

Entrammo in un negozio ed il mio compagno incominciò a parlare con il proprietario arabo; lo vedevo che questi rimaneva alquanto interdetto fino a che, ad un certo punto, ci chiese in italiano: "Voi siete italiani?"; alla nostra risposta affermativa continuò: "Allora, per favore, parlatemi in italiano perché in inglese non vi capisco".

Dopo circa tre mesi a Riyadh, fui inviato nella sede della mia

destinazione finale sul golfo Persico: Dammam, città che si trova esattamente di fronte all'isola di Bahrein, emirato arabo dove si corre un gran premio di Formula Uno e vicino alla base americana di Daharan, sede dell'ARAMCO (compagnia arabo-americana per l'estrazione del petrolio nel golfo Persico) e dell'unico aeroporto della zona. Noi costruivamo un tratto autostradale nel deserto.

Dopo circa due mesi nel nuovo cantiere, una volta ultimate le prime villette prefabbricate, ottenni il permesso di portare la mia famiglia; tornai a Roma il 16 marzo 1978 e ricordo che mia moglie, che mi aspettava a Fiumicino, mi informò che proprio quella mattina era stato sequestrato dalle Brigate Rosse, l'on. Aldo Moro.

Dopo aver sistemato le nostre cose in Italia, con le nostre bambine di due anni l'una e di appena due mesi l'altra, salimmo su un DC 9 dell'Alitalia e partimmo, non sapendo che l'avventura era appena cominciata.

Dopo qualche ora di viaggio il comandante ci comunicò che, siccome sull'aeroporto di Daharan era in atto una tempesta di sabbia, doveva atterrare a Kuwait City in attesa della cessazione della stessa. Ci spiegò allora cosa fosse una tempesta di sabbia.

Nel deserto, di norma, il vento soffia sempre nella stessa direzione spostando notevoli quantità di sabbia (le dune che camminano) che nel loro movimento coprono tutto, soprattutto polvere, erba secca ed arbusti.

Quando, per particolari fenomeni meteorologici, il vento soffia nel verso contrario, si scatena una specie di uragano che, sollevando la sabbia, dissotterra tutto ciò che essa aveva coperto, in particolare polvere. La polvere assieme alla sabbia più sottile viene sollevata nell'aria oscurandola e, trascinata dalle correnti ascensionali, si sparge nell'atmosfera anche ad alta quota oscurando il cielo fino ad un'altezza che può arrivare a due chilometri.

L'aereo atterrò a Kuwait City, ci fecero scendere e ci ritrovammo nella sala d'aspetto dell'aeroporto in un mondo per noi fuori dalla realtà perché, allora, gli occidentali da quelle parti erano come le mosche bianche.

Vedere tutta quella gente vestita nelle foggie più strane, sentire odori forti e pungenti di spezie sconosciute o quello dolciastro e disgustoso del tabacco dei narghilè non era gradevole.

Il comandante dell'aereo ci comunicò che, a breve, ci avrebbero

portati tutti in albergo dove con molta probabilità avremmo dovuto pernottare.

Mia moglie mi disse che il nostro trasferimento in albergo avrebbe sicuramente creato problemi alle nostre bambine, anche per il caldo torrido, per cui avrebbe preferito tornare a bordo dell'aereo. Feci la richiesta al comandante e lui mi rispose che una decisione in merito non dipendeva più da lui, in quanto l'aereo, una volta atterrato, perdeva l'extraterritorialità passando sotto la competenza delle autorità locali, ma aggiunse che avrebbe inoltrato la nostra richiesta a chi di dovere.

Dopo circa un'ora ci venne dato il permesso di tornare a bordo dell'aereo. Ricordo che, mentre mia moglie accudiva la bambina di due mesi, l'altra, che aveva poco più di due anni, si rese conto di avere a disposizione, per i suoi giochi, un aereo vero e si scatenò correndo avanti e indietro, curiosando dappertutto e facendo capriole sui sedili, sempre però seguita dal mio occhio vigile.

Passarono molte ore prima di riprendere il viaggio, ma non ci furono ulteriori problemi e giungemmo finalmente a destinazione.



Il nostro villaggio era ubicato in mezzo al deserto a circa quattro chilometri dalla città. L'unica barriera che separava il nostro campo dal deserto, dove pascolavano cammelli e dromedari, era una semplice rete

metallica.

Nel campo vivevano una decina di famiglie italiane, in altrettante villette distribuite intorno ad una piscina, una quarantina di impiegati ed operai italiani e circa cinquecento africani di nazionalità somala, eritrea e keniota, alloggiati in edifici prefabbricati.

Poco lontano dagli alloggi, mense e servizi c'erano tutte le strutture del cantiere quali uffici, officine, parco macchine ecc.

La temperatura e l'umidità erano altissime in tutte le stagioni e, soprattutto d'estate, non riuscivamo a sapere quanti gradi ci fossero. Per tutto il campo infatti erano sparsi termometri che, essendo tutti di fabbricazione italiana, avevano come valore massimo 50 gradi e

segnavano questo valore per settimane.

Vivere in quell'ambiente per noi diventò presto una consuetudine e le mie bambine giocavano intorno alla casa con paletta e secchiello come sulla spiaggia del mare.

A questo proposito ricordo un episodio che descrive quale poteva essere l'impatto di questo paesaggio per chi lo vedeva per la prima volta.

Venne dall'Italia un ingegnere che pernottò nella Guest House. Al mattino andai a prelevarlo per fargli visitare il villaggio prima di andare in ufficio; quando uscimmo lui si avvicinò alla rete di recinzione, guardò la distesa di sabbia che arrivava fino all'orizzonte ed esclamò: "Che spettacolo ragazzi! Ma di che vi lamentate? Se ci fosse il mare sarebbe come stare a Rimini".

Un altro episodio che descrive le condizioni di vita in quell'ambiente accadde a mia moglie.

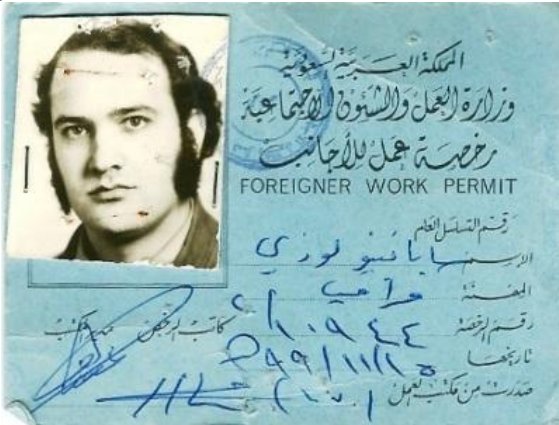
Il venerdì, giorno festivo, approfittavamo per andare a fare acquisti a Dammam, città tipicamente araba con il suo suk ed un mercato del pesce spettacolare, oppure nella città vicina di Al Khobar, che anche per la vicinanza alla base americana dell'ARAMCO, aveva strutture, servizi e negozi all'avanguardia. C'erano avveniristici centri commerciali che in Italia ancora non esistevano. Ne ricordo uno, una struttura enorme, dove si poteva acquistare di tutto, dagli alimentari all'abbigliamento all'elettronica, fino alle autovetture.

Quando uscivamo di casa di pomeriggio, avevamo l'abitudine di spegnere tutte le luci esterne perché, dopo il tramonto, potevano attirare insetti e scorpioni. Al tropico il sole tramonta intorno alle sei del pomeriggio.

Un venerdì, terminati gli acquisti, tornammo al villaggio; era buio pesto quando arrivammo a casa. Io lasciai accesi i fari della mia Toyota Corolla ed incominciai a scaricare pacchi e pacchetti, mentre mia moglie, con la bambina piccola in braccio e l'altra per mano, si avviò nel vialetto in cemento che conduceva alla porta". "Corri" la sentii gridare "corri, ho calpestato qualcosa di grosso che si muove sui miei piedi, vieni a controllare presto!" Mollai tutto, corsi da lei, accesi le luci e rimasi di sasso. A terra c'era una vipera cornuta del deserto che si contorceva intorno alla testa sfracellata. Per quei rarissimi casi fortunati della vita mia moglie aveva, inavvertitamente, piantato il sottile tacco della scarpa proprio sulla testa della vipera

arrotolata davanti alla porta di casa. La vipera del deserto è una specie di salsicciotto lungo più di un metro con due protuberanze sulla testa, che le danno il nome, ed una piccola coda all'estremità. È uno dei rettili più velenosi al mondo ed il suo morso non lascia scampo. Quella notte non dormimmo e da allora lasciammo le luci perennemente accese.

Nel mio ufficio avevo un impiegato di nazionalità eritrea, Osman, che catalogava e teneva in ordine tutte le pratiche ed i documenti del personale e che mi faceva da interprete perché oltre all'italiano



parlava sia l'inglese che l'arabo; c'era anche un impiegato arabo, Said, che si occupava di tutte le pratiche di permesso di soggiorno e di lavoro (conservo ancora il mio permesso di lavoro scritto in arabo). Con Said, che aveva all'incirca la mia età, si stabilì un rapporto di amicizia oltre che di lavoro. Ciò era dovuto al fatto che,

avendo anche lui un figlio di pochi mesi, capiva quali fossero le mie difficoltà in quell'ambiente e cercava di darmi una mano per reperire tutto ciò che era necessario alle mie bambine.

Accadde così che un giorno mia moglie ed io decidemmo di invitarlo a casa nostra assieme a sua moglie. Quando arrivarono la moglie era completamente coperta da un burka nero, che aveva solo una sottile fessura in corrispondenza degli occhi, ma appena entrata in casa se lo tolse.

Era una ragazza di circa venti anni molto bella, pettinata e truccata perfettamente e vestita all'europea in jeans e camicetta; ci disse che aveva viaggiato e studiato in Europa e parlava bene l'inglese; era molto preparata e spigliata e subito si trovò a suo agio con mia moglie con la quale iniziò a parlare di moda ed attualità come una qualsiasi ragazza italiana. Avevano portato nella carrozzina il loro bambino, un maschietto di circa sei mesi. Mi rimase impresso il suo visino di carnagione leggermente scura che veniva accentuata dal fatto che gli occhi erano truccati con rimmel e matita. Inoltre il bambino era fasciato come una mummia, con le sole braccine libere, come si usava da noi tanti anni fa. Fu una bella serata. Mia moglie se la cavò egregiamente, stando attenta a non cucinare cibi che

potessero mettere in imbarazzo i nostri ospiti.

Ci furono altre serate simili, finché un giorno ricambiarono l'invito.

Il giorno stabilito ci recammo all'indirizzo che ci avevano dato ed arrivammo ad una villetta ad un piano con un giardino delimitato da un muretto.

Al cancello ci aspettava Said che ci fece entrare, poi chiese a me di aspettare qualche minuto ed accompagnò mia moglie e le mie bambine ad una porta sul lato destro della casa che mi sembrò l'ingresso della cucina. Tornò da me ed insieme entrammo da un'altra porta sul lato sinistro. Nel tragitto mi spiegò che, siccome in casa c'erano altri ospiti, doveva rispettare la consuetudine per cui donne e uomini entravano da ingressi separati per accedere agli spazi riservati alle une ed agli altri.

Mi condusse in un salone il cui pavimento era completamente ricoperto da tappeti, non c'era nessun tipo di mobilio, ma solo cuscini addossati ai muri perimetrali. Seduti in terra ed appoggiati ai cuscini, con le gambe incrociate alla moda araba, c'erano sei uomini, piuttosto anziani, che mi furono presentati da Said come suoi zii e suo nonno.

Tutti si alzarono in piedi e vennero a salutarmi, anche se io rimasi un po' imbarazzato perché non sapevo come comportarmi. Stavo per dare la mano come è nostra consuetudine ma, una alla volta, ciascuno di loro si avvicinò e pronunciando il saluto "Salam aleikum" fece un leggerissimo inchino con il capo e poi portò la mano a sfiorare prima il petto e poi la fronte. Io conoscevo la risposta al loro saluto ma, mentre pronunciavo "Aleikum salam", ero piuttosto impacciato perché non sapevo cosa fare con le mani.

Si sedettero di nuovo tutti a terra, con le gambe incrociate, mentre io mi sedetti direttamente su un cuscino perché, pur facendo qualche goffo tentativo, non c'era verso di assumere una posizione decente sui tappeti.

Come mi spiegò Said, nessuno di loro parlava inglese, che nel frattempo io mi ero sforzato di imparare studiando sodo, e lui mi faceva da interprete quando venivo coinvolto nella conversazione.

Ricordo che il più anziano, che poi era il nonno, si rivolse direttamente a me e mi chiese qualcosa. Io chiesi a Said di tradurmi la domanda, ma lui nicchiava, finché rispose: "Ti ha chiesto se sei cristiano". Io annuii con la testa ed il nonno mi fece un'altra domanda

che tradotta era: *perché?* Ma mentre lo diceva il suo viso aveva assunto un tono triste.

Evidentemente dal suo punto di vista era dispiaciuto per me perché non dividevo il suo credo. Io apprezzai il suo rammarico, prendendolo come una delicatezza nei miei confronti, e risposi con un sorriso, mentre pensavo che in una circostanza analoga ed a ruoli invertiti, con molta probabilità mio nonno avrebbe fatto le stesse domande.

Ad un certo punto tutti si alzarono, uscirono nel giardino ed andarono a lavarsi le mani ad un lavandino; io feci lo stesso.

Quando rientrammo nel salone, due ragazzi portarono un grande vassoio che depositarono al centro della stanza. Vassoi del genere, alcuni enormi, li avevo visti nei negozi del suk di Riyadh, ma non sapevo a cosa servissero. Questo, del diametro di circa un metro, era colmo di riso e, disteso sul riso, c'era un agnello intero (*kharouf*) cotto al forno.

Tutti si sedettero alla solita maniera intorno al vassoio e, dopo la preghiera di rito, incominciarono a mangiare. Sempre più impacciato chiesi a Said se potevo usare un cuscino per sedermi e lo pregai di procurarmi un cucchiaino per mangiare. Tutti mangiavano con le mani, anzi con una sola mano: prendevano un pugno di riso, lo appallottolavano e lo portavano alla bocca. Sempre con una sola mano rompevano un pezzo di agnello, facevano la porzione giusta e la portavano alla bocca. Vedendomi impacciato nel mangiare il riso con il cucchiaino senza toccare l'agnello, perché non sapevo da che parte incominciare, tutti mi vennero in aiuto. Ognuno di loro sceglieva le parti migliori dell'agnello e le depositava, con delicatezza e quasi per caso, sul riso dalla mia parte. Quando di fronte a me si fece un bel mucchietto di carne mi sentii in dovere di mangiarne una buona parte: questa volta, però, rigorosamente con le mani.

Mia moglie mi raccontò che anche lei si era trovata in una sala coperta di tappeti e cuscini, su uno dei quali era adagiato il bambino sempre truccato e fasciato stile mummia. Sedute a terra c'era la moglie di Said con quattro donne, tutte col viso scoperto ed il velo sulla testa. Mangiarono uova strapazzate in una salsa di cipolle, dolci e datteri e bevvero Coca-Cola direttamente dalle lattine. Ogni tanto comunicavamo per mezzo della mia bambina più grande che aveva libero accesso alle zone separate degli adulti.

Finito il pasto si ripeté il rito del lavaggio delle mani e, tornati nel salone, ci fu servito il tè bollente con la caratteristica teiera dal becco enorme. Alla fine ci alzammo, tutti mi salutarono con la delicatezza di prima ed uscii in giardino assieme a Said che andò a recuperare mia moglie e le mie bambine dalla zona delle donne. Ci salutammo ed io lo ringraziai in arabo della bella serata con quella bellissima parola che mi piaceva e piace ancora tanto: SHUKRAN (grazie).

— — □ — —

ALLA DIGA DI MOSUL, IRAQ

di Gino Curti



Sono Gino Curti, addetto ai tracciati per Impregilo. Il racconto si riferisce al mio periodo di permanenza nel cantiere Gimod a Mosul, in Iraq, per la costruzione di una diga sul fiume Tigri, nel nord del paese. Arrivai in Iraq nel febbraio del 1982 col compito di prendere in carico l'ufficio topografico in qualità di caposettore e vi rimasi fino al settembre 1986.

Al gruppo di imprese costruttrici venne dato il nome di GIMOD (German-Italian - Mosul Dam)

Capofila era la tedesca Hochtief, seguita dalla Zublin e dalla Trapp, sempre tedesche, mentre le imprese italiane erano l' Impregilo e l' Italstrade.

1 - Quadro generale

L'impianto idroelettrico di Mosul è un imponente complesso idroelettrico costituito da una diga in roccia con nucleo in argilla che sbarra il corso del fiume Tigri, 60 chilometri a nord di Mosul.



Le acque dell'invaso permettono il funzionamento di una centrale idroelettrica con quattro turbine in grado di fornire energia elettrica a tutto il nord del paese. Una seconda centrale in caverna, costruita nel corpo della collina in spalla destra, ha la funzione di pompare l'acqua a un bacino di stoccaggio ricavato

sulla sommità della collina stessa, 400 metri più in alto.

Questo bacino viene riempito tramite due pompe-turbine che sfruttano l'elettricità in esubero delle ore notturne. Durante le ore diurne l'acqua ritorna a cadere sulle pale delle due pompe che, funzionando alternativamente anche come generatori, restituiscono quell'energia elettrica che altrimenti andrebbe perduta. Questa centrale in caverna viene alimentata tramite un tunnel di circa due chilometri, con la presa situata appena a valle della diga principale.

Per mantenere costante il livello di questa presa, è stata costruita a circa dieci chilometri più a valle un'altra diga, sempre in terra e roccia, ma di modeste dimensioni, comprendente anche una centrale con altre quattro turbine di buona capacità.

Si viene a formare, così, un altro piccolo invaso di modeste dimensioni con lo scopo di mantenere il livello dell'acqua alla quota necessaria per far funzionare le pompe della centrale in caverna.

In quel periodo l'Iraq era in guerra e quasi tutto il personale locale era impegnato al fronte. Per ovviare a questa situazione, l'ente governativo appaltante aveva stipulato un accordo con la Repubblica Popolare Cinese per l'invio sul posto circa 5.000 uomini. Altri 2.000 circa venivano dall'India e dal Pakistan e un altro migliaio dalla Thailandia. Noi tecnici europei eravamo circa un migliaio, compresi i familiari.

Mi ricordo che un giorno, a fine turno, con alcuni colleghi avevamo steso un inventario per capire di quante nazionalità fosse composto il personale del cantiere: ebbene, le nazionalità rappresentate erano ben trentadue.

Al campo non mancava proprio nulla, il supermarket era sempre ben fornito, il club con piscina e i campi da tennis erano sempre a disposizione. La scuola italiana funzionava fino alla terza media con insegnanti venuti dall'Italia. Sul lavoro, la lingua ufficiale era l'inglese, ma anche il tedesco era molto usato.

La guerra non sembrava sfiorare quel posto; osservando attorno, ci si rendeva conto di trovarci come su di un'isola felice perché circondata e protetta da quegli inquietanti nidi di mitragliatrici che si scorgevano stazionare sulle alture attorno al campo.

Le cose da raccontare sarebbero tante, ma mi sono proposto di evitare l'argomento "lavoro" e di dedicarmi al ricordo di quei momenti che solo in quel luogo fu possibile vivere.

2 - Iraq - Diga di Mosul 1982 - postazione militare al campo

Un giorno, rientrando dall'ufficio, notai un bulldozer che scavava una buca a qualche decine di metri dal retro di casa mia.

Siccome il campo era ancora in via di costruzione, non diedi peso alla cosa pensando che si trattasse di lavori di urbanizzazione. Ma, il giorno dopo, con mia sorpresa, vidi che dalla buca sporgevano le teste di quattro militari alacremenente impegnati a riempire sacchetti di iuta con terra o sabbia per poi disporli sull'orlo dello scavo come muro di protezione. Sapevo che il campo era sotto protezione militare, quindi non indagai più di tanto.

Il giorno dopo, vidi che da quella buca, oltre la sommità del muretto, spuntavano le canne minacciose di una mitragliatrice contraerea puntata verso l'alto e in seguito notai che la postazione era presidiata costantemente, a turno, da tre o quattro militari che passavano il tempo sdraiati al riparo sul fondo della buca.

Un pomeriggio, tornando a casa, vidi che questi militari avevano fatto amicizia con i ragazzini, i nostri figli, che giocavano nelle vicinanze; non solo, ma, con mio disappunto, vidi anche che, per gioco, avevano messo mio figlio Diego seduto sul seggiolino della mitragliera e lo osservavano ridendo divertiti, mentre questi si dava da fare gridando "bum – bum", immaginando di sparare a chissà quale aereo. La cosa non mi piacque e vietai a Diego di avvicinarsi, per il futuro, a quella postazione.

Andai poi in Direzione per protestare per l'eccessiva vicinanza di quella postazione militare alle nostre case, manifestando anche l'impressione che noi fossimo usati come elemento di dissuasione contro possibili attacchi da parte di forze aeree iraniane.

La Direzione mi diede retta e sollevò delle rimostranze presso il comando militare della zona, che le accolse, dislocando tutte quelle postazioni contraeree sulle alture che circondavano il cantiere.

3 - Iraq: alla diga di Mosul 1985: una gita fuori porta

In tempo di primavera, il venerdì pomeriggio, a volte, si andava a



fare una escursione sulle colline situate a nord del nostro campo.

Si preparava il box con panini e bibite per la merenda al sacco e con le auto ci si inoltrava fra quelle alture fino a che il sentiero lo permetteva, poi le si posteggiava in uno spiazzo per continuare a girovagare a piedi senza meta. In bella vista, sul punto più alto di una collina a picco sul fiume Tigri, spiccava la bianca figura di un monumento Yazidi a forma di fiamma, visibile a chilometri di distanza.

Gli abitanti curdi di quella zona, che vivevano in piccoli insediamenti sparsi fra le colline, non si mostravano di frequente e, quelle rare volte che capitava di incrociarne qualcuno, noi cercavamo di socializzare offrendo biscotti o sigarette.

Qualche volta, tuttavia, capitava che dalle auto lasciate incustodite venissero asportati i panini e le bibite lasciati all'interno. Una volta due di loro vennero colti sul fatto e noi chiedemmo loro come mai si comportassero in quel modo dato che, se l'avessero chiesto, noi avremmo ben volentieri condiviso le nostre vettovaglie.

Con mia sorpresa, essi risposero che questo modo di comportarsi era l'applicazione del "diritto di razzia", usanza che faceva parte delle loro tradizioni e che era applicata legalmente nei confronti dei viandanti stranieri che transitavano sui loro territori.

Questo fatto capitò anche a un mio collega svizzero della Direzione Lavori. Lo conoscevo molto bene perché veniva spesso a trovarmi in ufficio, non solo per problemi di lavoro ma anche per qualche chiacchiera in libertà. Mi parlava spesso della sua Svizzera, per la quale nutriva tanta nostalgia.

Una volta, mi raccontò che qualche giorno prima durante una di quelle gite "fuori porta" gli avevano sottratto, non solo le bibite, ma anche il passaporto che lui, imprudentemente, aveva lasciato nel bauletto dell'auto. Al suo rientro al campo, aveva denunciato il fatto alla polizia, la quale era subito intervenuta setacciando il villaggio fino a che il documento venne ritrovato e il colpevole arrestato.

Il collega conosceva molto bene quell'ufficiale di polizia perché con lui aveva avuto rapporti di lavoro. Qualche giorno dopo, questi entrò nel suo ufficio porgendogli il passaporto recuperato con fare soddisfatto e orgoglioso per il successo dell'operazione compiuta.

Il mio collega lo ringraziò molto e, mentre il poliziotto stava uscendo dall'ufficio, gli venne da chiedere: "Ma la persona che ha rubato il passaporto che pena dovrà scontare?"

L'ufficiale, già sulla porta, si girò verso di lui e gli rispose: "Ah, non ti preoccupare più per lui; è stato fucilato ieri all'alba!"

Rievocando l'episodio, al collega erano venute le lacrime agli occhi: non si perdonava per quel tragico epilogo, di cui si sentiva in parte responsabile.

Questo episodio successe durante la costruzione della diga di Mosul, nel lontano 1985.

Bisogna tener presente che allora l'Iraq era in guerra e che vigeva la legge marziale.

4 - Iraq: alla diga di Mosul 1986: archeologi al lavoro

Nelle primavera del 1986 la diga era stata quasi completata, il fiume era stato deviato nei due tunnel e il lago già si stava formando. Guardando a nord, si vedeva lo specchio d'acqua che giorno dopo giorno si allargava sommergendo a poco a poco tutti quei luoghi che conoscevamo benissimo, non solo per ragioni di lavoro, ma anche perché erano stati meta di frequenti escursioni con la famiglia nei giorni festivi. Anche la vasta zona del fiume nella quale erano stati dislocati gli impianti per ricavare tutti i materiali inerti necessari alla costruzione della diga, era ormai sommersa.

Il progetto prevedeva che la formazione del lago avvenisse gradualmente: il primo invaso doveva raggiungere una certa quota, per poi restarci per un paio d'anni. In seguito, l'invaso sarebbe stato ripreso, ma sempre con gradualità e con soste annuali per permettere l'assestamento geologico dell'area interessata dal peso di quella enorme massa d'acqua.

Questa situazione aveva allarmato gli istituti di archeologia della Università di Roma e di quella tedesca di Amburgo, che, preoccupati nel sapere che una vasta zona ricca di antichi reperti archeologici sarebbe andata sommersa, si mossero per poterne recuperare il più possibile, prima che essi andassero perduti per sempre.

Allo scopo, un gruppo di archeologi italo - tedeschi aveva preso alloggio a Mosul e tutti i giorni si recava sul posto a eseguire gli scavi in un "sito", giudicato da loro interessante, che si trovava a circa venti chilometri a nord della diga e dal nostro campo.

Per programmare i lavori, questi archeologi avevano bisogno di sapere di quanto tempo potessero disporre per eseguire i loro scavi prima che il "sito" venisse sommerso completamente. Per questo

motivo, il capo spedizione si rivolse alla nostra direzione chiedendo informazioni al riguardo. Il vice-direttore, ing. B., lo indirizzò al mio ufficio perché una risposta in tal senso era possibile solo dopo aver rilevato la quota altimetrica di quel “sito”.

Fu così che conobbi l'ingegnere che era a capo di quel gruppo di archeologi: era di Bologna e insegnava storia antica all'Università di Roma. Purtroppo non ne ricordo nome.

Concordammo che ci saremmo incontrati per recarci sul posto, dove lui mi avrebbe indicato come raggiungere il “sito” oggetto dei loro scavi. Lui sarebbe venuto da Mosul e io gli sarei andato incontro, così da trovarci lungo il percorso. Gli avevo spiegato che con la mia auto non potevo dirigermi a nord più di tanto senza permesso; le auto del cantiere erano dotate di targhe particolari, caratterizzanti le vetture degli enti governativi, e per questo potevano essere oggetto di attacchi da parte di guerriglieri curdi quando ci si avventurava troppo a nord del cantiere fuori dalle strade presidiate.

Quando ci incontrammo, lasciai l'auto parcheggiata a bordo strada facendo in modo che fosse visibile, contemporaneamente, da due postazioni militari: la strada era tenuta sotto controllo da questi “nidi”, dislocati ogni 500 metri circa uno dall'altro.

A bordo della sua auto con targa “civile” ci dirigemmo verso nord per circa 20 chilometri, poi lasciammo la strada principale per raggiungere le colline del sito archeologico, dal quale si poteva scorgere in lontananza l'acqua del lago che si stava formando.

Sul posto si notavano i segni di scavi recenti e il professore me ne indicò uno in particolare: si trattava di una piccola tomba con le pareti di sassi sovrapposti e che presentava, sul fondo, l'impronta che un piccolo corpo sepolto sul fianco vi aveva lasciato. Mi spiegò che quella tomba poteva risalire anche 5.000 anni prima e che quel tipo di sepoltura era in uso presso gli antichi Sumeri. Quel piccolo corpo era sicuramente appartenuto a una bambina di stirpe reale, deduzione convalidata anche dal prezioso anello che era stato rinvenuto nelle sue dita.

Nell'osservare tutto questo, mi sentii emozionato e non potei fare a meno di pensare a quella principessina, a come fosse la sua vita in quella società misteriosa; forse, anche lei giocava con le bambole. Forse, anche lei si bisticciava con i compagni di giochi e alla sera si coricava accompagnata dal bacio della buona notte della mamma.

La morte, per lei, era sopraggiunta troppo presto ed era stata adagiata in quel piccolo sepolcro a riposare; si direbbe per sempre!

E invece no! Non per sempre, ma solo fino a quando, noi persone del ventesimo secolo, non saremmo andate a disturbarla! Ma, vi assicuro, che tutto è stato fatto col massimo rispetto e delicatezza: il che mi fa pensare che lei ci avrà sicuramente perdonato, osservandoci birichina dal posto in cui ora si trova .

Di ritorno al campo, ci lasciammo con l'accordo che avrei provveduto a rilevare la quota del "sito" comunicandogliela appena in mio possesso.

Questa volta, però, dovendo uscire dalla zona protetta con la mia auto e con l'autista, sarebbe stato necessario seguire tutte le regole e chiedere le autorizzazioni previste.

Col benestare del direttore passai dall'ufficio politico che si trovava nel primo blocco dei nostri uffici. Il responsabile di quell'ufficio mi preparò una carta, dicendomi di recarmi al posto di polizia che si trovava su di una collinetta all'imbocco del nostro campo. Raggiunsi quella postazione, sempre accompagnato dall'autista che mi faceva anche da interprete. Il poliziotto che ci ricevette ci disse che dovevamo aspettare l'ufficiale di turno che sarebbe giunto di lì a poco e che, terminata la cerimonia dell'alza-bandiera, ci avrebbe ricevuto. Infatti l'ufficiale arrivò, la bandiera fu issata al vento con i quattro poliziotti della guarnigione schierati sull'attenti, agli ordini secchi e precisi dell'ufficiale. Questo giovane ufficiale, poco più che ventenne, lesse la carta che avevo con me e dopo averla timbrata mi spiegò, in inglese, di andare al comando di una divisione dell'esercito che era accampata a poca distanza dal nostro campo. Si rivolse anche, in arabo, all'autista per assicurarsi di essere stato compreso.

Andammo al comando di divisione attraversando il campo fra le tende di quei militari, tutti giovani, poco più che adolescenti, ma dall'aspetto fiero e orgogliosi nella loro uniforme.

Il comandante ci osservò scrutandoci severo, poi lesse la carta e si rivolse con ordini secchi e precisi a un subalterno, che si allontanò veloce. Dopo qualche minuto, ritornò seguito da due giovani militari armati di Kalasnikov. Questi, ci disse, sarebbero saliti sulla nostra vettura e ci avrebbero accompagnato sul luogo di lavoro per proteggerci da qualsiasi possibile, anche se improbabile, attacco della guerriglia locale.

Così ritornai al “sito” e, aiutato dall’autista che mi faceva anche da canneggiatore, piazzai lo strumento topografico in prossimità degli scavi, rilevando la quota del luogo prendendo come riferimento quella del lago, di cui conoscevo il valore altimetrico. I due militari si erano piazzati ognuno su una delle alture vicine per controllare che nessuno si avvicinasse.

Finita l’operazione, ritornammo al campo dove comunicai l’altitudine del “sito” al Direttore, il quale informò gli archeologi che potevano stare tranquilli perché l’acqua del lago si sarebbe fermata a quota inferiore per almeno due anni ancora. Essi potevano così programmare il proseguimento degli scavi tenendo conto del tempo a disposizione.

5 - Iraq: alla diga di Mosul 1986: la moschea del campo Gimod.

Verso la fine del cantiere, il campo permanente destinato al personale tecnico che avrebbe seguito il funzionamento delle Centrali Idroelettriche era quasi ultimato.

Sembrava che tutto fosse stato completato secondo il progetto stabilito, invece quel giorno il Direttore mi chiese di occuparmi del posizionamento di una moschea che l’Ente Governativo aveva deciso di costruire nella parte alta del campo.

Bene! Nessun problema! Sapevo che la moschea doveva essere orientata verso La Mecca; quindi, chiesi che mi fossero fornite le sue coordinate geografiche e avrei così tracciato sul posto l’asse della costruzione con l’orientamento richiesto.



Niente di tutto questo: l’orientamento sarebbe stato individuato da un Imam che era in arrivo da Mosul.

Al giorno convenuto, poco prima di mezzogiorno, ci trovammo sul piazzale dove era stato deciso di costruire la moschea; l’imam arrivò e io lo osservavo incuriosito, cercando di capire di quale strumento si sarebbe servito per individuare l’orientamento verso La Mecca.

Questa persona, non più giovanissima e dai modi solenni e

cerimoniosi, prese dalla sua vettura un rudimentale treppiede munito di filo e piombo che piazzò in mezzo alla radura fra lo stupore e la curiosità degli operai presenti. Sistemato il treppiede, dispiegò un ampio foglio di carta sul quale era stato disegnato un goniometro graduato con i gradi sessagesimali. Il filo a piombo coincideva col centro di questo goniometro e la luce del sole proiettava l'ombra del filo sul cerchio graduato.

L'Iman faceva tutto questo con solennità e concentrazione e tutti noi aspettavamo di vederne il risultato. Era quasi mezzogiorno, il turno di lavoro finiva, ed eravamo tutti impazienti di rientrare per la pausa di mezzogiorno. Ma lui aspettava immobile guardando l'orologio e consultando le tavole fitte di numeri stampate su di un vecchio libretto vetusto e sgualcito che teneva con sé.

A mezzogiorno preciso, ruotò leggermente il goniometro stampato sul foglio a terra in modo che l'ombra del filo a piombo coincidesse con lo zero. Poi, consultando il manuale, indicò a quanti gradi si trovava l'orientamento verso La Mecca: perché tale doveva essere in quel luogo, in quel determinato giorno, in quella precisa ora!

Mi apprestai velocemente a fissare la linea della direzione indicata sul terreno, murando chiodi e picchetti lungo tutta l'area in modo che la costruzione venisse eseguita secondo l'orientamento richiesto. Quando ci preparammo a rientrare, mi fu impossibile non udire il commento ironico di uno degli assistenti che, rivolto a un altro collega, diceva: "Meno male che c'era il sole!"

Dopo un paio di mesi la moschea entrò in funzione e, alle ore dovute, la voce cantilenante dell'imam si propagava sul campo Gimod accompagnando il quotidiano ritmo della nostra vita.



020

URIBANTE, VENEZUELA – VILLAGGIO “LA TRAMPA”

di Gianfranco Moras



9 marzo 1979: partenza per il Venezuela, cantiere Uribante.

Si trattava di costruire una diga in arenaria dell'altezza di circa 140 metri per un volume d'invaso di circa 11 milioni di mc., comprese tutte le opere accessorie (sfioratori, gallerie, opere di presa, ecc.) e il nuovo villaggio che al mio arrivo ancora non esisteva.

Arrivai a S. Cristóbal in serata, parcheggiai all'Hotel Jardín, cenai e poi andai a dormire.

Verso le undici di sera venni chiamato dalla reception e invitato a scendere urgentemente. Scesi e trovai M. di Sospirolo (ex Taabo): è sempre un piacere incontrare persone conosciute in altri cantieri.

« Stasera andemo fora a beber quattro birre».

«Ma son strac» rispondo.

«Vien con mi che te passa tutti i mal» insiste.

Uscimmo e andammo poco lontano, al “Mi belo campo”.

Meraviglioso, altro che birre.

L'indomani, passai presso l'ufficio, dove incontrai il capo cantiere B. conosciuto a Taabo che, con una piantina in mano e quattro bestemmie, mi disse:

«Questa è la pianta del villaggio della Trampa, vai su a fare il villaggio che c'è S. che ti aspetta; prima finisci le case e prima arrivano le mogli e i figli».

Guardai la piantina (che tuttora conservo): due pezzi di A4 attaccati con lo scotch, scala 1: 5.000, indicanti la planimetria della zona, piena di curve di livello da sembrare una ragnatela, e

rettangolini giallo e rossi indicanti il tipo delle case, collegate a dei percorsi in rosa senza quote od altro...

Allora gli dissi: «Geometra, mi sembra poco per fare un villaggio».

E lui giù un'altra bestemmia: «Vai su che sai quello che devi fare».

Compresi, l'esperienza del villaggio di Taabo era servita a qualcosa, quindi partii per La Trampa.

Giunto alla mensa del cantiere, incontrai S. che conoscevo da Taabo, in quanto lui era quello che seguiva la posa dei massi di roccia per il paramento della diga; mio dovere come topografo, allora era quello di predisporre le modine per indicare l'ingombro delle scarpate esterne del rilevato.

Un caffè veloce e via, si parte, ma con un primo inghippo: la Toyota verde pisello assegnataci, unica fra tutte le macchine del cantiere, non aveva la cabina chiusa ma il telone.

La strada per arrivare a "La Trampa" (nome del villaggio), distava circa cinque chilometri dal campo base, non era asfaltata e tutta la polvere entrava in cabina dal di dietro attraverso le fessure; così, quando si scendeva, eravamo tutti impolverati.

S., bellunese, era un bravo assistente: cappello di paglia a tese larghe a protezione della pelle delicata, gran conoscenza delle macchine operatrici; ricordo anche il suo rosario di bestemmie per via della macchina col telo e della polvere che dovevamo assorbire.



S. con i 3 operatori (grader, D7 e D8) pronti per inizio lavori...

Con noi vennero anche un venezuelano con un bulldozer (Cat D7) ed un colombiano (grader Cat 180H), due operatori locali di cui non ricordo i nomi.

Seguendo la piantina arrivammo al bivio, più o meno dove si diramavano le tre strade principali: una andava alla zona alta, una alla zona bassa e l'altra procedeva verso la mensa, club e case scapoli – località indicata come La Trampa.

«S., cossa che fen? Anden par in su o par in zo? Dritti no se pol andar.»



Fabbricati in demolizione per dare spazio alla piazza, case scapoli, mensa e club.

Infatti la zona della mensa era ancora occupata dal fabbricato del mandriano che era in fase di esproprio.

Avendo a disposizione un Cat D7 ed un grader – decidemmo di partire coi lavori nella zona bassa.

Eravamo in collina (chi ha abitato alla Trampa lo sa bene) e così partimmo con il taglio della

scarpata per iniziare la strada.

Con l'andar del tempo e con l'arrivo di ulteriori mezzi per movimento terra e di altro personale espatriato, con S. creai le nuove strade: essendo la zona collinosa e molto scoscesa, dovetti calcolare le pendenze in modo da accedere ai piazzali soggetti a spianamenti, utili per la posizione dei fabbricati,

Inoltre si dovette procedere anche con la posa dei servizi (fognature, acquedotto, energia elettrica, ecc...).

Tralascio le difficoltà che abbiamo vissuto con i trasportatori di ghiaia dal fiume per costruire le strade e i piazzali inghiaati; con i loro piccoli “volteo” a benzina, da 2/3 mc. alla volta, era una discussione a ogni arrivo: troppo carichi, scaricavano dove volevano, e S. si arrabbiava puntualmente. Però, nonostante ciò, il lavoro procedeva.

Tutto il nostro personale locale veniva trasportato con gli autobus dal "Paradero – Paradiso" dove c'erano la mensa e i dormitori (inizialmente per noi espatriati in attesa delle nuove case).

Il villaggio era situato su un promontorio incombente sull'area del futuro lago, in mezzo a montagne verdi e poco abitate. Mediante il teodolite potevo individuare un filo di fumo uscire dalla vegetazione, segno della presenza di qualche nucleo di indios.

Il nome "La Trampa" – Trappola, come sentii dire dai locali, derivava da un fatto risalente alla guerra di Simón Bolívar, che in questo luogo battagliò mettendo in trappola una gran quantità di nemici.

So soltanto che nella zona bassa, e proprio vicino alla mia casa, all'inizio esistevano tre depressioni coniche molto profonde (tipo le doline del Carso), dei crateri perfettamente circolari, segnalati anche in mappa, con diametri variabili dai 12 ai 40 metri, e scarpate molto ripide, pieni di vegetazione; inizialmente erano pericolosi, in quanto se qualcuno o qualche mezzo finiva dentro, non si conosceva la fine. Erano state forse queste le trappole? In ogni caso, sbancando e riempiendoli di materiale, tutto si risolse.

La costruzione dei fabbricati del villaggio fu eseguita da una ditta italo-venezuelana, che aveva preso in subappalto la costruzione completa delle case; nostro onere erano tutti i movimenti terra, dalla platea delle case, alle strade, alla posa dell'acquedotto, fognature, elettricità, telefono, ecc...

La manodopera di questa ditta viveva in baracche provvisorie, formate da pali e lamiere ondulate, costruite al momento, dove necessitava l'impiego del personale, oppure viveva nelle case in costruzione. Il personale era composto da un misto di nazionalità e tutti andavano d'accordo, ognuno con la sua mansione, essendo il loro lavoro retribuito a cottimo; lavoravano sempre con ogni orario e vivevano senza tante esigenze.

Io dovevo seguire anche lo stato di avanzamento dei vari fabbricati e ricordo che il numero delle persone impiegate per dette opere, sparse su tutto il villaggio, era arrivato a 450-500; i fabbricati dovevano essere consegnati chiavi in mano.

Ebbi un assistente tedesco, Franz, un uomo sulla sessantina il cui compito era di tenere sotto controllo questi subappaltatori.

Ricordo di lui il buon parlare l'italiano alla tedesca, ma mi rimasero impressi soprattutto i suoi stivaloni alti e neri, sempre lucidi, non so come facesse a tenerli così puliti girando per il cantiere; poco mancava che facesse il saluto a braccio teso sbattendo i tacchi. Mi fu utile perché con la sua grinta tedesca al momento della consegna dei fabbricati, potevamo contestare alcuni particolari mal eseguiti.

Queste baracche provvisorie e mobili formavano dei nuclei (parte bassa, alta, zona club e scapoli) composti da cucine, mensa, dormitori, magazzini, depositi, bordelli per tutti, dove non mancava mai la birra; succedeva di tutto, ma essendo isolati per conto loro, non intralciavano minimamente lo svolgere dei nostri lavori.

Sta di fatto che sul promontorio del nuovo villaggio, anche durante i lavori, pascolavano mucche allo stato brado, infestate da zecche e con mosconi al seguito.

Grande incomodo erano le zecche: stare fermi in mezzo all'erba voleva dire vedere centinaia di minuscole zecche che cercavano di risalire su per i pantaloni. Io personalmente, una sera, facendo la doccia, mi son sentito una roba strana in zona cavallotto dei pantaloni, proprio là sotto; mi accertai e vidi che era una zecca abbastanza grossa. Non restava altro che andare dall'infermiere S., mettermi col sedere alto e procedere alla sua estrazione: gran risate, ma proprio là doveva stabilirsi! Dopo la disinfestazione sono stato invitato nei giorni seguenti a ritornare per verificare eventuali problemi. Non fu simpatico mettermi in quella posizione, ma tutto si risolse bene.

Nel procedere con i lavori era facile incontrare serpenti e serpentelli, all'inizio belli da vedere, ma poi, riconoscendoli come coralli, l'impressione cambiava. Per non parlare di enormi scorpioni e vedove nere, sempre presenti sul percorso; poi per fortuna questo fenomeno sparì, forse perché sbancando li avevamo disturbati. Mantengo tuttora il vizio di capovolgere gli scarponi prima di calzarli, in maniera da verificare la presenza di qualche intruso.

Ricordo che quando fu il momento di sistemare i giardini delle case, essendo stato fatto lo sbancamento su terreno alquanto argilloso, e conoscendo le abitudini degli italiani a coltivarsi l'orto dietro casa, considerai doveroso portare un po' di terra vegetale sopra queste spianate incolte.

Ad inizio cantiere, quando ancora si era in fase di perlustrazione per individuare i siti dove recuperare la ghiaia a fondo valle, avevo perlustrato un tratto di fiume e individuato una zona di scavo per il recupero della ghiaia. Per poter accedere a tale zona, tracciai allora una strada per il passaggio dei mezzi che, in un tratto, doveva attraversare una zona alluvionale ricoperta di terra nera, vegetale e carica di humus.

Ricordando poi, al momento di sistemare il verde, che quella terra era proprio idonea, facemmo un blitz un sabato mattina e giù al fiume, con pala e camion, caricammo e trasportammo su al villaggio la terra nera, scaricandola direttamente nei giardini.

Tutto sembrava a posto, ma al momento della stesa, essa si

rivelò un vespaio di nidi di serpentelli che, scoperti, fuggivano da tutte le parti. Non erano velenosi, ma crearono lo stesso uno scompiglio non indifferente. Liberati da questi intrusi, mi presi un bel po' di insolenze! Ma in fin dei conti il terreno si dimostrò molto fertile.

La zona del nostro intervento era situata a una quota media di 1.150 metri circa e la caratterizzavano una catena montuosa, denominata Cordigliera Preandina e il fiume Uribante, affluente dell'Orinoco. Il clima era alquanto piovoso, con acquazzoni frequenti per parecchi mesi l'anno.

Proseguendo con questi spianamenti, si scaricava il terreno superfluo verso valle senza compattarlo; questa terra alquanto argillosa, assorbendo le frequenti piogge, diventava una massa di fango.

Un giorno, il branco di mucche decise di scendere, o forse vi fu obbligato, per questa scarpata di terreno cedevole, ma successe che incominciarono ad impantanarsi ed affondare nel terreno pesante.

Venne organizzata per la domenica successiva, con i nostri operatori locali, una battuta di pesca in montagna.

Si discusse dell'argomento per tutta la settimana, al club, in mensa. Ci si organizzò per recuperare l'occorrente, chi rimediò le canne, chi il filo e gli ami, chi le reti, chi le esche (fu un problema trovare i lombrichi o "butole"). Insomma, riuscimmo a preparare un po' di arsenale per questa scampagnata sportiva, non dimenticando i sacchetti di plastica per raccogliere il pescato.

L'appuntamento era fissato nella piazza del club alle sei del mattino. Completato il carico e non dimenticando le borse termiche con le birre, si partì con destinazione periferia di Pregonero, dove ci aspettavano altri residenti del luogo.

La comitiva era composta da quattro pick up. Al punto d'incontro si aggiunsero quattro cavalli con relativi destrieri. Fatti i dovuti saluti, ci indirizzammo su per una vallata stretta tra pareti quasi a picco, strada bianca con curve a strapiombo su dei precipizi alquanto inquietanti.

Poco dopo ci fermammo su una piazzola con una casetta in lamiera ondulata e frasche: si trattava un negozietto, dove ci bevemmo un *negrito*. Lasciate le macchine e i cavalli con Pedro di guardia, caricate in spalla le attrezzature da pesca e le borse

termiche, ci incamminammo su per un ripido sentiero che ogni tanto l'apripista doveva allargare a colpi di machete.

Una salita alquanto pesante per le nostre gambe, ma lo sforzo veniva affrontato con l'aspettativa di vedere da un momento all'altro un tranquillo lago di montagna dove adoperare le nostre attrezzature sportive. E invece la pesca quassù era tutta un'altra cosa.

A un certo punto iniziammo a sentire il rumore lontano di una cascata; poi, in mezzo a questa foresta verde smeraldo, scorgemmo un torrente, non più largo di due metri, che attraverso una fitta vegetazione piombava in un laghetto sottostante, limpidissimo, dove si vedevano i pesci sguazzare, e poi ancora altra cascata, altro laghetto e così via: un continuo succedersi di vasche d'acqua, dove era impossibile però armare canne e lanciare l'esca data la fitta vegetazione circostante.

Ci guardammo in faccia, come facciamo a pescare? Semplice, due dei nostri tre aiutanti, si allontanarono e salirono a monte della prima cascata: lì uno prese in mano la zappa e stando con l'acqua alle ginocchia, incominciò a mescolare il fondo del torrente creando un turbinio di fango in quell'acqua limpida.

Mentre risaliva la china, mi era sorto un dubbio sull'utilità di quella zappa, ed ecco che mi si rivelava la sua funzione, quella di intorpidire l'acqua.

Il secondo, con il machete, si recò alla ricerca di certe liane o radici; le tagliò e scorticò certi rami che rilasciavano un liquido biancastro; li lanciò infine nell'acqua torbida ed il tutto si rovesciò giù per la cascata.

Il terzo, tolte le scarpe e piegati i pantaloni fino al ginocchio, entrò nel laghetto più a valle.

Noi lo guardavamo.

Quando l'acqua del laghetto fu tutta torbida, vedemmo i pesci uscire dall'acqua boccheggiando. Semplice, erano stati drogati: ora bastava avvicinarsi, prenderli, buttarli a riva e insaccarli. Che pesca!

E questo si ripeté anche nei laghetti sottostanti, tanto semplice era prendere quelle meravigliose trote, che arrivavano anche a un chilogrammo di peso.

Contenti del pescato, alleggerite le borse termiche del loro contenuto, in tarda mattinata ridiscendemmo il sentiero con il nostro bottino, giustamente diviso con i procacciatori, non senza discutere

sul metodo e sul sistema di pesca appena scoperto.

Tanta fatica per portare canne, mulinelli e tutto il materiale accessorio, quando con una zappa ed un machete si era fatta una strage.

Al ritrovo, al parcheggio delle macchine, a negozio aperto, assisto ad uno scambio di merce: un *campesino*, abitante di queste montagne, sceso col cavallo, pistola a tamburo alla cintola, era lì a barattare della merce. Egli produceva dello zucchero grezzo, penso proveniente dalle canne da lui coltivate, una melassa nera, contenuta in sacchi di iuta; la espose al negoziante, trattò e la scambiò con petrolio, un po' di zucchero raffinato e alcune *cervezas*. Caricata la merce nei borsoni della sella, rimontò a cavallo, salutò alzando il cappello, dette due speronate nei fianchi del cavallo ed eccolo galoppare lungo la strada bianca, inseguito da un cane abbaiente e voglioso di intimorire la bestia.

Entrammo su invito nel negoziante, e bevemmo una birra: "Basta che sia fresca!" esclamai. Infatti la prelevò da un frigorifero tutto arrugginito ma funzionante, forse a petrolio.

Avendo finito le nostre scorte, la "POLAR" proprio ci voleva.

Tornando alle caratteristiche ambientali, devo ricordare una particolarità che si evidenziava quando si univano i due fiumi in piena: Uribante e Rio Negro.

L'Uribante, il principale, con un fondo composto di ciottoli (*peñones*) di colore rosso, era un torrente con piene improvvise di acqua rossastra, dovute a copiose piogge a monte; piene che arrivavano inaspettate e che obbligavano a ritirare le macchine operatrici dal fondo valle a grande velocità, perché non rimanessero sommerse.

Ai piedi del costruendo villaggio esisteva un ponte sospeso con funi e tavolato ad uso carraio, che servì per un certo periodo per transitare con le Toyota dal villaggio alla sponda destra, ma dopo anni, una notte la piena lo scalzò via.

Il Rio Negro, fiumiciattolo più calmo, dal fondo limoso, di materiale nero, quello che aveva creato il deposito alluvionale di terra nera carica di serpentelli, era un affluente di sinistra dell'Uribante. Quando entrambi erano in piena, si notava che per un lungo tratto questo fiume scorreva metà nero e metà rosso, poi, data l'impetuosità della corrente, tutto si mescolava in un rossonero.

Uno fra i primi dei tanti problemi da risolvere ad inizio cantiere, fu l'approvvigionamento dell'acqua: bisognava individuare una *quebrada* o gola, dove l'acqua scorresse sempre, verificarne l'origine e la qualità, imbrigliarla e intubarla fino ad una cisterna che alimentasse la base provvisoria, per i primi occupanti. Qualche volta necessitava anche l'ausilio di una autobotte.

Che vita con questa tubazione, posta lungo la strada tortuosa appena costruita in un terreno di arenaria instabile, che in fase di assestamento continuava a franare sulla tubazione trascinandola per metri. Così, quando non arrivava più l'acqua al campo provvisorio, bisognava risalire la tubazione e trovare l'interruzione per provvedere alla riparazione.

Altro problema fu l'approvvigionamento di acqua per il villaggio di 400 abitanti, dotato di servizi, situato in cima ad un promontorio dell'altezza, rispetto all'Uribante, di 130 metri: dovevamo individuare un posto nel fiume dove inserire dei tubi perdenti alla massima profondità, in cui infilare due



Il villaggio da casa mia

pompe sommerse e soprattutto dove le piene non coprissero di detriti il pozzo. Bisognò predisporre un adeguato basamento in calcestruzzo sul fiume e uno su al villaggio e mettere in tensione tre cavi in acciaio per sospendere i due tubi ed il cavo elettrico per il funzionamento delle pompe.

Ed eravamo ancora nella parte bassa del villaggio, appena sopra la quota del futuro lago artificiale; poi il villaggio si sviluppava verso l'alto, altri 80 metri di dislivello, e bisognava spingere l'acqua fin lassù nella zona superiore in una ulteriore immensa vasca di deposito, dove sarebbe stato installato il vero e proprio depuratore. L'acqua depurata da lì doveva arrivare poi alle case ed ai servizi per caduta, con i dovuti controlli di pressione.



RICORDI DELL'AFRICA *di Elena Brazzo*



In questo breve racconto vorrei evidenziare un fatto che ancor oggi, a distanza di tempo, resta il ricordo più doloroso del periodo vissuto in Africa.

Avrò così la possibilità di far riemergere in me momenti, belli e brutti, di quel tempo ormai lontano.

Potrei scrivere un libro per quanto avrei da dire, ma un racconto, si sa, deve essere necessariamente breve e per questo ho scelto di narrare gli episodi di cui, ancora oggi e a distanza di tempo, ricordo ogni dettaglio.

Una dei momenti più tristi l'ho vissuto in Costa d'Avorio.

Prima di dare inizio alla mia testimonianza, devo ammettere che mai avrei creduto mi fosse data l'opportunità di vivere una esperienza così "unica e indimenticabile"; in sintesi, una lezione di vita che mi ha fatto crescere e capire la vera importanza della famiglia.

Non è stato facile trascorrere cinque anni della mia esistenza lontana dai miei familiari, ma posso tuttavia ritenermi fortunata per la possibilità che ho avuto di conoscere un mondo del tutto speciale.

Io e mio marito André Aoudj, di nazionalità francese e tecnico Michelin, insieme abbiamo vissuto e visto cose che oggi con gioia ed entusiasmo possiamo raccontare agli amici, ma soprattutto ai nipotini, che ci guardano estasiati, come se ascoltassero una bellissima favola, a parte il drammatico episodio che racconterò in seguito.

La nostra prima esperienza africana fu in Costa D'Avorio, nel lontano 1977/'78.

La casa che ci era stata assegnata era molto bella e spaziosa, circondata da un enorme giardino di banani e con annesso un tucul, in cui trascorrevamo gran parte della mia giornata; motivo che mi diede

la possibilità di conoscere, solo qualche giorno dopo, una coppia, nostra vicina di casa, di origine francese.

Loro, a differenza nostra, erano a fine contratto, ma intenzionati al rinnovo dopo una breve vacanza che intendevano trascorrere nella loro Parigi.

Fu semplice per me diventare amica della donna, nonostante il mio stentato francese. L'unico problema tra di noi era costituito da un cane di grossa taglia, che ritrovavo spesso nel mio giardino e che spaventava a morte, non solo me, ma anche la mia piccola Sonia.

Alla mia richiesta di tenere al guinzaglio Buch (questo era il nome del cane), la donna mi rassicurò dicendomi: "Non devi avere paura, lui è innocuo; pensa che dorme con il mio piccolo Antoine".

Antoine aveva quattro anni; era un bimbo educato, ma, a parer mio, di salute cagionevole.

Dopo due settimane, Nicole (la mamma del bimbo) bussò alla nostra porta per salutarci, esclamando allegramente: "Finalmente ci faremo due settimane di vacanza e poi ci vedremo di nuovo." Io chiesi: "E il cane?" "Non ci sono problemi," rispose, "andrà al villaggio africano con il nostro boy; lo riprenderemo poi al nostro ritorno."

Trascorsero giusto due settimane e capii subito che i vicini erano tornati perché Buch, di mattina presto, era già nel mio giardino. Lo ricacciai bruscamente al di là della rete, richiudendo il cancelletto che separava le due case. Non so perché, ma quel cane, che avevo rivisto dopo due settimane, questa volta mi fece una brutta impressione. Era così magro e sporco da sembrare un vero cane randagio.

Il giorno stesso, ci ritrovammo con la signora Nicole per un caffè e lei mi raccontò qualche particolare delle loro vacanze parigine.

Era trascorsa solo una settimana dal loro ritorno, quando il piccolo Antoine iniziò a tossire sempre più insistentemente. L'avevo udito tossire addirittura per tutta la notte.

Il mattino stesso, come di solito, mi recai al supermercato. Appena entrata, la commessa non perse tempo e ad alta voce mi chiese: "Ha sentito, signora, che brutta notizia?" "No", risposi distrattamente mentre sceglievo la frutta. "Si tratta del piccolo Antoine", continuò la commessa, "ma non è suo vicino di casa? È stato portato in piena notte d'urgenza all'ospedale." Sbalordita, non risposi, ma mi recai in fretta alla cassa per pagare quanto avevo

comprato.

Mi incamminai a piedi, dirigendomi direttamente verso l'ospedale.

Non potevo certo tornarmene tranquillamente a casa! Dovevo sapere che cosa fosse capitato a quel piccolo per il quale già provavo dell'affetto. Seguì due infermieri che vidi entrare in una stanza; non so come non svenni nel vedere tutto ciò che stava accadendo attorno al piccolo.

Non ricordo esattamente quanti medici vidi chinati sul piccolo corpo inerme del bambino, ma ciò che mi sconvolse fu un defibrillatore che sul petto infantile veniva manovrato quasi con disperazione da diversi medici.

Le lacrime scesero silenziose sul mio viso all'idea che quel bimbo poteva essere mio figlio. Non fu difficile immedesimarmi nel dolore di quei genitori che vidi piangere, disperatamente, in un angolo della stanza.

Il piccolo spirò qualche minuto dopo.

Venni a sapere, in seguito, che la causa della morte era dovuta a un morbo trasmesso dal grosso cane che dormiva nello stesso letto del piccolo Antoine.



AVVENTURE IN MOZAMBICO

di Claudio Gullini



Nel 1982, la ditta per cui lavoravo come geologo ebbe l'incarico di fornire il personale per un progetto finanziato dal Governo italiano in Mozambico. Si trattava di un lavoro di équipe per la ricerca delle risorse nel sottosuolo del distretto di Magude (circa centocinquanta chilometri a Nord di Maputo).

Lo staff tecnico era composto di un esperto in interpretazione di foto aeree e rilevamento geologico, di un'équipe di geofisici, della nostra squadra di perforazione, di un ingegnere chimico e di una squadra di topografi.

La ricerca era concentrata sul reperimento di argilla rossa per la produzione di laterizi, argilla bianca per l'industria della ceramica e calcare per la produzione di calce.

Su segnalazione del geologo addetto all'esplorazione, i geofisici, con prospezioni elettriche, valutavano l'estensione e lo spessore dell'affioramento. Successivamente, noi prelevavamo delle carote per le prime analisi chimiche in sito e, se la qualità dei materiali era confermata, ulteriori campioni venivano spediti in Italia per le analisi più approfondite e dettagliate e l'affioramento mappato dai topografi.

Era il mio primo lavoro in Africa; molto emozionato ed entusiasta, partii dall'Italia con un sondatore della Val di Non (TN) (Silvano, purtroppo deceduto qualche anno fa) e un meccanico italo-argentino (Ciccio, di cui ho perso le tracce), due marcantoni entrambi di più di centoventi chili ciascuno.

Appena arrivati a destinazione, ci vennero consegnati gli automezzi e assegnato il personale locale di supporto. Noi avevamo a disposizione un'autocisterna per l'approvvigionamento dell'acqua

necessaria per il carotaggio, un pick-up per la squadra di perforazione e una Land Rover passo lungo in pessime condizioni meccaniche, che spesso usavo io. Sui nostri due mezzi era montata una radio, necessaria per le comunicazioni con il campo base in caso di problemi, tutt'altro che remoti, se si considera che eravamo nel periodo del conflitto tra il Frelimo, partito al governo in quei tempi, e i ribelli del Renamo.

Il personale locale era costituito dall'autista dell'autocisterna e da due manovali, di cui ricordo solo il nome di uno: Rafael, bantù nero come la pece, con dei piedi enormi calzati da sandali fatti con pezzi di copertone di auto.

Un pomeriggio, verso l'orario di fine lavoro, stavamo aspettando l'autocisterna che era andata a caricare l'acqua da un vicino laghetto.

Preoccupato per il ritardo, verso l'imbrunire, lasciai Rafael e il sondatore italiano con il pick-up nella piazzola del sondaggio e con il meccanico italo-argentino, incominciai a guidare la Land Rover in direzione della pozza d'acqua, senza accorgermi, causa l'oscurità, che stavo perdendo l'orientamento ed entrando in una zona paludosa del laghetto.

Percorse poche decine di metri, il fuoristrada s'impantanò completamente nel fango senza alcuna possibilità di poterlo rimuovere, poiché la trazione a quattro ruote non era funzionante; anche la radio, purtroppo, quel giorno era fuori uso.

Lasciato il meccanico sull'auto con accese le luci perché fossero punto di riferimento, non trovai altra soluzione che avviarmi a piedi verso la piazzola con l'intento di ritornare poi con il pick-up, assieme al sondatore, per cercare di rimuovere la Land Rover dal fango. Con mia sorpresa, non trovai il nostro compagno, che era già partito alla volta del campo base pensando che anche noi avessimo fatto la stessa cosa.

Preso dallo sconforto, rimossi la sonda (montata su un trattore) dalla postazione di sondaggio e con Rafael tornai nell'oscurità alla Land Rover.

Fu allora che mi resi conto di quanto velocemente cali la notte in Africa e di quanto noi non siamo abituati a orientarci negli spazi aperti. Questione di pochi minuti ed eravamo immersi nel buio più profondo, in mezzo alla savana e senza alcun punto di riferimento.

Raggiunta la Land Rover, con l'aiuto del meccanico provammo a

tirlarla fuori dal fango, con l'unico risultato però di affossare anche il trattore fino all'altezza del motore.

Con entrambi i mezzi bloccati dalla palude, ci apprestammo a passare la notte in auto, confidando che il sondatore, arrivato al campo, ci mandasse qualche soccorso.

Dopo parecchie ore, mentre Rafael dormiva alla grande, il meccanico e io continuavamo a combattere con le feroci zanzare che avevano invaso il fuoristrada.

Improvvisamente, il nostro aiutante locale si svegliò dal sonno, affermando di sentire il rumore di un'auto che noi bianchi, però, non riuscimmo a percepire. Dopo qualche istante di perplessità, in lontananza effettivamente scorgemmo delle luci che si stavano avvicinando. Ci volle parecchio tempo per essere trovati e riportati, stanchi e affamati, al campo base.

Il mattino, mi svegliai con la febbre alta: malaria.



ZAMBIA, ITEZHITZHI 1975: UN MINATORE IMPROVVISATO

di Gino Curti



Quel giorno c'era un po' di agitazione in cantiere: infatti, in seguito ad una manifestazione sindacale, il personale locale aveva deciso di astenersi dal lavoro.

Il mio programma del giorno prevedeva anche di andare in cava per segnare un piano quotato necessario ai minatori per impostare un nuovo gradone di sfruttamento della cava.

I miei *ragazzi*, nonostante lo sciopero, erano presenti, ma preferii lasciarli in parcheggio temendo ritorsioni nei loro riguardi da parte del personale scioperante.

Parto da solo e vado in cava, dove trovo il capo Peraldini e il suo fido braccio destro Cossi, intenti a manovrare i "track-drill" per eseguire quei fori nella roccia che ancora mancavano per completare la serie necessaria per far brillare con l'esplosivo quella porzione di roccia.

Appena mi vide mi disse: "Guarda qua! Abbiamo tutti i fori pronti per essere caricati e non ho un operaio presente! Ho perfino l'esplosivo qua sul posto e se non li carico subito questi fori possono intasarsi compromettendo la riuscita di un buon lavoro. Non ho nessuno che mi dia una mano a fare le *corone*!"

"Le corone - dissi io - cosa sono?". Mi spiegò, con pazienza, che era il nome dato ai tratti di miccia detonante alla quale vengono legati i candelotti di dinamite ad ogni metro circa. Questi vanno poi infilati e calati nei buchi scavati nella roccia e una volta collegati fra di loro nel modo opportuno, vengono fatti esplodere.

Fu a quel punto che mi venne la luminosa idea: "Ma sono qua io che ti posso dare una mano! Fammi vedere come si fa e vedrai che

carichiamo tutti i fori nel tempo dovuto!”

Il buon Peraldini fu contento di assecondarmi, mi osservò prepararne una e soddisfatto del mio lavoro, mi disse: “Bravo, vai avanti così che ce n’è un centinaio da fare! Ma stai attento: che non ti venga voglia di fumare!”

Già: seduto su una cassa di candelotti di dinamite e con ai piedi alcuni rotoli di miccia detonante, non sarebbe stato salutare accendere una sigaretta.

Mi diedi da fare con impegno prendendo a mani nude, quella corda gialla che era la miccia detonante per legarvi un candelotto ogni metro circa. L’operazione andò avanti per un paio d’ore fino a che tutte le corone, lunghe circa dodici metri ognuna, furono pronte. Alla fine, osservando con soddisfazione il lavoro fatto, mi tirai in disparte, andando a cercare uno straccio per pulirmi le mani rese unte ed appiccicaticce dal contatto con quella sostanza oleosa che trasudava dai candelotti di esplosivo.

I due esperti minatori cominciarono a prendere le corone calandole una ad una nei fori, lasciando fuoriuscire solo un tratto di circa mezzo metro di miccia.

Il bravo Peraldini cominciò a collegare tutte le linee dei fori inserendo fra di loro un *microritardo* necessario per fare in modo che lo scoppio non avvenisse simultaneamente ma in sequenza perché “la roccia deve sfaldarsi come un libro sfogliato dal vento”: così mi spiegò.

Poi, dato un ultimo sguardo per controllare che tutto fosse in ordine, mi disse: “Vieni che facciamo la *volata!*” La *volata*? C’è anche da fare la corsa adesso? Ma poi capii che con quel termine intendeva il brillamento della mina. Lo seguii e ci allontanammo una ventina di metri srotolando la miccia detonante fino ad un posto sicuro dietro una roccia al limite della vegetazione.

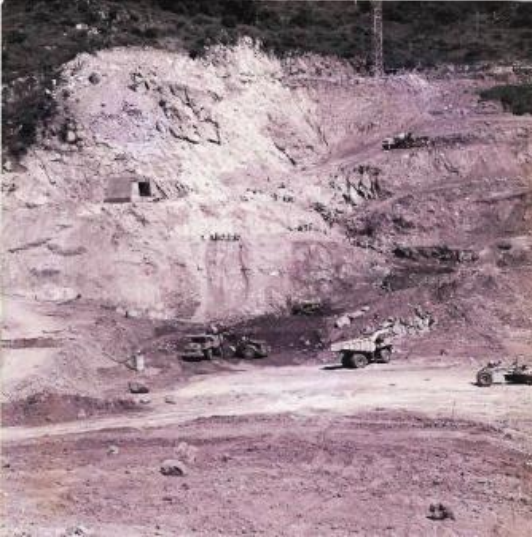
Da questa postazione, accovacciati dietro la roccia, diede il contatto alla miccia ed immediatamente il boato che ne seguì fu assordante!

La porzione minata di roccia si sollevò riversandosi nel piazzale sottostante mentre un nuvolone di polvere vorticosa si liberò nell’aria insieme a vari pezzi di roccia di varie dimensioni.

Io, entusiasta di tutto questo, scattai in piedi con l’intento di correre a vedere da vicino il risultato; ma Peraldini, prontamente, mi

afferro per una gamba dicendomi: “Aspetta! Prima di muoverti devi contare almeno fino a trentacinque!”

“Perché?” esclamai. “Perché in questo lasso di tempo sei sicuro che tutte le pietre di qualsiasi dimensione, scagliate in aria siano già arrivate a terra!”



“Ah sì? Se è per questo io conto anche fino a cento” esclamai. E pensai: questo Peraldini ne sa una più del diavolo, meglio dargli retta.

Nel frattempo era arrivato mezzogiorno ed io tornai a casa soddisfatto, pronto a raccontare la mia esperienza ad Anna, ma poco prima di metterci a tavola fui aggredito da un violento mal di testa che mi fece passare completamente l'appetito. Non ero solito avere il mal di testa e la cosa

mi preoccupò non poco, così presi due aspirine e mi misi a letto restandoci fino al mattino dopo.

L'indomani incontrai Peraldini e lo misi al corrente dell'accaduto. Lui restò meravigliato e si scusò per non avermi avvisato del fatto che l'inconveniente capitava ai principianti che maneggiavano l'esplosivo senza guanti.

Io osservai esclamando: “Ma tu i guanti non li usi mai!” “Vedi” rispose “io faccio il minatore da tanti anni ed il mio fisico si è immunizzato! Sono diventato insensibile a questo inconveniente, ma in compenso ho respirato tanta di quella polvere che ora i miei polmoni ne soffrono e il respiro diventa sempre più affannoso di anno in anno”.

Rimasi senza parole e pensai che ciò che mi era capitato era ben poca cosa al confronto.

Incontro con un elefante testardo.

Quella sera, dopo il mio rientro in ufficio, dovevo andare a recuperare il collega che eseguiva i tracciati in sponda destra. Siccome il suo automezzo era in riparazione, era stato portato con la sua squadra sul posto di lavoro nel primo pomeriggio e ora doveva essere recuperato prima del buio.

Prendo la Land Rover e via di corsa.

In quel periodo di stagione secca, l'attraversamento del fiume era possibile tramite una pista realizzata nella parte asciutta del suo alveo, mentre nell'ultimo tratto, dove scorreva l'acqua del fiume, era stato fissato il pontone galleggiante che permetteva l'accesso sulla pista di destra.

Andavo un po' di fretta per raggiungere il collega prima che le ombre della sera calassero repentinamente, come succede a quelle latitudini, ma appena dopo aver attraversato il pontone e percorso poche decine di metri di pista, dovetti frenare di colpo perché mi trovai di fronte ad un ostacolo imprevisto che sbarrava la strada.

Era un elefante che, messo di traverso sul sentiero, stava raccogliendo con la proboscide grosse quantità di foglie dai rami spinosi degli alberi vicini per portarsele alla bocca e mangiarle.

Mi fermai aspettando con pazienza che si allontanasse, ma lui rimaneva tranquillamente al suo posto continuando il suo pasto serale senza dar segno di volersi spostare.

Allora pensai: adesso suono il clacson per spaventarlo così se ne va! Ma poi abbandonai l'idea temendo che potesse imbizzarrirsi e potesse scagliarsi contro l'auto schiacciandola con me dentro.

Portai pazienza ancora per un po'; ma poi, visto che proprio non si muoveva, presi la mia decisione: scesi dall'auto, raccattai un sasso da terra e portandomi a circa venti metri dal bestione, glielo lanciai sulla schiena.

Ero consapevole del rischio che correvo, ma avevo già calcolato la mia via di fuga! Se lui si fosse imbizzarrito, io avrei fatto in tempo a raggiungere di corsa il pontone per immergermi al sicuro nell'acqua che gli scorreva sotto.

Il sasso rimbalzò sulla schiena del pachiderma ma non ottenne nessun effetto: lui continuò tranquillamente a mangiarsi i suoi rami spinosi.

Ripetei l'operazione un paio di volte, ma sempre senza risultato. Allora mi avvicinai ancora un po' di più e incominciai a battere la mani saltellando con gambe e braccia allargate e gridando più volte a squarciagola: "E allora te ne vuoi andare? Ti vuoi spostare brutto figlio di... elefantessa!"

A quel punto il bestione diede segno di essersi accorto di me: mi osservò un po' fra l'incuriosito e lo scocciato e dopo aver dato ancora

due o tre raspate con la proboscide alle foglie di quei rami spinosi, si buttò fuori pista per dirigersi verso l'acqua del fiume che scorreva a pochi metri in basso.

A quel punto tornai all'auto e raggiunsi di volata il collega che, un po' spazientito per il ritardo, se ne stava seduto su un masso ad aspettare attorniato dai suoi ragazzi.

Gli spiegai l'accaduto, ma lui non vi diede molta importanza e la cosa finì lì.

Arrivato a casa, durante l'ora di cena, non vedevo l'ora di raccontare, con grande enfasi, l'accaduto ad Anna ed al piccolo Diego. Questi mi ascoltava con gli occhi spalancati e quando arrivai al punto in cui spiegavo come avevo fatto a spaventare l'elefante per mezzo di salti e urla, lui se ne uscì candidamente esclamando: "Ma papà, ti avrò preso per un babbuino!" La risata che scaturì dalla bocca di Anna ascoltando questo, mi convinse di non raccontare più a nessuno questo fatto. Lo racconto adesso, dopo tanti anni nell'*intimità* di FB sperando di non suscitare le risate di nessuno.

Incontro con serpente in sponda destra.

I lavori stavano procedendo a pieno ritmo; il fiume era stato deviato nei tunnel ed era giunto il momento di preparare lo scavo contro la collina di sponda destra dove il rilevato della diga sarebbe andato ad innestarsi.

Il mio compito era quello di picchettare i limiti dello scavo sulla ripida sponda della collina, in modo che i bulldozer potessero preparare la fondazione nel posto appropriato.

L'area era già stata disboscata l'anno prima, ma dopo una stagione delle piogge vi aveva preso campo una folta vegetazione spontanea, alta quasi due metri, con fiori gialli come piccoli girasoli. L'area ne era tutta coperta e da lontano appariva come una macchia gialla dipinta sulla verde parete della collina.

Dopo aver portato sul posto un punto trigonometrico dal quale poter partire per sviluppare tutto il tracciamento, i *ragazzi*, armati di machete, liberavano le varie linee in modo che fosse possibile oltre che traguardare, fare anche le varie misurazioni con la cordella metrica. Era come lavorare in strette trincee.

Verso sera, il tracciato fu terminato e fu con un evidente sollievo che i *ragazzi* accolsero l'ordine di raccattare tutta l'attrezzatura per far

ritorno all'auto parcheggiata là in alto al bordo dell'area. Di buona lena, ci incamminammo per un vecchio sentiero esistente da tempo, che attraversando quell'area in diagonale, collegava la sommità della collina con la riva del fiume.

Io camminavo davanti con i *ragazzi* dietro che mi seguivano in fila in quella specie di trincea con l'erbaccia fino alle spalle, trasportando ognuno la propria parte di attrezzatura topografica che avevamo in dotazione.

Lo stretto sentiero era abbastanza agevole, solo qualche spuntone di roccia di tanto in tanto ci costringeva a scavalcarlo ma senza difficoltà. Fu in uno di questi frangenti, mentre il mio piede stava già calando oltre una di queste rocce per scavalcarla, che il mio occhio intravide qualcosa di strano che mi allarmò facendomi rimanere col piede bloccato a mezz'aria.

Ai piedi di quella sporgenza rocciosa, dove stavo per calare il piede, c'era qualcosa di nero che attraversava lo stretto sentiero e che a prima vista mi fece pensare ad uno di quei tubi della dimensione di un braccio che i minatori usavano per convogliare l'aria compressa.

Guardai meglio e capii che non si trattava di nessun condotto! Quello che si vedeva era un tratto del nero corpo di un serpente cobra che, sdraiato attraverso il sentiero, se ne stava buono buono, forse in attesa di qualche preda. Quel vecchio sentiero infatti, veniva da tempo abitualmente percorso da animali come gazzelle, scimmie o altri roditori che verso sera, andavano al fiume a bere. La situazione era a dir poco inquietante, anche perché dalla porzione visibile di quel corpo non era possibile capire da quale parte fosse la testa e da quale parte fosse la coda.

Feci osservare la scena ai *ragazzi* consultandomi con loro, ma essi si ritrassero timorosi di proseguire. Allora decisi di risolvere a modo mio la situazione! Mi feci passare il machete e mi apprestai a dare un taglio netto a quell'intruso.

Avevo già alzato l'attrezzo per colpire, quando mi colse un dubbio che trattenne la mia mano: se la porzione di serpente che si vedeva non era una parte vitale vicino alla testa, questo non sarebbe morto subito! E se il colpo non fosse stato mortale, il rettile si sarebbe potuto alzare per colpirmi, magari in faccia!

Riposi il machete e con soddisfazione di tutti, diedi ordine di fare

dietro-front e di raggiungere l'auto percorrendo un altro sentiero più lungo ma più sicuro.

Il giorno seguente, terminato il tracciato di routine in diga, tornai sul quel posto per vedere come procedevano i lavori, avendo notato che un bulldozer aveva cominciato a scavare dal mattino presto.

Appena arrivato, l'assistente che controllava i lavori, mi venne incontro tutto eccitato dicendomi: "Guarda qua cosa è saltato fuori!" E mi indicò uno spiazzo dove era stato steso il corpo nero di un grosso serpente cobra di almeno tre metri che era stato schiacciato dal bulldozer. Di fianco a questo c'era un altro serpente della stessa specie ma di più piccole dimensioni.

L'assistente mi spiegò che quando il bulldozer era arrivato addosso al serpente, questi, in un primo tempo, aveva reagito attaccandolo cercando di colpirne la lama, ma poi aveva desistito cercando inutilmente di mettersi in salvo scappando. Nel fare questo aveva rigurgitato quel serpente più piccolo che teneva nel suo stomaco e che probabilmente aveva catturato ed ingerito durante la notte.

Restai sbalordito, anche se sapevo che certi serpenti come i cobra si mangiano fra di loro. Ma mi vennero i brividi pensando a tutte quelle ore trascorse coi *ragazzi* a camminare su e giù per quell'area mettendo i piedi, forse, a pochi centimetri da quei soggetti. Era andata bene ancora una volta: ma l'Africa è anche questo!



UN VENTENNIO IN TURCHIA (1987 – 2007)

Prima parte (1987 - 1992)

di Mario Mancini



Riprendendo la storia da dipendente dei Servizi Tecnici di Ingegneria dell'impresa Ingegner MM, omonimia del caso, ci riferì del colloquio avuto negli uffici turchi.

“Queste sono le carte, in scala 1:25.000, del tracciato della Istanbul - Ankara” disse il DG del KGM aprendo una serie di mappe di chiaro carattere militare, perché qua e là apparivano delle macchie bianche del tipo nuvole, marcate evidentemente per nascondere l'orografia di importanti insediamenti riservati. “Sono circa 400 km. Come vedete, il nostro Ufficio Tecnico ha tracciato un primo percorso preferenziale in matita. Sta a voi scegliere un tratto che noi stimiamo, per voi, essere attorno ai 100 km e verificarne la fattibilità. Evidentemente vostri suggerimenti migliorativi saranno bene accetti”.

“Bene, ora tocca a Voi” ci disse con semplicità “prendete la sezione tipo della T.E.M. (Trans European Motorway) e cercate di fare un conteggio delle quantità per circa un centinaio di km e applicando i prezzi unitari già in uso dal KGM per i primi lotti a ridosso di Istanbul, vediamo che ammontare abbiamo e dove possiamo arrivare con il finanziamento da proporre”.

Certo i mezzi di allora non erano quelli ora a disposizione degli Uffici Tecnici d'impres e Studi di Ingegneria. Ci organizzammo per prenderci ognuno di noi un tratto autostradale, eravamo in tre e ognuno fece la sua parte nel giro di una decina di giorni con il risultato che si potevano fare circa 90 km in quel tratto tra la pianura di Düzce, prima di arrivare all'altopiano di Bolu o viceversa, scegliere la parte

verso Ankara a partire dal raccordo anulare e arrivare all'altopiano di Gereede, lasciando fuori la parte centrale della montagna di Bolu. Passare in quelle strette valli era un grosso dilemma ed era inevitabile non infilarsi in galleria con una geologia complicata e con faglie derivanti da quella principale anatolica che prevedeva il movimento del continente asiatico verso la parte europea.

Alla fine delle nostre elucubrazioni, la conclusione era chiara e il concetto base era di far pendere la nostra scelta in uno dei due lotti possibili evitando la parte centrale montagnosa. Con questi intenti la nostra delegazione ripartì per la Turchia per esporre le nostre tesi alla Direzione Generale delle Autostrade turche.

Le cose però non sempre vanno come le immagini e il DG turco smontò subito le nostre proposte dicendo che accettava la proposta per circa 90 km di autostrada, ma il lotto doveva comprendere anche la progettazione del passo di Bolu con una serie impegnativa di viadotti e la galleria in doppia canna di circa 3 km. Quindi la soluzione finale fu di assegnarci circa 30 km nella piana di Düzce, la progettazione di 25 km del passo di Bolu e 66 km sull'altopiano di Gereede.

Il 29 novembre 1985 fu firmato l'impegno a sviluppare un contratto per la realizzazione di questi lotti autostradali sulla base dell'offerta finanziaria presentata dall'impresa.

E qui cominciò la nostra avventura in Turchia: i primi viaggi di ricognizione alla scoperta dei luoghi con i geologi che andavano alla ricerca delle cave per gli aggregati e dei laboratori della zona per valutare la qualità dei materiali stessi. Un mondo di curiosità diverso dal nostro con ogni volta una scoperta di cose da portare, dai pistacchi ai dolci turchi, alle pashmina e alle pelli, per non parlare dei tappeti e del caviale che si trovavano a buon mercato.

Dopo i primi mesi d'intensa progettazione e di scelte tecniche non sempre facili, alla ricerca di una giusta ottimizzazione dei vari elementi strutturali, iniziarono anche per me i primi viaggi su Istanbul. Da qui in macchina con un autista della nostra succursale si andava su per le colline dell'Anatolia, percorrendo delle strade statali a una sola carreggiata e a doppia corsia con un traffico pesante fatto di dumper, autobotti e bilici, stracarichi di merci. Il più delle volte erano fuori sagoma e l'ingombro invadeva l'altra corsia e l'autista molte volte doveva deviare il suo percorso sulla corsia di emergenza per

evitare l'impatto, corsia che era sempre in terra battuta e non asfaltata e da cui s'innalzava un polverone infernale.

Tante volte chiedevamo all'autista di essere più prudente e cauto nel guidare e di limitare la sua velocità, ma il modo di guidare era quello per tutti, folle velocità e diritto assoluto di passare per primi.

Nei lunghi anni che seguirono si vedeva l'avanzamento dei lavori sulla nuova autostrada che dal secondo ponte sul Bosforo s'immergeva in un paesaggio ricco di verde e poco abitato, ma che nel volgere di pochi anni cambiò totalmente, con case e stabilimenti che nascevano come funghi a ridosso della recinzione autostradale e ora, a distanza di tanti anni, è quasi completamente occupato da costruzioni.

Quello che si notava nei primi raffronti era il costo della benzina superiore al nostro, la circolazione di macchine di lusso come Mercedes, Audi, BMW in quantità notevole e sinceramente era difficile da capire con gli stipendi notevolmente più bassi dei nostri come facesse tutta quella gente ad avere quel tenore di vita. Il mistero fu presto svelato a forza di chiedere a locali, ad amici turchi e a lavoratori del nostro cantiere. I possessori di quelle auto erano turchi, ma quasi tutti emigrati che lavoravano in Germania o altri paesi europei e che con gli stipendi di livello europeo potevano permettersi l'acquisto di tali auto.

Finalmente il 10 ottobre 1986 nella sala del teatro della Direzione Generale delle Strade di Ankara fu firmato il contratto per i 121 km dell'Autostrada Anatolica tra Gümüşova e Gerede e quindi si poteva ufficialmente partire con la progettazione dei primi 30 km del lotto di Düzce.

Venne anche il mio giorno per la prima partenza in Turchia nel mese di maggio del 1988. Dovevo illustrare ai nostri tecnici le scelte progettuali. A Roma avevamo iniziato da tempo la progettazione cercando di avere una sola tipologia di travi da produrre in stabilimento per viadotti e sovrappassi. La soluzione scelta e adottata era stata una trave da 38 metri, usando 7 travi accoppiate per i viadotti e 4 per i sovrappassi. La previsione era di farne circa 700 per i due lotti a valle e a monte, quello centrale da 26 km per il momento era solo da progettare.

Lo stabilimento ipotizzato era con due piste di tiro da 3 travi cadauna a cavi aderenti e pretesi da 120 m e lo scopo era di riuscire

a produrre 3 travi al giorno, con lavori distinti durante il giorno e la notte, impegnando una pista nella stesa dei cavi e del ferro di armatura, mentre sull'altra procedevano i getti del calcestruzzo e la maturazione a vapore delle travi, ipotizzando di poter tagliare i cavi al raggiungimento dell'80% della resistenza finale prevista.

Serviva una grande area per installare il campo e gli uffici, il magazzino, lo stabilimento del ferro e delle travi e una grande area per lo stoccaggio dei materiali, ferri e cavi di armatura innanzitutto, aggregati prodotti dalla frantumazione e l'impianto di calcestruzzo e avevamo bisogno di un grosso spazio per lo stoccaggio e maturazione delle travi prodotte.

Il KGM, ente equivalente alla nostra ANAS, ci mise a disposizione un'area che era veramente grande, oltre le nostre



necessità, ma fortunatamente quasi baricentrica in questo primo lotto e quindi cominciammo subito a programmare la sistemazione per tutto il necessario. All'inizio cominciai a fare il pendolare tra l'Ufficio Tecnico di Roma e il cantiere per programmare i vari

interventi in attesa di installare i primi containers per gli uffici e i dormitori e poter inviare il personale fisso che svolgesse le attività in sito e colloquiasse con noi dell'ufficio di Roma. Ebbi la fortuna di seguire tutto il cantiere dall'inizio alla fine, con incarichi via via crescenti diventando il braccio destro del Direttore di Area, insediandomi come Responsabile dell'Ufficio Tecnico e seguendo i tre finanziamenti in Export Credit garantiti da SACE.

Vidi passare tutto il personale destinato al cantiere che selezionavamo con colloqui in sede dopo aver fatto una prima selezione in base ai CV e a un primo contatto telefonico richiedendo la disponibilità alla persona. Con diversi lavoratori nasceva poi un'amicizia duratura che si estendeva naturalmente all'intera famiglia, moglie e figli che si vedevano crescere insieme girando il mondo anche in seguito di cantiere in cantiere.

Quello che sicuramente emergerà dai vari racconti di questo libro è l'affiatamento che ti coinvolge quando sei all'estero lontano da

casa, magari da solo e senza aver vicino i tuoi affetti più cari, la tua casa diventa il cantiere e passi tutto il tempo al lavoro senza orario, non conosci giorni di festa o di riposo, sei sempre con la testa in una *full immersion* che conosce il distacco solo quando rientri per quei brevi periodi di ferie. Dopo alcuni giorni passati a casa, ti riprende inesorabile la voglia di ripartire e non vedi l'ora di ritornare in cantiere, è il così detto "*mal d'Africa*" che tutti abbiamo provato. E' una nostalgia continua, perché ti trovi a casa, ma sai che il tuo lavoro è laggiù, i tuoi amici, i colleghi, l'opera da fare e per il tuo contributo occorre la tua presenza sul posto di lavoro. Penso che tanti leggendo queste mie parole si riconosceranno per aver provato le stesse sensazioni e ancora oggi ricordano con malinconia i tanti cantieri vissuti con sacrificio nel passato e susseguitisi nel corso degli anni.

Durante questo periodo turco ogni volta che percorrevi la strada da Istanbul a Düzce, almeno per i primi tempi, notavi qualche cambiamento e scoprivi nuove cose, realtà locali che ti facevano scoprire un nuovo modo di vivere, di pensare, di rapportarsi con gli altri. Specie nel primo periodo, quando il campo era in preparazione e si viveva in un piccolo albergo della città, quasi completamente occupato da noi, la sera si mangiava al ristorantino cercando di apprezzare le specialità turche e dopo si usciva per un breve giro nei paraggi per le piccole spese che necessitavano per il vivere quotidiano. Da un negozietto all'altro si girovagava, sino a scoprire qualche buon negozio di dolci, di spezie, di frutta secca, di abbigliamento per comprarsi magari qualche camicia o pantalone in più, a prezzi più bassi di quelli di casa nostra, con le famose magliette Lacoste, chiaramente false, ma di buona fattura e dai colori resistenti ai tanti lavaggi.

Il lavoro scorreva piacevole nella bella stagione, il problema era soprattutto l'inverno, quando tra piogge e neviccate si doveva forzatamente stare in ufficio, con il boy che regolarmente veniva a chiederti se gradivi un tè locale (*çay*), un caffè turco o una tisana ai frutti o con elementi e miscele dai componenti più strani. Si utilizzava il tempo programmando il lavoro degli altri, in attesa di qualche miglioramento meteorologico per riprendere le attività esterne.

Nei 30 km del lotto 1 della piana di Düzce era previsto l'attraversamento di due fiumi di una certa importanza, il Büyük Melen e il Küçük Melen, tradotto il "piccolo e il grande fiume", che durante la

stagione invernale si riempivano delle acque meteoriche e regolarmente straripavano inondando la campagna. Per l'attraversamento erano previste delle fondazioni in acqua e pile tonde cave su cui intestare il pulvino per sorreggere le 7 travi di campata.

Fu il primo lavoro impegnativo di un certo rilievo e servì a forgiare i vari team addetti alla realizzazione delle strutture. A livello di progettazione furono introdotti nuovi concetti e materiali che la Direzione Lavori nemmeno conosceva e ci furono diversi scontri e diverbi per dimostrare la fondatezza delle nostre ragioni. Solo dimostrando il risparmio di tempo e di soldi che tali soluzioni



avrebbero comportato, la battaglia, benché dura fu vinta e alla fine si convinsero della bontà delle nostre tesi e il progetto presentò delle innovazioni, quali i dreni geo-sintetici in plastica con punta a perdere in sostituzione di quelli in sabbia, ormai obsoleti come uso, che permettevano di avere un più rapido esaurimento dei cedimenti del rilevato. Altro materiale introdotto fu il geotessile, quasi sconosciuto in Turchia, da stendere sulle fondazioni dei rilevati autostradali con funzione di drenaggio e filtraggio, poiché la quota media dei nostri rilevati del lotto 1 correva mediamente 7 metri sul livello di campagna.

Per i ponti e i cavalcavia fu inserita la Terra Armata a ridosso delle spalle, molto facile da realizzare, con pannelli gettati in loco e accessori importati dall'Italia, in sostituzione dei grossi muri in calcestruzzo che richiedevano proporzionate fondazioni, notevoli quantità di materiali e di tempi di realizzazione. Era il sistema francese italianizzato e che dopo poco fu copiato anche in Inghilterra con il nome di "Reinforced Earth", in sostanza simile al sistema iniziale. Lo stabilimento delle travi in c.a.p. cominciava a produrre travi che non potevano essere subito montate e ben presto il piazzale antistante alla yarda di prefabbricazione fu occupato in tutto il suo spazio.

La Direzione Lavori mise a disposizione lungo il tracciato l'area di servizio appena espropriata, dove iniziò il trasferimento delle travi.

Faceva veramente impressione vedere muovere quei 38 metri di lunghezza per 100 tonnellate di peso con due “elefanti” (mezzi appositi per il sollevamento e trasporto delle travi) lungo i 7 km della pista che dividevano il campo dall’area di servizio. Furono anni di grande lavoro e di scelte che poi dovevano andare a incidere sui successivi lotti 2 e 3. Tanti erano gli operai locali che lavoravano in cantiere e fu per Düzce e zone limitrofe una bella ventata di benessere per le famiglie che avevano lavoro e stipendio assicurato per un bel po’ di tempo e quindi vedevano migliorare le loro condizioni economiche. Contemporaneamente alla costruzione dell’autostrada si vedevano sorgere nuove costruzioni, stabilimenti, fattorie, in particolare all’uscita del lotto 1, la piccola comunità di Kaynaşlı prosperò proprio grazie al fatto che chi percorreva l’autostrada doveva poi obbligatoriamente uscire al casello di Üçköprü e percorrere la vecchia statale per superare il passo di Bolu e arrivare sull’altopiano anatolico.

Da qui iniziava il lotto 3 con il casello di Abant, vicino al campo base di Elmalik (città delle mele), percorrendo 66 km tra i due altopiani, con un dislivello di circa 750 metri, si arrivava alla fine del nostro lotto al casello di Gerede dove l’autostrada proseguiva verso Ankara con il lotto affidato alla Enka-Bechtel. Nel lotto 3 si contavano altri due caselli intermedi a Caydurt e Bolu.



Il campo principale era stato installato nei pressi di Elmalik, da cui poi era facile attaccare con il lotto 2 la galleria di Bolu con i suoi 3.300 metri a doppia canna.

In questo lotto 3 non c’erano particolari difficoltà costruttive, grossi sbancamenti per superare il dislivello tra i due altopiani con l’autostrada che percorreva a mezzacosta le montagne appoggiandosi ora a destra ora a sinistra, lasciando liberi gli alvei dei fiumi che raccoglievano le acque meteoriche da portare a valle.

Qui la vita era sicuramente più movimentata con il paesaggio prettamente montagnoso e ricco di foreste e di alberi di ogni tipo e nelle giornate festive, secondo la stagione si andava per funghi, per mirtilli e lamponi, o a caccia di cinghiali, su richiesta specifica dei

sindaci del luogo, che ricevevano continue lamentele dalla cittadinanza per le malcapitate colture e orti che erano regolarmente distrutti dal passaggio di questi animali che durante l'inverno con la neve che ricopriva ogni cosa si spingevano verso i centri abitati provocando più di qualche preoccupazione.

Per noi italiani era un piacere collaborare in questa caccia al cinghiale: per loro era un animale immondo, al contrario per noi era una prelibatezza, soprattutto nelle mani esperte del nostro Stefano, con un passato da macellaio faceva dei prosciutti stagionati e della carne da cucinare per il bravo Mustafà, cuoco turco, ma ormai esperto di cucina italiana. Era festa in particolare quando vari capi arrivavano dall'Italia e in qualità di ospiti per pranzo e cena ogni variante a base di cinghiale era ben apprezzata, dalle pappardelle al sugo, alla carne brasata e agli affettati la sera: ricordi di una mensa raffinata paragonabile ai locali ristoranti di gran classe.

Un episodio curioso avvenuto una sera dopo il lungo orario di lavoro, quando per ingannare il tempo in attesa della cena, alcuni dei più giovani si cimentavano per i sentieri intorno al campo facendo un'oretta di corsa in compagnia, in vista delle agguerrite partite di calcio con i locali turchi, sia del cantiere sia dei paesi vicini. Il contabile, lungo un sentiero, si distaccò dal gruppetto e si mise dietro un folto gruppo di piante del sottobosco per un piccolo bisogno, ormai non più rimandabile. Nel bel mezzo della sua minzione si preoccupò per dei rumori e fruscii provenienti dall'altra parte dei cespugli, mentre i compagni lo incitavano a far presto per ricongiungersi al gruppo, uscì allo scoperto un grosso cinghiale che rovistava tra i cespugli in cerca di cibo e si trovò a tu per tu col nostro contabile, che scappò di corsa sospendendo il suo da fare. Batté di sicuro in quei frangenti il record di velocità, ricongiungendosi al gruppo e avvisandoli dell'esistenza di quell'animale che era bene lasciarsi dietro. Tutti precipitosamente raggiunsero il campo andando nelle proprie abitazioni a farsi la doccia. Il bello venne dopo, a mensa, durante la cena raccontando l'episodio da poco trascorso ci furono sfottò e risate a crepapelle. Le prese in giro durarono per molto tempo e in seguito all'imbrunire durante le corsette di allenamento erano tutti in apprensione per possibili incontri ravvicinati di questo tipo.

Qualche domenica si passava al lago, a 35 km dal cantiere.

Il più vicino era quello di Abant, molto piacevole, immerso nel

verde e con molti ristoranti per mangiare, zone attrezzate con barbecue, ci si organizzava per fare della buona carne alla brace e passare una giornata di distacco dal lavoro. Alternativa per i pescatori era l'altro lago di Yeniçağa, quasi alla fine del nostro lotto sull'altopiano di Gerede, una gran distesa di acqua in cui si praticava con successo la pesca andando in barca oltre che lanciando la lenza dalle rive del lago.

Il primo lotto insieme al terzo, dopo numerosi rinvii, fu inaugurato a dicembre del 1992, in una fredda giornata invernale sotto una nevicata intensa, ma era ugualmente festa grande per l'avvenimento indipendentemente dalle condizioni atmosferiche.

Fu consegnata alle maestranze del cantiere una targa e una medaglia ricordo con l'incisione della data di novembre 1992, anche se si era arrivati a dicembre per i continui ritardi: ma ormai non era più possibile cambiare targhe e medaglie preparate in largo anticipo, per essere sicuri di averle in occasione della cerimonia di apertura.

Non mi dilungo oltre con questo racconto e vi rimando al prossimo e-book per continuare l'avventura del lotto 2 dell'Autostrada Anatolica nel periodo 1993-2007 con ben altre vicissitudini.



TIEMPO DE BROMAS

por Mirian Raquel day Furtado y Guillermo Alberto Gabás



Finalizaba el año 1984... En diciembre, muchos habitantes de la villa Alicurá habían partido de vacaciones a esperar, junto a su familia y en sus hogares de origen, la Navidad que se aproximaba. Por ende, los habitantes que quedábamos, éramos los únicos necesarios para el funcionamiento básico de los servicios indispensables de la

Villa. La circulación de personas por el lugar era notablemente escasa. Esa realidad se vivía en los distintos lugares donde solíamos transitar los que vivimos en lo que fue durante un tiempo, nuestro lugar en el mundo.

El hospital del emplazamiento no escapaba a esa situación temporaria, ya que por sus consultorios pasaban diariamente más de un centenar de personas; pero en esos días, los pacientes eran muy pocos... Aprovechando esa circunstancia, decidí que era oportuno hacer una revisión de los archivos a fin de ordenarlos y con ello optimizar los tiempos para cuando alguno de los distintos profesionales solicitasen algún dato.



Yo me había incorporado recientemente como personal administrativo del nosocomio, así que me esmeraba en cumplir mis tareas de la manera más eficiente. En otras palabras; me preocupaba por hacer “buena letra”. Así fue que una tarde, encontrándome sumergida entre carpetas, informes de análisis, radiografías, etc., me sorprende una llamada telefónica de un alto directivo de la empresa

(más precisamente el director) la cual atiendo raudamente.

Luego de identificarse, y ante mi estupor, comienza a recriminarme inescrupulosamente acerca de los “múltiples errores” cometidos en mi trabajo y de los inconvenientes que ello generaba, todo lo cual había llegado a su mesa de trabajo informado por mis superiores. Luego de superar ese instante de zozobra por el acoso de la conversación, (me había tomado de sorpresa el llamado y yo no entendía de qué se trataba) comencé a defenderme de las acusaciones, presentando distintos argumentos, a mi juicio, más que válidos. Pero, pese a mis razones, mi interlocutor se manifestaba fuera de sí y me amenazaba con despedirme por mi mal desempeño.

La conversación llegó a una instancia en que mi nerviosismo alcanzó tal dimensión que solo atiné a quedarme paralizada, apretando el teléfono con mis manos cada vez más transpiradas y rogando que la persona que vociferaba del otro lado de la línea terminara pronto con sus recriminaciones. Pese a que nunca había tenido a esa persona frente a mí, sí sabía cuánto pesaban sus decisiones... ¡Era el Director de Obra !

Una vez que se cortó la comunicación, y con las piernas temblando por mi impotencia, me dirigí hacia el sector de internación a contarle lo sucedido al médico de guardia, el Dr. G. G. y a la enfermera de turno. Cuando estuve frente a ellos, las lágrimas me brotaban sin control en una mezcla de abatimiento y desazón. Me miraban con asombro porque había entrado llorando y estaba... “al borde de un ataque de nervios”. ¡Mi primer trabajo en Argentina y empezaba tan mal! Tan convencida de estar haciendo lo correcto y resultaba que para mis superiores inmediatos era nada más que un cúmulo de errores y desinteligencias. Con estos planteos les comento a mis compañeros presentes -médico y enfermera- lo que había sufrido momentos antes por el mal rato pasado.

Ellos escuchaban con mucha atención y sin decir palabra. El asombro de mi parte fue muy grande... ¿Por qué no decían algo? ... ¿Por qué ese silencio? Yo necesitaba una palabra de consuelo; la estaba esperando; ellos conocían mi forma de proceder. A esa altura de las circunstancias, solo quería que se pusieran de “algún lado de la vereda”. Hasta que llegó un punto en que creo les provoqué compasión o no aguantaron seguir dramatizando; entonces estallaron en carcajadas.

Cada vez entendía menos lo que estaba pasando. ¿Yo tan acongojada y a ellos les parecía divertido? ... Finalmente, el Dr. empezó a hablar en “tano”... y ¡sonaba igual que la voz del teléfono! ... Entonces entendí toda la situación: había sido motivo del pasatiempo de quienes en ese momento y excepcionalmente no tenían trabajo, porque era sábado por la tarde y en tiempo de vacaciones, y no había pacientes internados de los cuales ocuparse.

Las bromas en el hospital podían suceder cuando uno menos se lo pensaba; tal vez eso nos permitía aflojar las tensiones propias de un trabajo tan estresante como es el trato y la atención de los enfermos, particularmente cuando a veces, al producirse un accidente en obra o en la ruta se movilizaba todo el personal necesario para el rescate y la asistencia de los accidentados. Pero también en ocasiones como la antedicha, nos permitíamos alternar nuestro trabajo con algún mate, que nunca faltaba y que compartíamos con el resto del personal.

Era uno de esos días, tal vez porque llovía, tal vez porque había mucha nieve, el caso es que el Hospital albergaba en su sala de



Dr. Guillermo Alberto Gabás Festejando una Navidad en el Hospital de Alicurá

espera general a unos pocos pacientes que en silencio esperaban ser llamados para su atención. De pronto, y rompiendo la monotonía del momento, escucho la voz del Dr. G. G. que me pregunta: -“¿Está Matienzo?”. El procedimiento habitual era que el médico solicitaba los pacientes a la recepción a través de un intercomunicador y las recepcionistas llamábamos al paciente requerido; entonces digo a viva voz: “MATIENZOOO”.

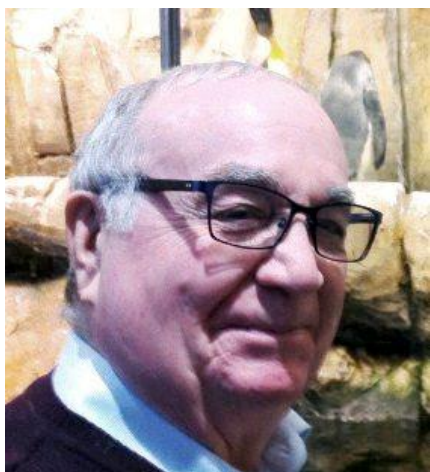
Silencio total... Nadie respondió, así que le informo al facultativo que “Matienzo” no estaba. Como el doctor no volvió a hablar, pensé que seguía esperando al paciente, por lo que volví a llamar varias veces a “MATIENZOOO”... “MATIENZOOO”... “MATIENZOOO”... e informé otras tantas que “el paciente” no se encontraba o que tal vez se habría ido. El doctor no reaccionaba a mi información hasta que me dijo que no me preocupara si el paciente no estaba.

Tiempo después el mismo Dr. me hizo saber que nuevamente me había pillado desprevenida. Aprovechando mi inocencia, mi interés y mi esmero por cumplir con eficiencia su solicitud, no me aclaró que no estaba preguntando por un paciente, sino avisándome que “el mate estaba listo” y podía pasar a tomar uno cuando tuviera un espacio libre. Ese día “Matienzo” nunca llegó; ni tampoco yo logré saborear, esa vez, el tan deseado mate de la tarde.



MANTARO TERZERA ETAPA – PERU

di Alberto Casubolo



Alla fine degli anni '80, mi trovavo nel cantiere “Lago Sant’Anna” in Calabria, ubicato fra Cutro e Isola Capo Rizzuto, con l’impresa Lodigiani.

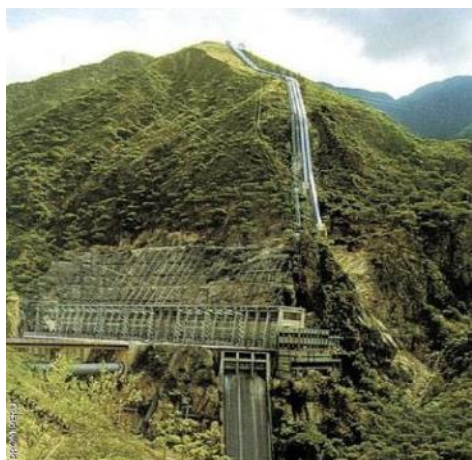
Le problematiche in quella zona, ubicata fra due centri di diffusa n’drangheta non erano poche e chiesi alla Lodigiani la possibilità di essere trasferito.

Fui accontentato ed inviato in Perù al progetto idroelettrico Mantaro 3° Etapa.

Due mesi prima di partire, mi inviarono le fotocopie delle specifiche tecniche e delle clausole contrattuali del progetto, così ebbi l’opportunità di ripassare il mio spagnolo ed arrivare in cantiere ben preparato.

Lasciavo la mia posizione di Capo Cantiere e prendevo quella, molto impegnativa, di Capo Contabilità Lavori.

Il progetto condotto da Impregilo, che ne era sponsor, era coadiuvato dalla Gie-Sicom per la parte elettromeccanica e da un sub-contrattista al 45% per le opere civili.



L’importo complessivo dei lavori, di circa 250 milioni di dollari, era pagato in parte in Lire, parte Dollari e parte Soles, con una revisione prezzi basata su indici delle tre valute relative.

Il progetto, attraverso un ponte tubo sul rio Colcabamba (visibile nella foto a lato), del diametro di 5 mt e una lunghezza di poco più di 90mt, convogliava le acque della esistente centrale Mantaro 2, in una caverna serbatoio fornita di

sfioratore con relativo scivolo esterno di scarico, “canal de demasia”.

Le acque, attraverso un pozzo di circa 260 metri, erano convogliate alle sottostanti tre turbine Pelton ad asse verticale (si trattava di un tipo sperimentale di turbina che, eliminava l’asse orizzontale e compensava la scarsa altezza di caduta con la grande massa di acqua).

La Centrale era inserita in un’enorme caverna, che poteva ospitare il Duomo di Milano. Le turbine azionavano i tre generatori da 70 MW cadauno e attraverso un tunnel che passava sotto la seconda caverna che ospitava i trasformatori, restituivano le acque al Rio Mantaro.

Quando arrivai, mi assegnarono un ufficio in una piccola stanza, con due scrivanie, un armadio metallico quasi vuoto e mi presentarono l’Ing. Victor Alvarez, unico responsabile in quel momento, che mi guardava come i sudamericani guardano un gringo (denominazione dispregiativa verso nord americani e stranieri occidentali in genere) poco gradito.

Il certificato lavori era stato eseguito, fino allora, su avanzamenti stimati, concordati e non documentati, e mi misi le mani nei capelli.

La mia famiglia non era ancora arrivata, quindi avevo tempo a disposizione e mi dedicai a mettere le cose al loro posto.

Ottenni di trasferirmi in un altro ufficio e anettere la stanza adiacente, con un armadio metallico addizionale e un tavolo da disegno.

Feci assumere un disegnatore e concordai di avere un topografo a disposizione, quando necessitavamo eseguire rilievi di avanzamento lavoro.

Non so quante notti passai in ufficio, ma Victor Alvarez iniziò a collaborare attivamente e in poco tempo, con grande soddisfazione del Direttore di cantiere le cose iniziarono a funzionare.

Arrivò la mia famiglia con i tre figli e i due grandi iniziarono in cantiere le scuole interrotte in Italia.

Il cantiere, che nella sua massima espansione raggiunse poco più di 5000 abitanti, era dotato di scuole elementari e medie in italiano e spagnolo. Comprendevo inoltre due ristoranti per il personale, tre Club, una piscina olimpica, un ospedale bene attrezzato e, dato che

ci trovavamo in zona di guerriglia del “sendero luminoso”, anche una piccola guarnigione della “Guardia Repubblicana del Perù”.

Durante l’avanzamento lavori, si presentò il primo problema tecnico.

La galleria di accesso alla centrale era arrivata alla sommità della caverna per procederne poi lo scavo partendo dalla calotta verso i lati e successivamente, dopo gettata la volta in cemento armato, procedere con lo scavo verso il basso.

Quando si iniziò ad estendere lo scavo della calotta sul lato destro, il granito, che dagli studi si prevedeva compatto, si presentò ampiamente fessurato e pertanto era necessario risanarlo con una fitta rete di ancoraggi Dividadg da 6 metri, intervallati da ancoraggi da tre metri dal diametro di 32 mm e iniezioni di consolidamento.

Questo avrebbe ritardato il completamento dello scavo della caverna che rischiava di collassare. La costruzione sarebbe dovuta partire dall’area di servizio, necessaria a ricevere attraverso il tunnel di accesso le parti elettromeccaniche.

Contemporaneamente era stato previsto di innalzare i due muri laterali alle turbine e di costruirvi in cima le travi che avrebbero ricevuto le vie di corsa del carro ponte necessario ai montaggi elettromeccanici.

Questo disagio avrebbe implicato sette mesi di ritardo sul progetto. La Direzione lavori Electrowatt era disposta a riconoscere i maggiori oneri per le opere di risanamento, ma non per l’allungamento dei tempi contrattuali ed i maggiori costi reclamati dagli elettromeccanici che si sarebbero trovati con lo sfasamento dei tempi di consegna e montaggio già programmati con i loro fornitori.

Il Direttore dei lavori, Ing Ferrari, ci chiamò in riunione per analizzare il problema e trovare qualche soluzione.

Contemporaneamente iniziò lo scambio di corrispondenza contrattuale del caso con il cliente e la Direzione Lavori che non accettava alcuna nostra richiesta di riconoscimenti contrattuali.

L’Ing. Ferrari chiamò in ufficio, me, l’ing. Giannatti dell’ufficio tecnico ed il Capo cantiere Gilioli: “bisognava spremerci le meningi e trovare qualche soluzione”!

Provai a visualizzare le immagini delle sequenze costruttive e mi accorsi che i punti critici da superare erano l’area di servizio,

indispensabile per ricevere i basso carichi con i pezzi elettromeccanici e la presenza del carro ponte per calarli sulle tre unità. Ma questo era impedito dal completamento degli scavi della caverna e dalla erezione dei muri laterali a sostegno delle travi del carro ponte.

Ebbi l'idea di invertire la procedura costruttiva: costruire le due travi in cascata con l'avanzamento della costruzione della calotta di sostegno della caverna, prima di continuare lo scavo inferiore, ancorarle con cavi tensacciai da 30 tonnellate e 30 mt. di lunghezza. Una volta poi completato lo scavo nella prima parte nell'area di servizio, mentre lo scavo procedeva verso la terza unità, sostituire l'area di servizio con una piattaforma metallica sorretta da tre torri in acciaio. Avrebbero potuto così iniziare i getti dell'area di servizio e prima turbina e in catena i primi montaggi idromeccanici.

Ne parlai con Gianatti, ma mi diede del matto, in quanto il progettista non avrebbe mai accettato di modificare la prevista sequenza costruttiva.

Il giorno dopo tornai alla carica con l'Ing. Ferrari, ma anche lui, che aveva esaminato la proposta con Gianatti, mi bocciò l'idea.

Due giorni dopo, l'idea non mi lasciava in pace e andavo perfezionando i dettagli per superare le possibili obiezioni quando, come d'abitudine, si affacciò al mio ufficio il Capo Cantiere Gilioli. Presi coraggio e gli esposi l'idea.

Rimase pensieroso e mi disse che avrebbe riflettuto su alcune problematiche, specialmente sui danni che l'avanzamento degli scavi avrebbe prodotto sulle travi costruite in anticipo ed altri piccoli dettagli.

Il giorno dopo, tornò tutto raggianti in ufficio e mi disse: "Funziona, andiamo da Ferrari!"

L'ing. Ferrari ci ascoltò ed a quel punto decise di convocare in riunione la Direzione Lavori, il cliente Elettroperù, il Gie-Sicom ed il progettista Electrowatt.

Disse: "Il geom. Casubolo ha avuto questa idea", e la espose, "cosa ne pensate?"

Io mi feci piccolo, calò un lungo silenzio, si guardarono fra di loro e finalmente qualcuno disse: "perché non ci abbiamo pensato prima?"

Il seguito fu una valanga di proposte e accordi: ci permisero di utilizzare il carro ponte "appeso con le travi" fino ad un massimo di 20 tonnellate; decisero il numero di cavi tensacciai da impiegare e

l'adozione di strumenti di misura per controllare eventuali cedimenti degli ancoraggi alla roccia.

Gilioli tornò in Italia, fece progettare una cassaforma mobile per le travi, rientrò e a ritmo serrato si procedette a costruirle in cantiere.

Sugli stessi binari della cassaforma mobile per i getti della calotta, seguivano quelli delle travi, poi la perforazione e fissaggio dei cavi tensacciai, mentre procedeva il lavoro di risanamento della roccia.

Era una entusiastica corsa contro il tempo. Poi gli scavi si accelerarono nell'area di servizio e dalla prima turbina verso la terza; il tunnel di scarico fu completato e l'accesso della gru abilitato sul fondo scavo.

Le tre torri "lodigiani" di sostegno e la piattaforma di 12 mt. furono montati, i due monconi di carro ponte entrarono con un basso carico e la gru assemblò e posizionò il carro ponte su i binari delle due travi.

A quel punto, mentre gli scavi e il risanamento roccia progredivano sulla seconda e terza turbina, partirono i getti dell'area di servizio e della prima turbina.

Il Gie Sicom non aveva più scuse o reclami, i montaggi potevano partire come da programma. Ma c'era ancora un problema: l'ultimazione degli scavi produceva molta polvere e questa era nemica dei montaggi idro-meccanici. Bene, le aree di montaggio vennero isolate da pareti e tetto in plastica e fu immessa aria pulita che impediva l'accesso delle polveri sollevate dagli spari.



Nel frattempo il Perù era in balia di moti operai e sotto gli attacchi di "Sendero Luminoso", che era una organizzazione guerrigliera peruviana di ispirazione maoista-comunista.

I nostri sindacati decretarono uno sciopero indeterminato e presentarono una lunga richiesta incompatibile con le norme che ci erano imposte dal Ministero del Lavoro.

Vista la resistenza della nostra impresa alle loro richieste,

bloccarono l'accesso agli uffici e al cantiere. Allora la Guardia Repubblicana intervenne e furono sparati alcuni colpi di fucile caricati a "*perdigones* anti sommossa". Si trattava di cartucce caricate con pallini di plastica, che provocavano una rosa di pallini e causavano ferite a livello di sottopelle, ma dolorose e impressionanti per il vistoso sanguinamento. Le nostre due ambulanze hanno avuto molto da fare e poi sono iniziate minacce contro la nostra gente, accusata di aver fornito ai militari le munizioni.

Tutti i tecnici ed i familiari furono evacuati negli alberghi di Lima. In cantiere, per obblighi contrattuali, rimanemmo con l'ing. Ferrari, io, Gianatti e Victor Correa, responsabile del "Consortio Mantaro" nostro subcontrattista locale.

Le trattative sindacali si spostarono a Huancayo, e in un'occasione i sindacati tentarono di sequestrare l'ing. Ferrari, che tuttavia, grazie all'abilità del suo autista, riuscì a fuggire dal blocco che gli avevano preparato. Quindi fu costretto ad andare a Lima.

In cantiere arrivò un alto graduato dell'esercito peruviano, per monitorare la situazione, e in varie occasioni, mentre Gianatti si dedicava a cucinare, lo accompagnavo alle barricate erette dagli operai, per tentare di convincerli a togliere il blocco. Ma erano irremovibili e il militare decise allora di rientrare alla caserma di Pampas. Con Lima ci mantenevamo in contatto via radio e ci avvisarono che era giunta notizia che volevano sequestrarci come ostaggi per via delle trattative che non avanzavano.

Con Gianatti passammo quindi le consegne ufficiali del cantiere all'ing. Victor Correa; ci rifornimmo di carburante e il giorno dopo, prima dell'alba, partimmo con il fuoristrada dal cantiere.

Fortunatamente non trovammo nessun posto di blocco fino a Colcabamba e dopo circa otto ore di viaggio, superata Huancayo, giungemmo a Lima.

Due giorni dopo, con il Ministero del Lavoro si concluse qualche accordo: gli aumenti concessi vennero riconosciuti come maggiori costi a carico del progetto. Perciò, mentre la mia famiglia rientrava in Italia per gli studi superiori di mia figlia maggiore, rientrammo tutti in cantiere e i lavori ripresero spediti.

La Guardia Repubblicana ci informò che alcuni senderisti si erano infiltrati fra gli operai assunti in cantiere e sembrava che stessero organizzando delle cellule di simpatizzanti fra gli operai.

L'anello debole era il nostro ufficio personale del cantiere, per cui era urgente sostituire il responsabile con persona di fiducia.

Mi ricordai che il marito di una cugina di mia moglie, Victor Galindo, avvocato, era anche un attivista del partito aprista, acerrimo nemico dei comunisti. Proposi la sua assunzione, la proposta fu accettata e lo chiamai in cantiere.

Fu un'ottima scelta perché a sua volta infiltrò apristi di sua conoscenza e in breve tempo i senderisti infiltrati furono individuati. Uno di questi risultò essere il disegnatore che lavorava nel mio ufficio, un ottimo ragazzo, silenzioso e lavoratore. Seppi che era uno studente universitario, ma aveva interrotto gli studi per venire a lavorare da noi. Interrogato da me, negò le accuse, ma gli dissi che era stato individuato dai militari. Gli feci avere sette mesi di stipendio e lo invitai a tornare a Lima a continuare i suoi studi e tirarsi fuori dall'organizzazione senderista. Un altro infiltrato era un bravo giovane, medico chirurgo, che aveva studiato a Cuba e risultò che era stato assunto a seguito di una falsa mia lettera di raccomandazione.



Nel giugno '84, mentre mi trovavo a Lima, mi giunse una telefonata dall'ing. Ferrari che mi chiese: "Come va, cavaliere Casubolo?" Era un periodo nel quale erano in voga molti scherzi in cantiere e gli chiesi: "A cosa devo questa battuta ingegnere?".

Ebbene, semplicemente mi comunicava che, insieme ad altri, mi avevano conferito l'onorificenza di "Cavaliere della Repubblica Italiana" e che la cerimonia si sarebbe svolta la settimana successiva presso l'Ambasciata Italiana.

I lavori proseguirono e il Capo Cantiere, Gilioli, non più interessato ad eseguire le ultime rifiniture, lasciò l'incarico.

L'ing. Ferrari mi chiamò e mi disse: "Ora che sei meno occupato e Alvarez è bene avviato, ti occuperai, oltre a portare avanti i nostri reclami contrattuali verso Electro Perù, anche della conduzione del cantiere al posto di Gilioli.

In realtà, il compito più impegnativo era quello dei reclami contrattuali (claims): ogni settimana si viaggiava a Lima e al ritorno ci

si scervellava per trovare argomenti validi a sostenere le obiezioni del cliente e del Direttore dei Lavori, ing. Malsy, cittadino americano di origine tedesca che amava poco gli italiani.

I viaggi in macchina ripetuti, sulle strade sconnesse di quei tempi, erano stressanti, per cui si decise di fare una parte del tragitto con un piccolo aereo monomotore da quattro posti.

Per superare le Ande, al Ticlio del Machu Picchu, si volava sopra i 6.000 metri. Un giorno, al rientro, mentre l'ing. Ferrari era addormentato nel sedile posteriore, io sedevo accanto al pilota, che pareva irrequieto e mormorava delle imprecazioni. Avevamo appena superato il Tiglio, quando notai che l'altimetro segnalava una discesa rapida, mentre il motore scoppiettava. Quindi l'elica si fermò. In pratica stavamo planando, ma eravamo distanti da Jauja e il terreno sottostante si vedeva sempre più vicino. Sotto i 4.000 mt. finalmente, dopo qualche scoppiettio, l'elica riprese a girare. Atterrammo e il pilota ci spiegò che si era guastato il compressore dell'aria ed era mancato l'ossigeno necessario al motore che riprese a funzionare regolarmente all'avvicinarsi ai 3.000 mt. dal suolo.

L'ing. Ferrari non si era accorto di nulla, ma tornammo a viaggiare con la macchina.

Conclusi i claims, per i quali ci riconobbero poco più di 13 milioni di dollari, iniziarono anche alcuni licenziamenti e furono conclusi gli ultimi lavori.

L'ing. Ferrari mi comunicò che rientrava in Italia e mi diede le consegne del cantiere: ebbi l'incarico di operare come rappresentante legale di Impregilo-Gie-Sicom e di chiudere il contratto con il Consorzio Mantaro.

Il mattino dopo all'alba, era di venerdì, partì alla volta di Lima e nella stessa mattinata si presentarono da me sette sindacalisti dei servizi generali del cantiere, dandomi una lista di richieste e annunciando uno sciopero indefinito: 221 operai avrebbero paralizzato ristoranti, lavanderia, servizi delle camere, pulizie, in pratica tutto. Mi ricordai di una clausola contrattuale che autorizzava l'impresa a subcontractare i servizi generali al completamento di una certa percentuale di avanzamento dei lavori e ci stavamo dentro.

Chiamai l'ing. Ferrari per radio (era ancora in viaggio) e gli spiegai la situazione e l'opportunità di accordarmi con l'ing. Alberto Bedoia per la cessione del subcontracto con data retrodatata.

Preso di sorpresa, mi disse che ero matto, ma poi, esaminata meglio l'opportunità, concordò e si attivò per fare preparare 221 liquidazioni con relative buste di denaro e farmele avere per la domenica seguente.

Parallelamente parlai con l'Ing. Casas della Direzione Lavori, che aveva sostituito Malsy; lui pure mi fece avere la lettera retrodatata di autorizzazione a procedere con il subcontratto e lo stesso giorno andai a Pampas, dal Giudice di Pace Hinostroza, affinché lunedì fosse presente alla consegna delle lettere di licenziamento.

Il lunedì mattina i sindacalisti si presentarono per chiedermi cosa avevo deciso e dissi loro di informare il personale di presentarsi in ufficio per firmare la lettera di licenziamento e ritirare i loro soldi. Dissi pure che sarebbero stati riassunti quasi tutti dal Consorcio Mantaro che prendeva in carico la gestione del villaggio.

Potete immaginare la reazione: una parte accettò di firmare e ritirare i soldi, ma gli altri mi misero il cantiere sottosopra e tolsero le valvole alle camere d'aria di tutti gli automezzi.

Dopo due giorni, Il Consorcio Mantaro iniziò ad assumere personale e i sindacalisti mi vennero a reclamare sette mesi di stipendio per "licenziamento senza preavviso". Chiesi loro di farmi avere il regolamento di legge che lo imponeva e li assicurai che se ne avevano diritto, li avrei accontentati più che volentieri. Sapevo che loro si appoggiavano all'avvocato Calle di Hunacayo, che lavorava anche per noi, ma che a volte provocava problemi per poi risolverli. Mi consultai perciò con uno di Lima che mi diede i chiarimenti per poter respingere la richiesta. Preparai la lettera e la inviai all'avvocato Calle per chiedere il suo parere. Mi rispose che era sorpreso per la mia conoscenza della legge e che la lettera da consegnare ai sindacalisti era corretta.

Consegnai loro la lettera e dopo qualche giorno, uno di loro mi venne a trovare e con un sorriso acido mi disse che, essendo giovane, mi avevano sottovalutato, ma che riconoscevano le mie ragioni e se ne andavano in pace.

Poi iniziò la fase di smantellamento delle strutture di cantiere, pulizie dell'area lavori da detriti e discariche, il trasferimento di macchinari e materiali del magazzino a Lima, al nostro deposito di

Ventanilla. A questo punto sorse un problema: il deposito esplosivi della nostra polveriera.

Ricordo che si trattava di più di 40 Tn. di dinamite, detonatori, miccia normale e miccia detonante, un bottino appetitoso per le bande di senderisti che operavano nella regione e sul versante opposto del Mantaro.

Una soluzione era bruciare il tutto, ma si trattava di un'operazione lunga e pericolosa, adatta solo a specialisti di cui non disponevamo; l'altra era provare a venderlo in blocco a qualche miniera della zona. Trovammo un acquirente e approfittando del traffico di basso carichi che trasportavano macchinari e materiali verso Lima, riuscimmo, senza dare nell'occhio, a fare due viaggi di esplosivi alla miniera acquirente. Dopo una settimana, ci informarono che la miniera era stata assaltata e derubata di tutto l'esplosivo.

Trascorsi poi altri due anni a Lima a liquidare il progetto e lottare per l'approvazione di item per item.

Electro Peru' ritardava, con mille scuse, l'accettazione del progetto per non accollarsi gli oneri assicurativi e la sua relativa custodia. Il paese era in crisi profonda, con un'inflazione galoppante, e il cliente faticava a pagare la piccola parte in contanti della fatturazione di liquidazione in moneta locale. Con difficoltà riuscii a farmi pagare e coprire le spese locali e gli stipendi dell'ufficio di Lima.

Per aiutare il personale dell'ufficio, non essendo autorizzato ad aumentare gli stipendi, adottai il sistema di anticipargli metà stipendio al 15 del mese. E loro, ricevuti i soldi, correvano in strada a cambiarli in dollari, che poi rivendevano al nuovo cambio a fine mese.

Finalmente, a fine '88, firmarono l'accettazione e, secondo la richiesta contrattuale, consegnai le dodici copie di documentazione della finalizzazione del progetto, in dodici armadi metallici pieni di cartelle di file e rientrai in Italia.

— — □ — —

Conclusione

L'appello lanciato ai membri del nostro gruppo ancora una volta è stato accolto con slancio ed entusiasmo.

La determinazione a testimoniare la propria esperienza, con avventure o disavventure connesse, ha fatto sì che gli autori si siano impegnati nella composizione di un affresco che, riteniamo, possa essere degno di entrare nella storia delle grandi costruzioni, come documento del contributo dei “*cantieristi*”.

Con il loro impegno, il loro sacrificio e la loro professionalità essi sono stati gli artefici di grandi, straordinarie opere, a volte uniche, permettendo nel contempo alle imprese italiane all'estero di conseguire elevati margini e prestigio mondiale.

Appare chiaro dai racconti che la loro attività si è svolta nella maggior parte dei casi in luoghi disagiati ed in situazioni problematiche: questo evidenzia quanto questi lavoratori, sempre aperti all'*altro*, disponibili al confronto con altre culture e altri sistemi, siano capaci di adattamento; e quanto siano loro di stimolo gli ostacoli, specie se ignoti, perché diventano occasione di sfida e di potenziamento di facoltà inventive e innovative.



