

Vol. III

MEMORIE DI CANTIERE

A cura di:

*Alberto Casubolo
Claudio Gullini
Edison Jose Giro
Edmundo Dante Ocampo
Edoardo Porcedda
Gabriella Cusino
Gino Curti
Giuliano Barbonaglia
Israel Machado
Lidio Nestor Caligari
Lilian Caligari
Marcello Raciti
Marcos Alberto Galeano Juncal
Mario Mancini
Mirian Raquel Day Furtado
Nancy Razzetti
Paolo Fabri
Piero Schievenin
Remigio Feregotto
Sabatino Lusi
Sandro Montaldi
Titti Ferrando*



Gruppo facebook "Gente dei cantieri italiani nel mondo"

Dedicato a tutti i lavoratori dei cantieri italiani all'estero che hanno perso la vita sul lavoro.

Il ricordo del tragico esito del loro impegno lavorativo rimarrà imperituro nelle opere che hanno contribuito a realizzare e nei cuori di chi li ha conosciuti.



Lapide Chiesa Kariba in ricordo dei caduti nel cantiere

Curatori

Comitato di redazione:

Giuliano Barbonaglia

Isabella Mecarelli

Lilian Caligari

Coordinamento ed editing

Revisione dei testi in italiano

Revisión de textos en español

Autori:

Alberto Casubolo

Claudio Gullini

Edison Jose Giro

Edmundo Dante Ocampo

Edoardo Porcedda

Gabriella Cusino

Gino Curti

Giuliano Barbonaglia

Israel Machado

Lidio Nestor Caligari

Lilian Caligari

Marcello Raciti

Marcos Alberto Galeano Juncal

Mario Mancini

Mirian Raquel Day Furtado

Nancy Razzetti

Paolo Fabri

Piero Schievenin

Remigio Feregotto

Sabatino Lusi

Sandro Montaldi

Titti Ferrando

Copertina

Giuliano Barbonaglia

Prima edizione:

Giugno 2017

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

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



Tu che ci stai leggendo sei libero di:

Condividere — riprodurre, distribuire, comunicare al pubblico, esporre in pubblico, rappresentare, eseguire e recitare questo materiale con qualsiasi mezzo e formato.

Alle seguenti condizioni:

Attribuzione — Devi riconoscere una menzione di paternità adeguata, fornire un link alla licenza e indicare se sono state effettuate delle modifiche

(La versione 4.0 delle licenze richiede che tu indichi se il materiale è stato modificato e mantenga un indicazione circa le modifiche antecedenti.)

Puoi fare ciò in qualsiasi maniera ragionevole possibile, ma non con modalità tali da suggerire che il licenziante avalli te o il tuo utilizzo del materiale.

Non Commerciale — Non puoi utilizzare il materiale per scopi commerciali.

Non opere derivate — Se remixi, trasformi il materiale o ti basi su di esso, non puoi distribuire il materiale così modificato.

Divieto di restrizioni aggiuntive — Non puoi applicare termini legali o misure tecnologiche che impongano ad altri soggetti dei vincoli giuridici su quanto la licenza consente loro di fare.

Note

Non sei tenuto a rispettare i termini della licenza per quelle componenti del materiale che siano in pubblico dominio o nei casi in cui il tuo utilizzo sia consentito da una eccezione o limitazione prevista dalla legge.

Non sono fornite garanzie. La licenza può non conferirti tutte le autorizzazioni necessarie per l'utilizzo che ti prefiggi. Ad esempio, diritti di terzi come i diritti all'immagine, alla riservatezza e i diritti morali potrebbero restringere gli usi che ti prefiggi sul materiale.

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/>



Esso ha lo scopo di raccontare le esperienze di vita e di lavoro di chi, nei cantieri esteri delle imprese italiane di costruzione, ha contribuito o tuttora contribuisce alla realizzazione di grandi opere di risonanza e prestigio mondiale: dighe, centrali, strade, ferrovie, ponti, metro, canali, grandi edifici, etc.

Si tratta di una piazza virtuale dove poter incontrare o rincontrare amici e colleghi, per raccontarsi e confrontarsi. Un luogo libero da vincoli o formalismi, senza limiti di nazionalità, età, professione o posizione sociale.

Il libro, composto da racconti sia in italiano che in spagnolo, è opera di autori svariati, ma che hanno in comune, oltre all'esperienza di lavoro nei cantieri esteri, l'appartenenza al nostro grande gruppo.

Questa sesta pubblicazione entra a far parte di una "collana" che abbiamo iniziato pochi anni or sono e che, stando alle numerose visualizzazioni e ai lusinghieri apprezzamenti riscontrati, ha riscosso un successo tale da indurci ad andare oltre per far proseguire il "flusso" dei racconti.

Un simile gradimento si deve probabilmente al fatto che le storie narrate non si limitano a riportare vicende di carattere strettamente

lavorativo, perché spaziano ben oltre: i casi umani personali e familiari, i riferimenti a situazioni spesso avventurose, agli scambi intercorsi con popolazioni disparate, la descrizione di contrade esotiche, contribuiscono a delineare un vero e proprio affresco, che consente una lodevole operazione: il recupero con salvataggio di tali esperienze di vita va a comporre un capitolo non poco rilevante della storia d'Italia.

Per questo ci teniamo a sottolineare che questo libro di "cantieristi" è rivolto sì a "cantieristi", ma non solo!

Il Comitato di Redazione



Indice

| | |
|---|-----|
| Curatori | 5 |
| Prefazione..... | 9 |
| OPERE IN ITALIANO | |
| 001 MISSIONE KPONG - HIDROELECTRIC DAM PROJECT di <i>Alberto Casubolo</i> | 15 |
| 002 CANTIERI BETANIA (1982) E GUAVIO (1983/1987) di <i>Edison Jose Giro</i> | 23 |
| 003 CANTIERE DIGA EL CAJON HONDURAS, 1983 di <i>Sandro Montaldi</i> | 29 |
| 004 VIVERE ALLA TRAMPA di <i>Gabriella Cusino</i> | 37 |
| 005 SANTA BARBARA di <i>Remigio Feregotto</i> | 45 |
| 006 UN VENTENNIO IN TURCHIA (1987/2007). SECONDA PARTE di <i>Mario Mancini</i> | 51 |
| 007 Di quella volta che incontrammo i gorilla di montagna di <i>Titti Ferrando</i> | 69 |
| 008 UNA STRANA ESPERIENZA di <i>Alberto Casubolo</i> | 73 |
| 009 VECCHI RICORDI DI VITA DI CANTIERE di <i>Giuliano Barbonaglia</i> | 79 |
| 010 FESTE DI CANTIERE: IL CARNEVALE di <i>Sabatino Lusi</i> | 91 |
| 011 DISAVVENTURA IN LIBYA di <i>Claudio Gullini</i> | 95 |
| 012 ZAMBIA 1976 – LA MAGIA DI ITEZHITZHI di <i>Gino Curti</i> | 99 |
| 013 IRAN 1975. SHAH BANDAR ABBAS PROJECT di <i>Edoardo Porcedda</i> | 109 |
| 014 LA MIA ESPERIENZA CON IL MITCH di <i>Marcello Raciti</i> | 113 |
| 015 LA MIA CASA IN CONGO di <i>Titti Ferrando</i> | 125 |
| 016 AMARCORD di <i>Alberto Casubolo</i> | 127 |
| 017 CANTIERE DIGA DEL LAR, IRAN di <i>Piero Schievenin</i> | 135 |
| 018 DAGLI APPENNINI ALLE ANDE di <i>Sabatino Lusi</i> | 141 |
| 019 MOSCA di <i>Paolo Fabri</i> | 149 |
| 020 RACCONTI DI CANTIERE IN AFRICA 1975-1978 di <i>Nancy Razzetti</i> | 153 |
| OPERE IN SPAGNOLO | |
| 021 UN FINAL INESPERADO por <i>Mirian Raquel Day Furtado</i> | 161 |
| 022 ECUADOR- CANTERA PAUTE 1981 por <i>Lilian Caligari</i> | 163 |
| 023 OTRA MIRADA DE LA VIDA EN LAS OBRAS por <i>Israel Machado</i> | 167 |
| 024 ECUADOR PAUTE- AÑO1981 por <i>Lilian Caligari</i> | 171 |
| 025 UN TRANSPORTE SINGULAR EN ALICURA por <i>Lidio Néstor Caligari(Lolo)</i> | 179 |
| 026 RECUERDOS DE MI PASO POR SALTO GRANDE por <i>Edmundo Dante Ocampo</i> | 187 |
| 027 SALTO GRANDE por <i>Marcos Alberto Galeano Juncal</i> | 191 |
| Conclusion..... | 195 |

OPERE IN ITALIANO

001

MISSIONE KPONG - HIDROELECTRIC DAM PROJECT

di Alberto Casubolo



Verso la fine del 1977, mi trovavo in Costa d'Avorio, impegnato nel cantiere TAABO.

Un bellissimo progetto, del quale avevo eseguito, nel 1973, gli studi preliminari (rete topografica e indagine geologica) per incarico dell'Impregilo, l'impresa cui Kaiser Engineera & Constructors Inc. U.S.A. aveva assegnato

l'opera.

I lavori erano in fase di completamento, per cui, lasciata da un anno la contabilità lavori, coadiuvavo alla sezione getti calcestruzzi della sponda sinistra che era stata assegnata alla consorziata Dumez Afric francese.

Quando venne in visita l'ing. Garavaglia, mi disse: "Casubolo, qui hai poco da fare; ora ti incarico di portare rifornimenti di emergenza al progetto Kpong, in Ghana, dove ci sono già molti operai e tecnici, ma non hanno le forniture perché arriveranno in ritardo. Presto partirà la cerimonia di inaugurazione dell'inizio del progetto, da parte del Presidente Acheapong e queste forniture sono indispensabili per la sua organizzazione."

Bene, mi assegnarono due camion e due Toyota Land Cruiser. In magazzino preparammo un elenco secondo "la bibbia Lolli" (*elenco interno di tutti i materiali e le attrezzature indispensabili per l'avviamento di un qualsiasi cantiere dell'impresa*) delle necessità pratiche di un cantiere in avviamento; preparai una corposa documentazione di quanto trasportavamo e ne feci sei copie anellate

in altrettante cartelle.

Trattandosi di documentazione necessaria per la dogana, tutte le pagine vennero timbrate con appositi timbri da me preparati e sempre da me, firmati con due firme differenti.

Sul frontale dei due camion fissai un cartello di compensato con scritto in grande "Kpong Project – Duty Free Import", studiai le cartine stradali e scelsi di entrare da un confine della foresta, sperando di trovare doganieri più malleabili.



Il Ghana di quei tempi, era ridotto in cattive condizioni economiche, a causa del suo governo militare e si trovava ad avere una moneta, il Cedi, che ufficialmente quotava 1 Cedi = 1\$ USA, ma sul mercato nero per 1\$ ti davano da 8 a 10 Cedi. Questo rendeva difficile trovare sul mercato prodotti di qualunque tipo, incluse le cibarie. Come conseguenza la corruzione imperava a tutti i livelli e per avere permessi o documenti governativi, era imprescindibile ungero, anche se con poco, lo svolgimento delle pratiche.

L'Impregilo non aveva ancora completato le sue autorizzazioni di importazione "DUTY FREE IMPORT", ma necessitava con urgenza della fornitura richiestami per il cantiere.

Pertanto, basandomi sui suggerimenti ricevuti, mi rifornii di alcune stecche di Marlboro, due di Meccarillos Ormond (che fumavo a quel tempo), oltre a 3000 \$ in contanti: tre biglietti da 100 \$ li infilai nel portafoglio, mentre il resto rimase ben occultato.

Salutai mia moglie Estela che rimaneva in cantiere, dove la mia figlia maggiore, Patrizia, frequentava le elementari ed al mattino partii verso est, verso



il confine che portava in Ghana sulla strada di Berekum - Sunyani.

In bella vista, sul cruscotto della mia Land Cruiser, misi due stecche di Marlboro e una di Meccarillos, dalla quale tolsi un pacchetto che iniziai a fumare lungo il viaggio. La strada era ottima e il viaggio proseguì senza problemi, fino all'ultimo tratto di circa 10 chilometri prima del confine.

Indossavo una sahariana ed un berretto tipo militare e quando al primo checkpoint mi fermarono due militari ivoriani, salutai militarmente fissandoli negli occhi. Mi chiesero dove andavo e cosa portavo, ma nel frattempo i loro sguardi erano attratti dalle sigarette sul cruscotto.

Spiegai che ero un dipendente Impregilo, italiano, del progetto TAABO e che mi recavo in Ghana per portare forniture al progetto Kpong che in quei giorni stava per essere organizzato. Gli mostrai i documenti; loro verificarono quelli degli autisti e poi, con occhi imploranti, indicando le sigarette, fecero il gesto inequivocabile delle due dita del fumatore. Mezza stecca di Marlboro sparì e riprendemmo la marcia.

Prima del confine sparì il resto della prima stecca e verso le 17 arrivammo al posto di frontiera.

I doganieri ivoriani erano indaffarati intorno ad un camion che sembrava carico fino alla sommità di canne o qualcosa del genere.

Fermai la colonna e scesi dall'auto per sgranchirmi le gambe. Camminando mi avvicinai a curiosare.

Mi si affiancò un doganiere, gli rivolsi il saluto militare e lui con un sorriso mi guardò incuriosito. Dopo che mi presentai, mi chiese se sapevo cosa portasse quel camion; risposi che non capivo di cosa si trattasse perché non avevo mai visto quel tipo di vegetale. Allungò il braccio e tirò fuori un ramo che mi mise sotto gli occhi, lo guardai e ripetei che era la prima volta che vedevo quel tipo di fogliame a tante punte come un ventaglio.

Mi disse, meravigliato per la mia ignoranza, che si trattava di Cannabis che veniva utilizzata come marijuana da fumare. Gli chiesi cosa avrebbero fatto dell'autista, lui fece un sorriso, ma non rispose.

Poi passò alla mia colonna, composta dalle due vetture e dai due camion e dovetti dargli le solite spiegazioni mentre mi avvicinavo con lui alla mia auto. Inevitabilmente il suo sguardo cadde sulle Marlboro, la stecca cambiò proprietario e ci diede via libera verso la

barriera ghanese.

La dogana ghanese era meglio attrezzata. Ci fermammo davanti ad una costruzione in pietra, stile coloniale inglese, ed entrai nell'ufficio dove un impiegato, seduto dietro una scrivania, mi scrutò. Feci il saluto militare di rito e gli chiesi se era venuto nel primo pomeriggio lì da loro un impiegato dell'Impregilo che avrebbe dovuto attendermi per ritirare i documenti relativi a quello che trasportavo.

Mi guardò smarrito dicendomi che non si era visto nessuno straniero da loro.

"Come faccio?", gli dissi: doveva anche portarmi dei Cedi per le spese di viaggio in Ghana fino al cantiere e ora avevo solo dollari. "A proposito – chiesi - c'è una banca da voi per cambiare i dollari?"

A quel punto il suo volto si illuminò e mi disse che forse poteva aiutarmi lui; mi mostrò il giornale dove c'era stampato il cambio ufficiale di 1 Cedi = 1 \$ e mi chiese quanti dollari volessi cambiare.

"Ma - gli dissi - credo che 100 \$ sarebbero sufficienti."

Mi diede 100 Cedi e mi disse che lo faceva solo per aiutarmi; lo ringraziai e passai alle due cartelle che avevo con me.

Lui era al corrente della notizia del cantiere Kpong, diede un'occhiata ai documenti che gli porgevo, aprì un suo volume di disposizioni doganali e con un sorriso raggianti mi disse che non c'era nessun problema, perché i progetti di stato ricadevano nelle esenzioni doganali. Appose una serie di timbri sul mio fascicolo, una firma e, dopo aver accettato un pacchetto di Meccarillos, mi accompagnò alla vettura dicendomi che potevamo andare.

La strada, passata la palazzina della dogana, voltava a sinistra e poi a destra verso l'uscita. A quel punto ci trovammo la via sbarrata da un gruppo di militari armati.

Una bellissima donna "capitano" si avvicinò alla mia auto e sorridendo mi disse: "Avete ben pagato per essere usciti così presto, ma ora da qui non andrete da nessuna parte: siete in arresto e domani mattina scaricheremo tutto ciò che trasportate per un controllo appropriato".

Stava ormai arrivando il tramonto ed io volevo dormire in un albergo in Ghana prima di affrontare l'ultimo tragitto fino al cantiere Kpong.

Scesi dalla macchina, la guardai con l'ammirazione che merita una fata e le dissi: "Oh no, una bella ragazza come te... no, non puoi

farmi questo!" Le spiegai la ragione del mio viaggio e la necessità di arrivare in tempo per permettere di organizzare il ricevimento in onore del presidente Acheapong. Aggiunsi che per una bella ragazza come lei, avrei voluto avere qualche bottiglietta di ottimo profumo francese, ma che mi rimanevano solo alcuni pacchetti di Meccarillos. Mi guardò con un sorriso e le dissi che per il momento, in mancanza d'altro, le offrivo tutti i Meccarillos che avevo e che poteva poi dare al suo uomo, ma la prossima volta le avrei portato un profumo.

Urlò un comando ai soldati che sollevarono la barra, io le feci il saluto militare che lei ricambiò e partimmo.

Arrivammo a Sunyani che ormai era notte. Trovammo un albergo con un rassicurante parcheggio custodito per i mezzi e prendemmo delle camere.

Ricordo che era rivestito interamente di legno scuro e pieno di sculture Ascianti. Comunque ci riposammo e al mattino scesi per vedere a quanto ammontava il conto: si trattava di 100 Cedi, oltre i quali ne avevo altri a sufficienza per pagare anche la colazione. Terminata questa, chiesi di parlare con il proprietario.

Mi ricevette un uomo anziano e molto autoritario; gli chiesi se mi poteva cambiare alcuni dollari. "Sì - mi disse - e ti faccio un cambio di favore a 5 Cedi per dollaro."

Lo guardai e replicai che ad Accra o Tema mi avrebbero dato almeno 8 Cedi, ma dato che eravamo molto lontani dalla capitale, avrei accettato a 7 Cedi per dollaro. Si mostrò molto contrariato, con un sorriso mi augurò buon viaggio e si ritirò.

Dalla mia borsa estrassi una nuova stecca di Marlboro, la misi sul cruscotto e partimmo tranquilli, ma dopo una sessantina di chilometri fummo raggiunti da due militari su moto equipaggiate di radio trasmettenti; ci sorpassarono a sirena spiegata e si misero di traverso sulla strada.

Uno di loro si avvicinò alla mia macchina. Quando lo salutai sempre militarmente, mi ordinò di rientrare a Sunyani perché avevano ricevuto la segnalazione che trasportavamo merce proibita. A quel punto ripetei la solita storia e gli dissi le ragioni per le quali non potevamo ritardare il nostro viaggio, ma lui rimase duro. Allora scesi dalla macchina, mi diressi verso la moto e con voce ferma gli ordinai di mettermi in contatto radio con il suo superiore; altrimenti comunicasse lui che gli ordinavo di venire con noi fino al cantiere

dove avrebbe potuto verificare tutto, anche dentro i copertoni dei camion. Se invece insistevano per farci tornare indietro, ne avrebbero risposto direttamente al Presidente del Ghana, ad Acheapong. A quel punto i due soldati si guardarono indecisi, parlottarono e poi mi dissero: "Dacci quella stecca di sigarette e ti lasciamo andare in pace..."

Bene, arrivammo in cantiere dove ci accolsero come dei salvatori e mentre Danilo Dean già si accingeva ad assemblare una carriola, gli altri iniziarono a scaricare i camion.

I lavori di preparazione del palco per l'inaugurazione iniziarono, ma mancavano i fuochi d'artificio. Si sarebbe trattato di fuochi speciali, che dovevano essere ben visibili di giorno, durante la cerimonia.

Questi erano stati spediti via aerea cargo (non credo che oggi lo si potrebbe fare), ma all'aeroporto non risultavano arrivati. L'ing. Vassallo mi disse di occuparmene e, il giorno dopo, ritornai alla dogana insieme all'impiegato incaricato.

Da Milano ci avevano comunicato che i contenitori dei fuochi, tre grossi valigioni di cartone rinforzato, erano contrassegnati da due strisce rosse stampate, che li avvolgevano in centro, in verticale e orizzontale e questo avrebbe dovuto aiutarci ad identificarli.

Il deposito della dogana era adiacente all'aeroporto: entrammo in un ufficio con un bancone e molta gente in fila per reclamare bagagli non arrivati.

Quando fu il nostro turno, presentai i documenti all'incaricato che si ritirò per effettuare la verifica.

Nel frattempo notai che l'ufficio era separato dal deposito da una parete chiusa da una maglia metallica fino al tetto e che al di là della maglia, un lungo corridoio fiancheggiava alti scaffali nei quali era impilata una grande quantità di pacchi e valigie. A quel punto, in cima al primo scaffale notai una croce rossa su un grosso valigione.

L'incaricato rientrò e sconsolato mi disse che non c'era nessuno dei pacchi reclamati. Lo guardai negli occhi e gli dissi che se mi autorizzava ad entrare nel deposito li avrei trovati subito. "Bene - mi disse con aria di sfida - ti faccio accompagnare, ma non ti autorizzo a smuovere i bagagli esistenti."

Con il mio impiegato e il doganiere entrai nel deposito e subito gli indicai il primo valigione che avevo individuato; lui salì con una

scala, verificò i dati identificativi e autorizzò il mio impiegato a calarlo giù. Per gli altri due fu altrettanto facile, dopodiché, caricatili sulla macchina, tornammo in cantiere.

Passai in seguito all'ufficio di Tema; da lì poi in cantiere per occuparmi della riparazione delle case e della fognatura del villaggio ricevuto dal Volta River Authority. Successivamente fui impiegato come supporto tecnico alla costruzione del villaggio Impregilo e dei villaggi riservati alle popolazioni che sarebbero state espulse dall'area del futuro lago.

Ma la malaria mi ritornò e con essa le conseguenze dei lunghi anni di cure e profilassi antimalarica. Il chinino e le altre profilassi chimiche equivalenti mi avevano intossicato e ridotto pericolosamente la memoria. Viaggiovo con i bigliettini per non dimenticare le cose, per cui ad un certo punto decisi di eliminare dalla mia vita i paesi malarici e rassegnai le dimissioni.

Rientrato in Italia, venni assegnato al cantiere Sant'Anna, vicino Crotone, e da allora trascorsi un lungo periodo lontano dall'Africa. Vi rientrai solo molti anni dopo, ma non mi sottomisi più alla profilassi.

Stranamente non ebbi più attacchi malarici, neppure nella terribile Sierra Leone.



002

CANTIERI BETANIA (1982) E GUAVIO (1983/1987)

di Edison Jose Giro



Arrivai al cantiere Betania in Colombia il due dicembre del 1982, assieme all'amico e collega Marcos Bella. Tutti e due ex del cantiere di Alicura, in Argentina.

Dopo una giornata in albergo a Bogotá, prendemmo l'aereo per Neiva.

Appena arrivati ci comunicarono che il cantiere era fermo, bloccato da uno sciopero duro e difficile, teso al miglioramento delle condizioni di sicurezza ed economiche, molto

deficitarie entrambe.

La strada per arrivarci era bloccata e presidiata da un nutrito picchetto di scioperanti, per lo più locali. L'unico mezzo per arrivare in cantiere era un elicottero, utilizzato generalmente nei casi di emergenza.

Gli scioperanti, forse sarebbe meglio dire rivoltosi, avevano anche ammazzato il segretario del sindacato.

Comunque sia, la Direzione del Cantiere era riuscita, sicuramente corrompendo qualcuno di quelli che ne impedivano l'accesso, ad inviarci un pick-up per prelevarci e portarci a destinazione, nonostante l'embargo.

Giusto in tempo per completare la deviazione del



Brindisi di arrivo al cantiere Betania

fiume Magdalena prima che arrivasse la "subienda", il periodo dell'acqua alta che poteva rendere difficile, se non impossibile, il lavoro.

Alcuni espatriati, tra i quali chi scrive, erano stati chiamati a condurre le macchine operatrici ed a collaborare nell'opera di movimento terra.



Cantiere Betania - Diga a monte

C'era bisogno di stare sempre all'erta perché alcune macchine, soprattutto i Haulpaks Wabco, erano spesso sabotate da qualche operaio furioso e fanatico.

La lotta contro le intemperie e contro gli individui violenti fu dura. La situazione

era al limite della sopportazione e spesso si arrivò alla soglia del "tutto è perduto", ma, grazie al cielo, le cose si sistemarono: la deviazione venne portata a termine e lo sciopero andò esaurendosi.

Nella memoria di chi era presente, quel periodo e quella situazione rimasero un'esperienza indimenticabile.

— — □ — —

Nel cantiere Guavio, sempre in Colombia, si lavorava da lunedì a sabato una settimana e da lunedì a venerdì a mezzogiorno l'altra. Così tutto il personale ne approfittava per andare fino a Bogotá a fare acquisti, visto che al villaggio di Santa Maria, nelle vicinanze del luogo di lavoro, non si trovava niente altro che frutta e verdura.

Un fine settimana mia moglie assieme a mio figlio era partita un giorno prima, per fermarsi a casa di un collega di lavoro, Gianni Viel, un bravo minatore che gestiva un fronte di gallerie.

Venerdì partimmo assieme, io e Gianni, dato che non conoscevo l'indirizzo della sua residenza. Procedevamo con due macchine diverse, una dietro l'altra. Era il periodo che i colombiani chiamano "estate" per indicare la stagione secca. La polvere sollevata dal

passaggio dei mezzi, uomini e animali creava un vero e proprio muro che rendeva la guida molto complicata. Se poi ci aggiungiamo le pessime condizioni della strada, era probabile che un semplice viaggio in automobile si trasformasse in un'avventura.

A metà del cammino all'improvviso si sollevò davanti a me un grosso polverone.

A fatica vidi la macchina di Gianni ferma a causa di uno scontro frontale contro una Renault 12.

L'uomo che guidava la Renault scese imbestialito dall'auto, la rivoltella in pugno, urlando come un pazzo "lo ti uccido, figlio di p..., hai ferito mia moglie incinta ed anche mia suocera ..." e giù di seguito una sfilza di imprecazioni, minacce e bestemmie!

Gianni mi disse in italiano "...resta calmo che se costui si avvicina, lo stendo con colpo di karate".

A questo punto, con la strada bloccata, arrivarono, da una parte



Strada a Guateque, zona dell'incidente

una decina di macchine di mafiosi (l'abbiamo saputo dopo chi erano costoro) che accompagnavano la Renault e dell'altra i bus che conducevano gli operai del cantiere fino a Bogotá.

Uno dei mafiosi salì su un grosso masso vicino alla sede stradale e si lanciò, con la rivoltella in mano, in un'invettiva contro i "gringos che non pagano la terra espropriata e che agiscono da sfruttatori...".

Dietro di me, cominciò il coro degli operai, seccati per l'intoppo e desiderosi di tornare alle proprie case. "Se lo vuoi ammazzare, ammazzalo, noi vogliamo continuare per Bogotá..." urlavano. Uno di loro, mosso a compassione per la brutta piega che stava prendendo la situazione per noi due sventurati (io e Gianni), mi mise in mano una rivoltella e mi disse di difendermi. Io, ragionevolmente, non la presi perché mi pareva una decisione sbagliata e probabilmente nefasta.

Nel frattempo, approfittando della confusione crescente, il mio collega era sparito: si era, non so come, fatto largo in mezzo alla folla ed aveva beffato tutti, soprattutto i mafiosi.

Un ulteriore ed apparente colpo di fortuna fu l'arrivo di una macchina con due poliziotti! Giunti all'ingorgo, però, uno si sdraiò sul cofano della Renault e si addormentò, mentre l'altro invece girava a vuoto, in stato confusionale. Tutti e due venivano da una festa completamente in preda ai fumi dell'alcool.

Io cominciai a parlare in spagnolo sorprendendo tutti e tirai fuori la mia carta d'identità uruguaiana, per evitare che venissi confuso con i gringos, di cui parlava l'improvvisato tribuno. "Signori - dissi con fare sbrigativo e allo stesso tempo tranquillizzante - qui ci sono dei feriti che bisogna assistere in fretta..."

Un po' stupiti per il mio fare deciso, l'autista ferito, la moglie e la suocera montarono docilmente sulla mia macchina e partimmo immediatamente alla volta del paese vicino dove c'era un ospedale.

La moglie incinta, che aveva spaccato il parabrezza con la testa, mostrava un profondo taglio sulla fronte, mentre la suocera si era fratturata la spalla destra sbattendo nell'urto contro il sedile anteriore.

Mi fermai quindi con loro fino all'una del mattino, mentre i medici si occupavano di curarli.

Gianni intanto era arrivato a casa sua attorno alle sette di sera dicendo a mia moglie, senza tanti giri di parole, che a quell'ora lui mi considerava già morto.

Per lei, che non voleva credere alle sue parole, cominciò una attesa snervante, piena di angoscia e lacrime.

Finalmente, verso le tre del mattino mi ricongiunsi a loro, stanco morto, ma vivo. Avevo salvato la pelle, era proprio il caso di dirlo!

Due giorni dopo, lungo la strada per il cantiere, mi si ripresentò di fronte, nei pressi del luogo dell'incidente, il malvivente che avevo soccorso.

Piantato in mezzo alla strada e con le mani in alto, mi intimava di fermarmi. Senza esitazione e pensando ad una resa dei conti urlai a mia moglie Maria ed a mio figlio di buttarsi giù e, pronto al tutto per tutto, innestai la marcia per una rapida accelerata con l'intenzione di investirlo.

All'ultimo istante si materializzò al suo fianco la moglie, che fino a quel momento era rimasta ad osservare sul ciglio della strada. Così decisi di desistere, con una brusca frenata, dalla mia azione difensiva: due cadaveri sarebbe stati troppi, anche se per legittima difesa. Difficilmente la polizia locale mi avrebbe creduto!

Il tizio si avvicinò allo sportello e mi disse "Lei dovrebbe sapere che ieri quasi "le quiebro el culo", ma lei si è comportato da gentiluomo e pertanto intendo ringraziarla e sdebitarmi. Voglio - e il tono pareva non ammettere repliche - che lei e la sua famiglia veniate alla mia "finca" per mangiare un vitello arrosto. Ecco il mio nome e telefono". E mi porse un bigliettino spiegazzato su cui spiccava una grafia infantile: Marco Antonio Romero più un numero.

Come potete immaginare non ho mai telefonato ma, ancora oggi, quaranta anni dopo, conservo, chissà perché, in una piega del mio portafoglio quello strano pezzo di carta con il suo sinistro contenuto... non si sa mai!

P.S. Qualche tempo dopo, è stato istruito sull'accaduto un procedimento davanti al giudice.

Nel frattempo, però, il mio lavoro era già terminato ed io ripartito dalla Colombia, rimasi ignaro dell' esito del giudizio.

Di Gianni ho perso le tracce, ma ogni tanto parlo col figlio su Skype, senza rivangare il passato però.

— — □ — —

003

CANTIERE DIGA EL CAJON HONDURAS, 1983

di Sandro Montaldi



Finite le ferie di agosto, rientrai nel cantiere della mia impresa, "Ing. Giovanni Rodio S.p.A", presso la centrale nucleare in costruzione a Montalto di Castro.

Dopo pochi giorni avvenne un brutto incidente: un operaio di un'impresa appaltante rimase schiacciato da materiali ferrosi che stavano scaricando.

Il cantiere venne ovviamente posto sotto sequestro e tutto il personale fu mandato a casa in attesa degli esiti investigativi.

Dopo una decina di giorni, in ansia per l'accaduto, contattai la sede dell'impresa per avere notizie: fu allora che mi proposero di partire per l' Honduras.

Corsi immediatamente a fare il passaporto e documenti vari; quindi mi recai a Roma, a piazza Bologna, dove c'era un ufficio dislocato dell'impresa, per firmare il contratto.

Cominciai a comprendere come andare all'estero allora non fosse affatto semplice, specialmente per recarsi negli Stati Uniti o in Sud America, a causa degli embarghi. Dopo vari passaggi tra le ambasciate, ricevetti l'autorizzazione a partire. Mi fornirono di biglietto aereo andata e ritorno, indicazioni per il soggiorno e per il taxi dall'aeroporto all'hotel e viceversa.

Miami era una sosta obbligata per i viaggiatori in transito verso il Centro America, in alternativa a Boston.

Preparate le valigie e fissato il giorno della partenza, mi rimanevano quattro giorni per andare dall'Abruzzo almeno a salutare

la fidanzata che abitava in Sicilia.

La mattina della partenza venne ad accompagnarmi all'aeroporto di Fiumicino uno zio, perché il povero papà non aveva neanche la patente. Arrivato nella sala d'attesa che precede l'ingresso dell'aereo, mi guardai intorno nella speranza di vedere qualche volto noto di eventuali colleghi, ma nulla. Salii le scale di un DC9 con il cuore in gola per tanti motivi, non ultimo quello che non ero mai salito su un aereo. Il volo era Roma – Francoforte – Miami - San Pedro Sula, ed ogni volta si cambiava aereo e compagnia.

Sceso a Francoforte, mi avvio sui tappeti mobili in direzione dei voli internazionali e quasi subito mi sento battere sulla spalla. Girandomi ripresi a vivere perché ritrovai altri colleghi, arrivati da Bari e Bologna con altri voli, che stavano prendendo il mio stesso aereo per Miami. Insomma, fu tutto più armonioso, anche perché avevamo la mascotte del viaggio, un pargoletto di tre anni con sua madre, ancora in dolce attesa, che raggiungeva il marito già da tempo in Honduras.

Nove ore di trasvolata che, con l'effetto del fuso orario, mi sembrarono un'eternità. A Miami facemmo dogana con non poche difficoltà e perdite di tempo. Poi via in taxi verso l'hotel Sheraton. Lungo la costa c'erano campi da golf e piscine da mozzare il fiato. Giunti all'hotel salimmo in camera. Dopo una giornata infinita speravamo di cenare a base di spaghetti ma ci andò malino.

La mattina seguente, per iniziativa di un collega e compagno di viaggio, prendemmo un taxi e pattuito il prezzo con l'autista, ci facemmo un giretto per Miami sapendo che il nostro successivo volo partiva nel pomeriggio.

Quindi ultima tappa: di nuovo verso l'aeroporto, navette super automatizzate senza pilota, vetrine in bella vista e ovviamente un fiume di gente di ogni dove allegra e scanzonata.

Prendo posto su un vecchio Boing 737 con al centro del corridoio stie piene di galli e qualche agnello legato.

Dopo un paio d'ore e un altro scalo blindato nel Belize, l'aereo si mise a scendere per atterrare a San Pedro Sula.

Mi guardavo intorno e non vedendo né pista né abitazioni, cominciai a preoccuparmi un po'. Pochi minuti e lo stridio delle gomme insieme alla voce negli altoparlanti ci avvisava che eravamo i bienvenidos nella Republica de Honduras.

Appena scesi dall'aereo, l'ambiente verde tropicale e la mancanza di un aeroporto con strutture come quelle dei precedenti dove avevo transitato, lasciavano un po' interdetti: i metaldetector, sostituiti da barbuti soldati con il mitra sulle spalle, che ci perquisivano, non erano molto tranquillizzanti. A nostro conforto c'era Marsia, venuta dal cantiere con due o tre jeep, ad aspettarci per aiutarci nelle formalità aeroportuali.

Inutile attendere le valigie, perché a Miami non erano state caricate, perciò via verso il campo per una strada non ancora asfaltata, costruita appositamente per la realizzazione della diga EL CAJON ...!

Ci alloggiarono nel campo dell'ENEA Honduregna, in quanto quello europeo era già completo per via delle tante famiglie che accompagnavano gli addetti alla realizzazione della diga. Ormai era notte fonda. Alla mattina, insieme a vari colleghi già in servizio, ci portarono a visionare il



cantiere, tutti i vari impianti e le officine, tra cui un'officina-magazzino con vari macchinari, frese e torni per la realizzazione di molti componenti per sonde ed iniezioni, posta a circa 15 km dalla diga. C'era inoltre un'officina di appoggio e ritrovo per la squadra di meccanici ed elettricisti a ridosso del muro di sbarramento che cresceva a ritmo impressionante.

Il mio compito era quello di gestire durante il mio turno la squadra di meccanici per le manutenzioni e rotture che si verificavano agli impianti di iniezioni. Questi erano dislocati sulla spalla destra a monte e a valle del bacino e all'interno di una galleria scavata appositamente per alloggiarvi una trentina di iniettori, oltre a tutto il parco sonde per la perforazione.

Le dodici ore che lavoravamo ad ogni turno passavano in fretta e ciò era dovuto al fatto che i guasti a tutto il parco macchine sonde e varie non ci davano tregua: occorreva solo l'arte di arrangiarsi per risolvere tante rotture, specialmente nei tunnel, dove in ognuno

operavano quindici o venti sonde con martelli oleodinamici.

Quella era una diga dai numeri ragguardevoli: lo sbarramento superava i 220 metri di altezza e quindi la pressione sul fondo della



struttura ci mise a dura prova per consolidare il dedalo di cunicoli scavati per realizzare, in semplici parole, un velo impermeabile dal fondo del lago fin sopra il livello teorico raggiunto dall'invaso. Nelle viscere della spalla destra, al di sotto del livello base, un'altra grande impresa italiana in

un'area scavata nella roccia stava realizzando una centrale elettrica con cinque turbine alimentate dall'acqua dell'invaso.

A vedere il tutto sul progetto sembrava una bomboniera, invece era tutto vero in corso d'opera; tutti attivi ognuno al proprio posto.

Nei fine settimana o almeno una volta al mese in cui non lavoravamo di domenica, ci facevamo 85 chilometri fino a San Pedro Sula o a Tegucigalpa per poter almeno telefonare in Italia, perché dal campo l'unico telefono era a ponte radio e la fila di gente di ogni nazionalità ci costringeva a trovare soluzioni più rapide.

Ogni tanto c'erano feste organizzate nel club di Impregilo, dove bisteccate e balli non mancavano; le maestranze europee seguite da mogli e figli, facevano assaporare quell'aria magica di una vera comunità.

Tra alti e bassi la vita di cantiere proseguiva spedita, ma nelle viscere dei cunicoli di fondo diga, al famigerato G20, le attività erano davvero pesanti, in gran parte perché i ventolini d'areazione che sospingevano l'aria attraverso tubi in naylor, spesso erano insufficienti a garantire un perfetto equilibrio di aria pulita. A questo si aggiungeva il calore sviluppato dai motori elettrici e dalle centraline oleodinamiche che ci davano la sensazione di stare in apnea. Tanti approfittavano delle docce naturali di acqua fresca che scaturiva da ogni foro all'interno delle gallerie, per sentire un po' di sollievo fisico.

Un lavoro maestoso e complesso, portato avanti da tutti con

passione ed enormi sacrifici e non senza dolorose perdite di vite umane.

A questo riguardo un triste ricordo e un pensiero particolare va al compianto geom. Rocca.

Venne la vigilia del capodanno del 1984. Nel pomeriggio, per l'occasione del brindisi che ci aspettava al campo base, io e un collega ci eravamo ben addobbati con l'unico vestito discreto portato dall'Italia. Appena usciti da casa, una jeep a tutto gas venne verso di noi: era un altro collega in camicia e stivali da cantiere, armato con un fucile e una torcia, in compagnia di un ragazzo honduregno che avrebbe fatto da guida. L'amico volle portarci per forza con sé per una breve (diceva lui) battuta di caccia di un'oretta. Erano già le 17.00 e ricordo che, come noto, vicino all'equatore fa buio verso le 18.00.

Lo seguimmo a malincuore. Dopo aver lasciato la strada battuta, ci inoltrammo nei boschi fitti come la jungla e su delle piste appena visibili. Dopo una ventina di chilometri, a causa del terreno reso viscido dalle piogge, finimmo contro alcuni arbusti che non ci fecero più proseguire. Intanto il buio fitto era arrivato e, rimasti a piedi, cominciammo ad inveire contro il cacciatore dell'ultim'ora che, senza pensarci due volte, ritornò indietro a piedi con il ragazzo honduregno, con la speranza che una volta raggiunta la strada principale, avrebbe incontrato qualche macchina di passaggio, per poterci raggiungere e recuperare noi e la jeep.

Non vi dico quanti spergiuri ed insulti volarono quella notte: a trovarci come damerini al buio e nel fango, non sapevamo se ridere o piangere. Sapevamo solo quello che ci eravamo persi non restando al campo.

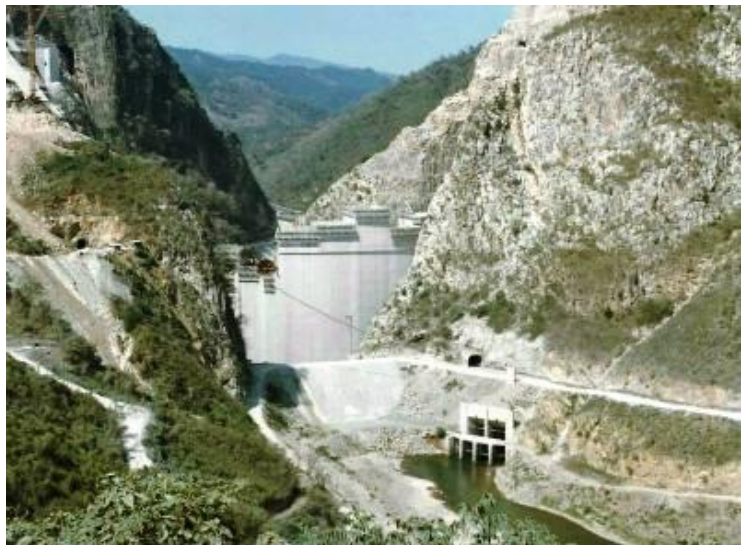
Dopo molte ore sentimmo arrivare di gran carriera un'altra jeep; inutilmente facemmo segnali affinché si fermasse sulla parte alta di una discesa dove era bloccata la nostra auto. Ma non facemmo in tempo ad avvertirlo dell'ostacolo: il soccorritore, tutto contento di essere ritornato da noi, andò a sbattere contro l'altra autovettura. Visto questo, senza più parlare, mettemmo le gambe in spalla ed all'alba rientrammo nel campo, infangati fino al collo. Qualcuno ci guardava stupiti: apparivamo stanchi e delusi e ognuno si diresse senza parole al proprio alloggio.

Ci rifacemmo alla sera con la *cerveza* (birra) National Salvavida in uno di quei locali di malcostume, come li chiama qualche amica

che ho su Facebook, e che ha vissuto nei cantieri venezuelani.

Comunque a noi interessava solo recuperare una bevuta, non c'erano secondi fini. Eravamo in allegra compagnia con due inglesi che erano uno l'opposto dell'altro: il primo con la pipa come un Milord, che cercava di essere serio tra un bicchiere di rum e l'altro, il secondo più matto di noi. Ognuno parlava la propria lingua, ma ci capivamo lo stesso come i bambini. L'unica parola comune era "cerveza" che era davvero buona ed era prodotta da due italiani che avevano aperto una birreria in Honduras, certi Salvatore e Vidale dalla Sicilia (da qui il nome Salvavida, ovvero salva vita).

I giorni si susseguivano con il solito tran tran: quindici giorni di notte e quindici di giorno con cambio turno sul piazzale sotto il muro della diga, punto di ritrovo per tutti, dove alcuni chioschi di venditori locali ci alleviavano le fatiche con i loro prodotti: caffè e bibite varie, oltre alle frittelle di banane verdi, loro cibo molto diffuso.



Faceva da cornice il maestoso muro sovrastato dai blinding (due mastodontiche teleferiche), usati per il getto di calcestruzzo che instancabilmente, notte e giorno, facevano la spola dall'impianto posto sulla spalla destra ai conchi diga.

Lungo la strada un po' in discesa, che dal campo arrivava al cantiere, non era raro assistere ad incidenti che coinvolgevano i grossi camion carichi di cemento che perdevano il controllo e finivano nel fiume sottostante.

Per me, allora venticinquenne, tutto era nuovo, essendo il primo cantiere estero extra europeo: il clima, i luoghi pieni di storia e bellezze naturali, i resti Maya, i villaggi non ancora raggiunti dalla corrente elettrica, le rare macchine private, le piantagioni di ananas e banane, qualche timido *campesino* che produceva il mais abbattendo grandi porzioni di boschi con machete e fuoco per allontanare i serpenti.

Come dimenticare, a distanza di tanti anni, quella gente umile e servizievole, quegli uomini leali e seri nel lavoro.

Le musiche allegre, sempre a tutto volume, nelle balere lungo la statale erano un invito a fare una sosta per la solita *cerveza*, bevuta in santa pace durante i viaggi dal cantiere a San Pedro Sula.

Oggi, dopo tanti anni, coadiuvato dalla tecnologia, spesso sto davanti al computer a rivedere foto dei luoghi e video della diga, che ormai abbondano su internet, e a ritrovare tanti colleghi sparsi per il mondo, con cui scambiare pensieri e ricordi.



004

VIVERE ALLA TRAMPA di Gabriella Cusino



Nel 1982 partii dall'Italia con i miei figli per raggiungere mio marito, che già stava lavorando in Venezuela, nel cantiere Uribante, per la costruzione della diga LA HONDA.

Arrivati a Caracas, prendemmo un altro aereo che ci portò a San Antonio del Táchira dove ci attendeva una Toyota con autista dell'impresa costruttrice.

Viaggiammo per circa tre ore lungo una strada che divenne presto molto tortuosa, poi sterrata ed a tratti anche franosa.

La vegetazione tropicale era lussureggiante e fitta, in alcuni punti del panorama si notavano gruppi di banani che lasciavano intravedere piccole casette.

Giungemmo a "La Trampa", un villaggio residenziale costituito da villette destinate ai lavoratori espatriati ed alle loro famiglie, con annessi una chiesa per i fedeli, un supermercato, un cinema che a volte era utilizzato per i festeggiamenti, un club che era un centro di socializzazione con un bar molto frequentato, una mensa/ristorante.

Nei pressi del villaggio c'era la 'caballeriza' (maneggio), dove l'organizzazione del cantiere aveva assunto degli addetti locali per occuparsi dei cavalli, per lo più destinati ai bambini ed ai ragazzi. C'erano anche campi da tennis frequentati da adulti, ma anche i bambini potevano andarci a giocare.

Le scuole non mancavano (dall'asilo alle superiori). Nel villaggio era presente un ambulatorio/infermeria, mentre a pochi chilometri era stato costruito ex novo un ottimo ospedale. Per le visite specialistiche

si andava presso le cliniche di San Cristóbal.

Il villaggio fu costruito su una montagnola, dove in una grande spianata erano presenti tutti servizi pubblici, mentre le villette si trovavano sui vari pendii.

La nostra villetta si trovava in fondo alla collina. Per gli spostamenti, chi non aveva l'auto poteva usufruire del servizio del trasporto interno, anche a chiamata, con pulmini o autovetture.

Il clima era quasi perfetto, c'erano dai 25° ai 28°, temperatura costante anche nel periodo delle piogge.

Inserii i miei figli a scuola: Daniele all'asilo e Lucrezia alle elementari (dove s'insegnava anche lo spagnolo)

Lucrezia aveva a disposizione quattro cavalli: uno si chiamava Blanchito ed era il cavallo di Josè, che era uno degli addetti alla *caballeriza* (Blanchito era testardo e pigro, perché era quasi impossibile farlo andare al galoppo, ma simpatico); in seguito comprammo Moro, Senteya e Relampago.



Quasi alla fine del nostro soggiorno il povero e dolcissimo Senteya una notte scappò dalla *caballeriza* e allontanandosi dal villaggio cadde in una buca, rompendosi il collo. Josè portò Lucrezia a vederlo e decisero di lasciarlo come cibo per gli altri animali. Di Senteya ho bellissimi ricordi; a volte fuggiva dalla *caballeriza* e di notte lo trovavamo nel nostro cortile che mangiava beato nel sacco della farina che compravamo per lui e Relampago a Pregonero.

Una volta Senteya, trovando la vetrata del soggiorno aperta, entrò, girò intorno al tavolino e se ne uscì senza fare danni.

Inutile dire che i miei figli erano molto felici di vivere lì, sia per la libertà che avevano sia, per quanto riguarda mia figlia, per la possibilità di avere dei cavalli che le piacevano molto.

Mio figlio Daniele, oltre che a giocare all'asilo, aveva fatto amicizia con un bambino colombiano, un po' più piccolo di lui: si chiamava Augusto e abitava vicino. Augusto parlava in colombiano e Daniele, che era un bambino estroverso, a casa ripeteva all'infinito le

parole imparate dal suo amichetto; insieme si divertivano molto.

Lucrezia fece amicizia con Monia, una ragazzina che si trovava alla Trampa da più tempo, una cavallerizza molto brava: insieme fecero molte uscite con i loro amati cavalli. Aveva anche altri amici: un ragazzino, Davide, la cui cavalla aveva partorito un tenero cavallino e quindi le uscite erano a tre. E che dire di Giuliano, anche lui, come Davide, un ragazzino molto educato. Lucrezia spesso usciva anche con Josè, con cui andava a cavallo in montagna e a volte tornava con dei formaggi.

La villetta dove abitavamo era carina, composta di un bel soggiorno, una cucinotta, due camere da letto, i servizi, un bel cortile recintato ed una piccola serra per un eventuale orto. Era arredata in modo confortevole e molto luminosa perché c'era una vetrata scorrevole. Piacevolissimi erano i colibrì che visitavano i miei cespugli fioriti. Quegli uccelli mi sembravano fragili; con il loro volo a scatti erano molto originali ed adorabili, dei piccoli messaggeri di luce.

Un giorno vennero due signore molto gentili che mi insegnarono a cucinare il pane e un'altra signora mi insegnò a fare i bignè ripieni di crema pasticcera o cioccolato; imparai a cucinare anche il pan di spagna per le torte e i cioccolatini al rum.

Tutto questo perché non era possibile comprare né pane né dolci in quanto, trovandoci sulle Ande, non esistevano negozi che vendessero questi alimenti. I nativi si alimentavano spesso con arepas, polenta farcita con sugo di pomodoro e a volte sugo di carne.

Naturalmente la natura offriva molta frutta squisita, ad esempio le papaie che a me piacevano moltissimo (quanto le rimpiango!), inoltre i manghi, le banane e il platano che è un tipo di banana da cucinare.

Ma quanto era cattivo il caffè! Forse per una tostatura errata o per la sua qualità: era teoria diffusa che il miglior caffè venezuelano venisse esportato.

Il perimetro delle villette era irrorato con il gasolio per tenere lontani i serpenti, ciò nonostante durante il nostro soggiorno entrarono in casa due *mapanare* in tempi diversi; siccome sono serpenti velenosi, mi vidi costretta ad ucciderli con uno zappino.

Ai bambini veniva raccomandato di non mettere le mani a terra nell'erba perché vi si nascondevano i coralli, piccoli serpentelli velenosi molto colorati scambiabili per dei braccialetti, che sono molto

pericolosi per i morsi interdigitali.

Un animale curioso lo trovarono nel giardino della scuola. Lo vidi anch'io: abbarbicato ad un ramo di un albero c'era un bradipo che vi soggiornò per due tre giorni e fu bello ed interessante da osservare.

Ma la ciliegina sulla torta era la miriade di zecche che erano ovunque: sui cavalli, nonostante i trattamenti anti-zecche, ed anche sui cavallerizzi che tornavano a casa in loro compagnia. Nel giardino della scuola si formavano nidi di quegli insetti e capitava, a volte, che i bambini giocando durante l'intervallo, ci finissero dentro. Anche mia figlia provò quell'esperienza, per cui in casa si era sempre dotati di shampoo e bagnoschiuma *antigarrapatas* (antizecche).

Le zecche cadevano addirittura dalle fronde degli alberi.

Per ben due volte mi trovai nell'armadio degli scorpioni e non era



raro vedere delle tarantole pelose attraversare la strada.

Riguardo ai rapporti sociali, devo dire che non mi integravi mai del tutto: esistevano già dei gruppi di persone che si conoscevano da precedenti cantieri e fare amicizia con loro non era

facile. Del resto ero una persona molto introversa e suppongo che fu più per causa mia che soffrivi di solitudine per molto tempo.

Frequentando il club conobbi una giovane mamma di due bambini: questa persona aveva una personalità molto estroversa, solare, divertente e simpatica, così diventammo amiche.

C'erano alcune signore che erano state emarginate dai gruppi: ne conobbi alcune ed ascoltai le loro opinioni, ma mi accorsi che solo una di loro soffriva visibilmente. Tuttavia lei non si avvicinò mai a me né io mai a lei. Quanti errori ho fatto alla Trampa...

Mi mancava molto il giornale italiano che, se non erro, arrivava ogni quindici giorni.

La solitudine interiore sofferta mi fece diventare nostalgica nei confronti dell'Italia, ma sapevo che il nostro soggiorno sarebbe durato solo un anno.

Mio marito, che poi divenne ex, mi parlò di alcuni suoi colleghi di lavoro, ma mai della diga né mai mi portò a vederla.

Comprò un'auto poco prima che io ed i miei bambini partissimo per il ritorno in patria. Le poche volte che uscimmo la sera per vedere un film o per qualche raduno al club, fu quando il nostro vicino di casa, vicino che ricordo con molto affetto, ci prestava la sua auto.

Le uniche volte che potevo uscire dalla Trampa con altre signore era quando con un pulmino andavamo a Pregonero, un paesino con molti negozietti che vendevano un po' di tutto, dagli alimentari ad oggetti utili per la casa, ad esempio un secchio di plastica (purtroppo nei paesi poveri la plastica è molto apprezzata). Pregonero era l'unica alternativa al supermercato del villaggio.

Di Pregonero ricordo una piazzetta con un totem all'apice del quale c'era un aquila o forse un condor. Da considerare che questi avvoltoi, nella natura che ci circondava, erano numerosissimi ed anche utili perché si nutrivano di animali morti e delle loro carcasse. Di Pregonero ricordo i bambini che giocavano mangiando le melagrane, bambini gioiosi, come spesso succede nei Paesi poveri.

Non vidi mai la Trampita, un locale dove si poteva pranzare o cenare.

Ma seguendo Lucrezia e Monia che erano a cavallo, misi i piedi nel Rio Uribante e scattai loro delle foto.

Alla Trampa avemmo tutti due emergenze. La più preoccupante fu quando i terroristi di Sendero Luminoso minacciarono di prelevare degli ostaggi, ma il Capo cantiere, e / o il responsabile del villaggio si attivarono immediatamente: i bambini andarono a scuola scortati dai soldati dell'esercito venezuelano, così come noi donne andammo a fare la spesa scortate. Per fortuna non ci furono conseguenze alle minacce e la vita riprese tranquilla. Forse le cose furono più complesse, ma per noi il tutto finì serenamente .

La seconda emergenza fu la minaccia di un tipo particolare di formiche, un esercito di formiche che sarebbero avanzate ... a tappeto, ricoprendo tutta la zona prescelta, comprese le nostre casette, dove, una volta penetrate, si sarebbero alimentate con tutto il cibo che avrebbero trovato a disposizione. Ma alla fine non vennero.

Ricordo il Natale, quando uscendo dalla chiesa il sole mi abbagliò: fu una stranezza non vedere la neve intorno a noi.

Nel locale del cinema, il pomeriggio tutte le famiglie si

radunarono e tutti i bambini ricevettero un regalo per Natale, di cui furono felicissimi.

Anche il Carnevale fu festeggiato. Lucrezia era vestita da indiana d'America, il vestito era molto bello ed il trucco faceva risaltare i suoi occhi verdi. Un gruppo di signore si era occupato di cucire i vestiti e del trucco. Devo ringraziare moltissimo il lavoro che svolsero queste donne che fecero in modo di mantenere le tradizioni del nostro Paese e dei lavoratori di altra nazionalità. Infatti alla Trampa non c'eravamo solo noi italiani.

Una gentilissima signora inglese, con il sorriso sempre sulle labbra e mamma di quattro bambini, era una ritrattista e la notte, quando i suoi pargoli dormivano, fece il ritratto ai miei figli, a matita e in bianco e nero: disegni molto belli che conservo gelosamente. Era una donna eccezionale.

Ma alla Trampa erano molte le donne eccezionali, che si prodigavano per le altre persone.

La persona inadeguata ero senz'altro io, che non parlavo se non interpellata ed anche in questi casi ero veramente di poche parole; non possedevo autostima e tutte le persone mi intimidivano. Più di una volta un uomo molto disinvolto e decisamente carismatico con tutti mi disse delle frasi molto offensive, in pratica mi dette della ritardata mentale. Io incassai tutto e non risposi a quelle provocazioni, ma stetti molto male per le sue parole.

Forse con il suo disprezzo voleva indurmi a reagire, ma il suo non era il metodo giusto. Io amo le persone dolci e gentili. Inoltre in quel periodo, in realtà quasi tutto l'anno, ebbi dei problemi in famiglia molto gravi.

In questo racconto ho inserito due fotografie: in una si vedono mia figlia con la maglietta verde e la sua amica Monia, a cavallo nel Rio Uribante.

Nell'altra fotografia sono presente anch'io con un gattino in braccio; le altre persone presenti mi aiutarono molto quasi tutte dandomi delle indicazioni utili per vivere nel villaggio.

Ricevetti da loro anche degli inviti a pranzo che in seguito dovetti ricambiare, ma per timidezza non gli dissi che non sapevo cucinare ed il pranzo fu un... DISASTRO. Le polpette per i bambini, se lanciate, avrebbero potuto uccidere un uomo!

Di quel pranzo chiederei ora perdono, cosa che allora non ebbi il coraggio di fare. Comunque si misero in gruppo per la foto e di questo li ringrazio molto ... anche se uno di loro avrebbe proprio meritato una delle mie polpette in fronte ... ma ne è passata di acqua sotto i ponti e da tempo l'ho perdonato!

Quando arrivai alla Trampa mio (ora ex) marito mi presentò una sua carissima amica colombiana. Diventammo amiche e devo a lei se uscii dalla Trampa con i miei figli.

Ella ci portò in Colombia a casa di sua sorella e suo marito. Volammo da Cucuta a Bucaramanga su un aereo che a me sembrò molto sgangherato e scricchiolante, ma che ci condusse a destinazione. La famiglia che ci accolse abitava in una bella palazzina, difesa da dei vigilanti armati di mitragliette che attrassero la mia attenzione.

Il capo famiglia mi accolse con calore ed educazione e durante la cena mi parlò del suo Paese e delle sue ricchezze soprattutto culturali. Ricordo questo signore con molta gratitudine.

Andammo anche in una splendida piscina, dove ci rilassammo tutti; fu molto piacevole e i bambini si divertirono un mondo! Ci fermammo qualche giorno, poi facemmo ritorno alla Trampa .

Saluto qui caramente tutte le persone che ho conosciuto alla Trampa, e mi auguro che in seguito abbiano avuto una buona vita.

Nessuna esperienza si può definire solamente negativa o solamente positiva, e ritengo comunque che la mia sia stata molto interessante ed istruttiva: ho conosciuto parte di un Paese del Sudamerica, una cultura diversa dalla mia, molte persone interessanti.

Nota

Il villaggio de "La Trampa" deve il suo nome al fatto che al tempo di Gomez (generale dell'esercito e per tre volte presidente del Venezuela dal 1908 fino alla sua morte, nel 1935) esisteva il sentiero reale che collegava Fundación alla gola de La Honda, attraverso cui

si svolgeva il traffico illegale degli alcolici. Perciò il signor Useche organizzò la popolazione della zona per attaccare l'esercito che contrastava quel commercio. Fu tesa quindi una trappola contro i soldati. Da qui il nome della località: "La Trampa" che in italiano significa "La trappola".



005

SANTA BARBARA *di Remigio Feregotto*



Dopo una breve pausa lavorativa, il cinque ottobre del 2005 finalmente partivo per l’Etiopia: assunto quale capo topografo dalla Salini Costruttori.

Il lavoro prevedeva la costruzione di una centrale idroelettrica a nord ovest di Bahar Dar, denominata Beles e alimentata dall’opera di presa all’intake, posizionata sul lago Tana nell’immediata vicinanza del villaggio di Kunzila e da cui l’acqua, mediante un tunnel lungo 12.5 chilometri, scaricava la sua potenza nella centrale sotterranea per defluire poi verso l’outlet mediante un altro tunnel lungo 8.5 chilometri.

Ovviamente questi grandi cantieri esteri hanno in comune una sola cosa: gli inizi un po’ duri derivanti dalle difficoltà d’ambientamento sia per quanto riguarda gli alloggi che i collegamenti con il cantiere.

Infatti, appena giunti fummo ospitati in un albergo a Bahar Dar e, in seguito, il sottoscritto e altri due tecnici fummo ospitati nel campetto sul lago Tana, installato appositamente dall’impresa Varnero, la quale aveva aperto anche una pista di 22 chilometri per raggiungere la zona della centrale: unica opera di collegamento stradale, non esistendo altro sentiero nel raggio di numerosi chilometri.

A ciò si aggiungeva il problema dei mezzi di trasporto che all’inizio lasciavano molto a desiderare; tra questi il mio fuoristrada PK non attrezzato di doppie trazioni e che, immancabilmente, ad ogni fiumiciattolo si infangava, costringendomi così ad attendere che passasse un camion della Varnero che mi trainasse sulla sponda

opposta: in ogni modo sempre meglio dei miei colleghi rimasti a Bahar Dar, i quali, poveretti, per raggiungere l'area del cantiere impiegavano mezza giornata.

Nel cantiere Varnero comunque non si stava tanto male da un punto di vista abitativo e di trasporto, il problema era la mensa! O meglio, non la preparazione delle pietanze in sé, ma la varietà dei cibi, perché oltre a qualche pollo cucinato da una vecchia signora nello sgabuzzino nero/fumo della cucina, non si trovava altro che scatolame.

E' ben vero che all'esterno e da ogni parte pascolavano mucche e vitelli, ma i proprietari si rifiutavano di venderli, per cui la prima volta che mangiai una bistecca, avvenne dopo più di un mese e quando ormai eravamo nelle prime baracche del campo nuovo.

Questi alloggi erano costruiti per i quadri locali ma, attendendo che la Ditta Varnero costruisse il nostro campo a quota 2000, il caposaldo messo vicino alla mensa a quota 1996 SLM, se ben ricordo, lo avevamo messo noi.

Comunque il primo lavoro che misi in atto quale topografo, fu quello della polveriera, del tracciato all'assistenza ecc., che doveva servire per stoccare gli esplosivi per poi, naturalmente, cominciare a fare produzione.



Il capocantiere, dato che non avevamo minatori, pensò bene di farmi seguire oltre ai tracciati anche le perforazioni, dato che io, avendo lavorato a Karakaya, possedevo la dovuta esperienza di wagon drill vari.

Fatte le perforazioni del pre-sparo per il taglio della prima scarpa, il 12 novembre finalmente arrivò anche il

minatore, il quale non perse tempo e dopo aver caricato i fori, diede fuoco alle micce.

Naturalmente io mi ero riparato vicino alle baracche, a 520 metri di distanza, misurati in seguito con il distanziometro, ma non so perché, tanto meno per cosa, venni investito da una pioggia di sassi simile a meteoriti! Mi sembrava di essere in un film e non nella triste realtà.

Naturalmente seguì un fuggi-fuggi generale con quelle pietre che arrivavano da tutte le parti; quando mi fermai arrivò un etiope con un



grosso sasso in mano e mi disse che era caduto a mezzo metro da me.

Naturalmente la mia Santa Barbara aveva per fortuna salvato la mia vita.

Da quel giorno, portata la pietra di circa tre chili in ufficio, ogni giorno vi accendevo sopra una candela per ringraziamento.

Nelle settimane seguenti e man mano che erano pronte le baracche, arrivavano le maestranze, il direttore, il capo campo, gli amministrativi, i capi settore, i capi squadra, i meccanici, i minatori, gli impiegati dell'ufficio tecnico e tutti gli altri, compreso gran parte del personale locale che occupava un campo apposito per loro e inoltre anche la sospirata mensa.

Nel cantiere si stavano montando i primi impianti provvisori per i calcestruzzi, la frantumazione, le officine, ecc...

Mentre gli scavi del portale continuavano, si cominciava a studiare come operare per l'opera di presa all'intake e all'imbocco dell'outlet, si controllava il terreno per individuare la zona adatta per creare la pista d'atterraggio, indispensabile dato il luogo isolato perché, in caso di incidenti gravi sul lavoro, avrebbe garantito la partenza immediata degli infortunati oltre al normale servizio di trasporto personale.

In questo primo periodo, non avevamo a disposizione un dottore, ma solo un infermiere locale.

In definitiva il cantiere era cominciato e anche noi, dalla prima mensa posizionata in una stanza con capienza di circa dieci persone,

ci eravamo prontamente trasferiti nel nuovo fabbricato avente uno stanzone molto grande, self service e bar annesso con una vera macchina del caffè espresso, ben gestita e rifornita dalla nostra giovane capo campo.



A questo punto uno può pensare che il peggio sia passato! Che siano finiti i tempi duri. Ma per chi ha avuto fortuna, prima o poi arriva anche il tempo della malasorte.

I santi molto danno, ma qualcosa pretendono in cambio e infatti, quando arrivò il 4 dicembre, la mia Santa Barbara presentò il conto.

Per la verità tutto iniziò il 2 dicembre con mal di stomaco e debolezza; l'infermiere mi diede delle pastiglie e mi mise a letto senza cena, poi il 3, il 4, e il 5 si aggiunse anche dolore alle articolazioni; feci delle iniezioni e presi delle pastiglie sempre e comunque lavorando, ma poi il 6 arrivò la febbre fino a 39.5.

Neppure le iniezioni riuscivano a contenerla perché nell'immediato scendeva, ma dopo un'ora risaliva. Comunque, l'infermiere adduceva il malessere ad un'infezione intestinale causata dal cibo.

Dopo una brutta notte con dolori alla testa, bagni di sudore, mal di stomaco, finalmente il 7 dicembre mattina, con il mio fuoristrada guidato dall'autista ed accompagnato dall'infermiere e dalla signora capo campo, mi recai in una clinica a Bahar Dar per le analisi.

Fu in queste tre ore di strada che mi sembrò di dover morire: sceso dalla vettura, mi accorsi che non mi reggevo in piedi. Mi dovettero aiutare a salire le scale della clinica, per sottopormi a delle analisi e il verdetto fu: malaria!

Ovviamente fui subito messo a letto.

Purtroppo gli accompagnatori dovevano rientrare subito in cantiere e tra brividi di febbre e spasmi di dolore, pensai che questa volta ci avrei lasciato la pelle e sarei crepato in solitudine in quella clinica che riuscii comunque a valutare alquanto mal ridotta.

In sintesi, sopportai ben ventisette ore di flebo.

Il dottore, appena entrai nel letto, subito nascose i miei blue jeans nel comodino perché non li rubassero e mi mise un cestino stile ufficio tutto forato accanto al letto, raccomandandomi, dato che un effetto della malaria è il vomito, che usufruissi di tale accessorio per questa bisogna: in effetti mi servì quattro volte, ma nessuno mai pulì tale cestino se non gli scarafaggi, unica presenza abbondante e volenterosa.

Dopo una decina d'ore, dovendo andare al gabinetto, chiamai il dottore. Non mi capacito ancora sul come sia riuscito a sostenermi fino al bagno, mingherlino e piccoletto quale era; mi diede un pezzetto di carta igienica della sua privata, entrai e con sorpresa vidi che era un bagno alla turca, per cui, non potendomi sedere, mi aiutai con i blue jeans a stabilizzarmi un po'!

Naturalmente l'acqua era fornita da un secchio con dentro mezza bottiglia di plastica che serviva da sciacquone.

Comunque tutto passa e finalmente il medico mi diede l'OK della guarigione dicendomi che comunque era riuscito a prendermi per i capelli e riportarmi indietro dopo essere arrivato tanto vicino alla Sig.ra con la falce: e questo soprattutto a causa dei cinque giorni di malaria passati in cantiere senza cure appropriate: troppi per pretendere di essere certo di cavarsela.

Quando finalmente sono venuti a riprendermi, ero contento di essere guarito, ma naturalmente ancora molto debole! A metà strada non stavo bene, in seguito ebbi un calo di pressione e appena arrivato nella mia baracca, l'infermiere, aiutato da un mio topografo, piantò un chiodo sopra il letto e vi attaccò un flebo. Seguirono altre tre ore di supplizio, continuato con le trenta pastiglie di chinino che dovevo ingoiare, la profonda debolezza e dolori vari che durarono ancora tre quattro giorni, poi finalmente ricominciai a sorridere.

Però, a conti fatti, pur pagando penale, come vedete sono ancora qui a scrivere, c...

In seguito quasi tutto andò bene: il cantiere si ingrandì sempre più, il nostro campo di casette in muratura venne inaugurato, le frese della Seli procedettero rapide, la nostra galleria di accesso alla grande grotta della centrale terminò e le quattro turbine arrivarono, altri cantieri iniziarono, così come altre avventure.

Comunque altre storie.

N.B.

Ho inteso scrivere questo mio piccolo intervento, affinché tante persone che descrivono noi emigranti quale gente grezza, che andiamo a lavorare in paesi stranieri solo per divertirci, far soldi, lavorare poco, sfruttare e maltrattare i lavoratori locali ecc ... ecc ..., si rendano conto che la vita dei cantieri esteri non è sempre rose e fiori. Per la verità quasi mai anche perché, molto spesso, l'unica speranza è nel pensiero rivolto ai nostri cari e alla nostra terra lontana, affinché ci diano la forza di sopportare la solitudine e le paura di terre selvagge a noi ostili, fino al giorno in cui potremo ritornare.

— — □ — —

UN VENTENNIO IN TURCHIA (1987/2007). SECONDA PARTE L'Autostrada Anatolica - Il lotto 2 (1993 - 2007)

di Mario Mancini



Ci eravamo lasciati nel precedente e-book con la consegna dei Lotti 1 e 3 nel mese di dicembre 1992, ma la storia continua con lo spostamento del cantiere principale nei pressi di Bolu, dove viene allestito il campo base e gli uffici aziendali del Cliente e della Direzione Lavori.

Tra i due lotti consegnati ci sono circa 25 chilometri e si sale dalla piana di Duzce a quella di Bolu con una serie di viadotti con pile da 40 metri di altezza nella valle di Asarsuyu, per inoltrarsi nella galleria di Bolu, una doppia canna da tre corsie con una pendenza quasi costante del 2% per circa 3.200 metri.

All'uscita della galleria il paesaggio cambia: l'autostrada si inoltra fra alberi e boschi alternati a gruppi di case dei villaggi. Il primo di questi è Elmalik (elma in turco = mela), ricco di alberi di mele, dove in primavera la fioritura è uno spettacolo; segue un centro abitato più popoloso, come Bolu, il più importante, con sede universitaria molto frequentata dagli studenti della regione; proseguendo nel lotto già consegnato, si incontrano Yenicaga, sull'omonimo lago e Gerede, capolinea dei nostri lavori autostradali.

La costruzione del Viadotto 1 iniziò nel maggio del 1995 con le opere di fondazione affidate alla Trevi di Cesena, con i pali di fondazione del diametro variabile dagli 800 ai 1200 mm sotto le 120 pile con uno sviluppo totale di circa 5.500 metri in altezza e 2.400 metri in orizzontale per ognuna delle due carreggiate.

Il Viadotto fu completato in circa tre anni nell'agosto del 1998

con una produzione di calcestruzzo impressionante per la contemporanea necessità di gettare pali, pile, pulvini e impalcati, con una macchina organizzativa che lasciava estasiati gli addetti ai lavori.

Il nostro campo sorgeva ad un'altitudine di circa 900 metri s.l.m. e le rigide temperature invernali erano accompagnate da neve frequente con conseguente difficoltà a muoversi per il ghiaccio, che ostacolava anche le Toyota fornite di catene.



Il paesaggio invernale era candido e spettrale e si passava il tempo in ufficio per lunghi periodi, essendo impossibilitati a lavorare all'esterno per la coltre di neve.

L'unica attività possibile era in galleria. Nel 1995, iniziò lo scavo sul portale di valle, sempre cercando di mantenere sgombre e percorribili le strade che portavano al piazzale di ingresso. Ma era molto più facile imboccare la galleria a monte, essendo distante dagli uffici solo poche centinaia di metri.

La fase di progettazione era stata molto travagliata e controversa: le battaglie con la Direzione Lavori e il Cliente erano giornaliere; qualsiasi soluzione si prospettasse, non veniva accettata di buon grado.

Alla fine si decise di aggirare l'ostacolo inserendo una serie di alternative con percorsi vari per arrivare dalla piana di Duzce a quella di Bolu, passando ogni volta in valli diverse, con alternanza di viadotti e gallerie, presentando poi tutte insieme le soluzioni proposte, lasciando così a loro la scelta definitiva per sviluppare il progetto esecutivo.

Nella nostra mente avevamo chiaro quale fosse il percorso migliore per evitare gole strette in quelle valli con versanti franosi e impraticabili nel lungo inverno turco. Ma la soluzione che presero fu il contrario di quanto ci aspettassimo: scelsero la valle di Asarsuyu, per il semplice fatto che il percorso era il più corto, ma sicuramente il più difficile e contorto, dato che il fiume sul fondo valle durante l'inverno si

gonfiava e trascinava tutto a valle, facendo da compluvio a tutte le acque meteoriche delle montagne circostanti. La loro soluzione, richiesta e suggerita per lo sviluppo del progetto, era di tombare il fiume e riempire la valle con lo smarino della galleria per alzare il più possibile la livelletta autostradale. Questo sistema avrebbe così evitato di ingombrare la stretta valle con viadotti e pile, strutture di un certo rilievo, che sarebbero state oltretutto a rischio per il fatto di trovarsi in zona sismica a ridosso della faglia anatolica.

Ci battemmo come non mai per evitare di fare un errore madornale che prima o poi qualcuno avrebbe pagato. Per far capire come avevamo realizzato in simili circostanze autostrade del genere, organizzammo un viaggio per lo staff manageriale turco-inglese in Italia, sulla Firenze – Bologna, molto simile negli aspetti orografici e meteorologici a quel maledetto tratto turco.

Il viaggio fu molto istruttivo, si resero conto dei nostri grandi e alti viadotti che scavalcavano profonde valli, ponti ad arco unici nel loro sviluppo; ma furono irremovibili nel loro continuare a difendere la scelta proposta e ci imposero di iniziare la progettazione, come richiesto in precedenza nelle loro istruzioni a noi e ai progettisti.

I nostri progettisti, molto titubanti, iniziarono a raccogliere tutti i dati reperibili nel corso degli anni sulle precipitazioni e sulle piene dei fiumi, per poter dimensionare le sezioni più idonee per il passaggio delle acque, per costruire poi sopra i rilevati e contenere le due carreggiate da tre corsie più emergenza cadauna. Le dimensioni che uscivano fuori dai primi calcoli erano impressionanti, anche perché era necessario mitigare la velocità dell'acqua ed evitare ripidità eccessive; predisporre bacini per far precipitare i materiali più grossi dimensionalmente e sgrigliatori per evitare che alberi, rami e radici potessero ostruire il regolare deflusso delle acque.

Si ricorse anche al supporto dei professori universitari esperti della materia per avere il conforto che i risultati ottenuti fossero validati anche dalla loro esperienza.

Una volta approvato il progetto come da loro richiesto, si iniziò la costruzione, avendo tuttavia opportunamente sottoscritto e marcato il fatto che la progettazione non rispondeva ai nostri criteri e che non ci ritenevamo responsabili delle scelte fatte, in quanto imposte dalla Direzione Lavori e condivise dal Cliente.

La costruzione dei rilevati procedeva a ritmi serrati, con gran

spiegamento di mezzi e maestranze e anche con l'aiuto di diversi subappaltatori selezionati per aumentare al massimo la produzione del movimento terra nella buona stagione.

Ben presto, con nostra soddisfazione, i timori che avevamo espressi più volte e messi fortunatamente anche per iscritto, vennero confermati nel maggio del 1998, quando un'alluvione, (definita "evento straordinario" ad uso dell'assicurazione, in quanto verificatasi a 100 anni dall'ultima) si portò via una gran parte dei rilevati già costruiti e in fase di costruzione e circa 200.000 m³ furono trascinati dalle acque e sparsi nella valle sottostante.

Il Cliente non ascoltò i nostri suggerimenti e il Padre Eterno ci mise le mani.

A questo punto la proposta che le nostre controparti avevano sempre osteggiato, ossia il passaggio in quella valle con ponti e viadotti anche a grandi luci, dovette per forza essere accolta. Il che ovviamente portò al cambio di strategia e all'inizio di una nuova progettazione che cercasse di salvare il salvabile.

E anche qui le filosofie furono diverse: passarono mesi in logoranti discussioni per evitare di fare delle travi semplicemente appoggiate, che alla fine risultarono più lente e più costose di quelle da noi proposte. Alla fine, nel 1999, il progetto fu approvato con una serie di tre viadotti in calcestruzzo a travi scatolari e continue da 10



campate per 400 metri tra giunto e giunto e una parte con luci da 70 metri in acciaio "corten".

Il 1999 fu un anno terribile per chi si trovò in Turchia in quel periodo: un primo terremoto, il 17 agosto, nella zona di Koaceli, nel golfo di Izmit, causò 20.000 vittime rimaste schiacciate negli

edifici e 50.000 feriti; 600 mila persone rimasero senza casa. Alla fine si contarono ben oltre 30.000 morti per il fenomeno dovuto allo spostamento della faglia nord-anatolica con una magnitudo 7,6 Richter.

Il nostro cantiere più prossimo si trovava a circa 150 chilometri dall'epicentro e il Viadotto 1 fu ispezionato per più mesi per capire se vi fossero stati dei danni, ma in sostanza nulla di seppur lieve fu riscontrato: le strutture avevano risposto bene a quell'onda d'urto che si era scatenata a una profondità di 15 chilometri.

Ma il peggio doveva ancora succedere. Passarono solo pochi mesi e il 12 novembre di quell'anno, un altro tremendo terremoto ci colpì in pieno con l'epicentro a Duzce, a soli 30 chilometri dal nostro Viadotto 1, con una magnitudo di 7,4 e danni rilevanti alle strutture, per fortuna senza provocare nessun ferito grave o decesso tra i nostri dipendenti.

La paura fu tanta, specie per chi era al lavoro in galleria nella canna di monte che subì un fornello nella parte ancora da rivestire. Il personale rischiò di fare la fine del topo, si salvò passando nell'altra canna dal by-pass; anche la seconda canna dopo poche ore dalla prima scossa, in seguito a una successiva di assestamento, subì la stessa sorte e ci ritrovammo con le due canne occluse e i mezzi bloccati sui fronti di scavo.

L'episodio più fortunato nella sventura accadde a dei nostri subappaltatori italiani che si trovavano nell'imbocco di valle: terminato il proprio turno di lavoro, come al solito andarono di corsa a casa, una villetta in affitto dove alloggiavano tutte le maestranze, per farsi la doccia, cambiarsi e uscire nuovamente per recarsi a fare qualche acquisto nei paesini intorno e cenare tutti insieme.

Appena usciti di casa ed entrati in macchina, allontanandosi notarono uno strano traballamento della vettura e dei luoghi circostanti. Con un colpo d'occhio allo specchietto retrovisore l'autista vide sgretolarsi la villetta in una nuvola di polvere: solo pochi minuti e si sarebbero ritrovati tra le macerie del fabbricato. La scamparono per un soffio. A volte la vita ti cambia per una questione di pochi secondi, basta trovarsi nel posto sbagliato e in un momento via! ti sconvolge tutto!

Anche le altre maestranze che erano al lavoro si salvarono senza gravi difficoltà e fu una gran fortuna per un terremoto di quella violenza.

Altre scosse continuarono nel corso delle settimane successive e la preoccupazione maggiore fu quella di mettere in sicurezza le strutture che erano in precario equilibrio, come ad esempio il Viadotto

1 che, pur avendo subito gravi danni, rimaneva con l'impalcato ancora sui pulvini, ma senza più gli appoggi che erano letteralmente schizzati via; mentre i dissipatori sismici, accartocciandosi come fossero degli esili fucelli, erano andati praticamente distrutti

Alcune campate erano pericolosamente a sbalzo, tenute su solo dalla soletta di impalcato, con le travi nel vuoto; pertanto fu necessario ancorarle con dei cavi di acciaio a partire dalle spalle, per evitare che eventuali altre scosse potessero innescare l'effetto domino, facendo cadere la prima che a catena si sarebbe portata a seguire le altre, facendo così precipitare al suolo l'intero impalcato da altezze anche di circa 40 metri. L'operazione di ancoraggio fu felicemente portata a termine senza particolari problemi in attesa di

progettare il recupero della struttura e studiando un nuovo progetto con delle soluzioni diverse dalle precedenti.

Una volta discussa e decisa la tecnica, per ripristinare l'impalcato del Viadotto occorsero ben 38 mesi: in pratica era necessario spostare simultaneamente 10 campate alzandole di circa 80 cm dal piano dei pulvini;



traslare la carreggiata in senso trasversale per riallinearla in asse e spostarla di circa un metro per riportarla in testa ai pulvini.

A dirlo sembra facile, a farlo un po' meno, soprattutto perché tanti erano i dubbi e le difficoltà che una tale operazione presentava. Basti pensare che le 7 travi da 38 m e la soletta di impalcato per ogni campata pesavano circa 1200 ton e quindi per le 10 campate era necessario sollevare circa 12.000 ton con degli appropriati martinetti per compiere le operazioni prima descritte. Una volta in posizione, le 10 campate dovevano essere poste attraverso un traverso gettato in opera alle due estremità di ogni campata su due appoggi sferici chiamati EPS (*Earthquake Protection System*) precedentemente posizionati. Da considerare che non ne erano mai stati costruiti prima

di così grandi, ossia del diametro di 2,1 m, in modo tale che in caso di spostamento per un evento sismico, l'oscillazione prodotta costringesse il pendolo a ritornare sulla sua posizione iniziale.

Si iniziò molto cautamente: per il sollevamento era necessaria la perfetta sincronizzazione di tutti i meccanismi per non avere strappi o tensioni che potessero provocare inconvenienti imprevisti. Erigere la prima campata fu emozionante: al via del capo-varo, collegato via radio con tutti gli operatori impegnati, si sentivano stridenti cigolii che facevano presagire che qualcosa di sinistro potesse accadere da un momento all'altro. Tra la preoccupazione generale il sollevamento procedeva di pochi millimetri per volta. Capimmo allora che lo stridore era principalmente dovuto all'attrito tra il calcestruzzo dell'impalcato e il sottostante pulvino. Eravamo anche preoccupati per la deviazione dall'asse verticale di alcune pile: le pensavamo deformate in seguito allo scivolamento dell'impalcato e invece, con stupore generale, una volta liberate dal peso che supportavano, si videro recuperare la verticalità quasi perfetta. Deducemmo allora che le deformazioni erano ancora nel campo elastico della struttura, che nessuna plasticizzazione era avvenuta e di conseguenza erano state solo apparenti.

Pensare che la faglia aveva prodotto all'altezza della pila 59 una deformazione del terreno con innalzamento e uno scorrimento consistente della frattura di circa 1,60 m e in quel punto anche la pila aveva subito una rotazione di 2°, in parte poi corretta dal posizionamento dei traversi sul pulvino.



In questa particolare sezione fu riaperto il plinto di fondazione della pila e fu eseguita tutto intorno una nuova serie di pali e ricucita la fondazione scoprendo i ferri originari e prolungando il plinto tutto intorno con una nuova gettata di calcestruzzo sempre di 3 m di altezza.

Nel periodo dei lavori per il ripristino dell'impalcato sull'intero Viadotto 1, fu una continua processione di tecnici e professori di tante Università di paesi diversi che rimanevano alquanto perplessi e meravigliati nel vedere come le nostre strutture avevano

resistito ad accelerazioni del terremoto che erano il doppio di quelle di progetto. A dire il vero, in fase di costruzione, quando vedevamo alla base delle pile spiccare verso l'alto 3 file di armature del 32, pensavamo ad un'esagerazione progettuale, ma visto il risultato ottenuto, a quel punto eravamo soddisfatti di aver realizzato una struttura eccezionale.

Il lavoro di ripristino del viadotto e della galleria furono completamente a carico dell'assicurazione che finanziò il progetto di "*retrofitting*" approvandolo come metodo e come costo.

Per noi e soprattutto per il Cliente, questa fu una risorsa finanziaria non indifferente che alla fine costò circa 110 milioni di dollari, circa 70 per il viadotto, 30 per la galleria e una decina per le opere accessorie minori.

Per finire lo scavo della galleria, che da progetto doveva essere di circa 3.200 metri per canna, al momento del terremoto mancavano ancora 840 metri; da considerare anche i danni notevoli riportati alla parte già scavata.

Alla fine, dopo oltre un anno di riunioni con specialisti e consulenti chiamati dal Cliente, fu deciso di abbandonare il portale di monte e i circa 700 metri già scavati per uscire più a valle. Di conseguenza sarebbe stata ridotta anche la lunghezza finale della galleria portandola a poco più di 3.000 metri, ma facendo compiere una larga curva all'asse galleria per raccordare i quasi 2.000 metri scavati da valle con il nuovo portale di monte.

Dopo circa due anni dal terremoto si ricominciò a lavorare anche in galleria con il nuovo progetto approvato da tutte le parti interessate. Anche il nuovo portale diede molti grattacapi per le difficoltà geologiche del terreno, in particolare per il fiumiciattolo che bisognava deviare sopra il portale. Si dovette alternare l'inizio dei lavori sulle due canne, praticando una lunga serie di drenaggi per smaltire le acque del terreno provenienti dalla montagna. Ma alla fine si iniziò a scavare sul serio.

I terreni non erano dei migliori, questo lo sapevamo: i cedimenti e il rilassamento del terreno producevano una certa apprensione in tutti; le convergenze in galleria erano tenute sotto controllo giorno e notte dalle squadre dei topografi, che davano l'allarme appena si superavano le tolleranze ammesse e allora via di corsa a sostenere lo scavo con qualche bullone auto-perforante in più e spritz beton a

volontà.

Nonostante le tante difficoltà, arrivò anche il giorno dell'abbattimento dell'ultimo diaframma, in gergo cantieristico il "breakthrough", prima nella canna di destra il 28.07.2005 e dopo qualche mese nella canna di sinistra, il 04.09.2005. E fu festa, festa grande in entrambe le occasioni con tutte le autorità venute in cantiere in pompa magna per



accaparrarsi il merito delle scelte, ognuno aveva qualcosa da rivendicare.

Per il personale del cantiere era un traguardo raggiunto con tanti sacrifici, tante preoccupazioni e notti insonni, ma alla fine lacrime di gioia e ancora qualcosa da raccontare in futuro agli amici e ai nipoti, per poter dire con soddisfazione "io c'ero". Questo ripaga ampiamente di tutte le avversità vissute per raggiungere il tanto ambito traguardo.



Il campo di Elmalik era molto confortevole: oltre ai container erano disponibili per le famiglie alcune casette prefabbricate, a dir la verità molto poche, e la ragione era la difficoltà di far frequentare le scuole ai propri figli; quindi vi abitavano coppie che non avevano queste necessità, oppure la maggior parte degli scapoli, con un rientro a casa di una settimana per ogni tre mesi passati in cantiere.

Durante il giorno non tutti rientravano a mensa per il pranzo, vista l'estensione del cantiere: molti preferivano arrangiarsi in loco con uno spuntino, avendo fatto un'abbondante colazione al mattino. Ma alla sera ci si vedeva tutti a mensa e a seguire al "club", un locale adiacente, composto di un buon bar con camino, un buon biliardo,

diverse salette per vedere programmi TV e giocare a carte.

Il cuoco si diletta a preparare pasti facendo fronte alle due cucine, italiana e turca, con gran successo devo dire. Gli assaggi erano reciproci: i turchi provavano pietanze italiane, noi quelle turche.

Un particolare banchetto veniva poi spesso riservato in occasione di visite importanti, festività locali o italiane da ricordare, compleanni e altri avvenimenti particolari come la nascita di qualche erede. I contadini locali spesso portavano alla nostra mensa dei cinghiali che abbattevano in montagna e che danneggiavano nelle loro scorribande coltivazioni e orti, ma anche i nostri "cacciatori" nei giorni festivi si organizzavano con i locali per qualche battuta volta propria a cacciare qualche esemplare.

Un nostro dipendente, molto esperto nella macellazione, si preoccupava di suddividere le varie parti dell'animale e fare squisite salsicce e prosciutti, congelando il resto, pronto per essere cucinato in ogni occasione importante.

Questa non era la sola attività dei nostri colleghi; altri preferivano andare a pesca nelle vicinanze, visto che avevamo due bei laghi, quello di Abant e quello di Yenicaga; oppure arrivare direttamente sulle rive del Mar Nero, nei pressi di Akçakoca, per catturare pesci o soltanto per mangiarli in quei caratteristici ristoranti con tanto di barbecue all'aperto.

Questi luoghi erano molto frequentati dalla primavera all'autunno e ben organizzati con numerosi locali che offrivano cucina locale a base di pesce o carne alla griglia; ideali per passare l'intera giornata domenicale con famiglia e amici in riva al mare in completo relax e spensieratezza. Anche noi ci eravamo adattati a trascorrere qualche giornata in questo modo, che a dire il vero non dispiaceva affatto, soprattutto per il contatto con la natura e la bellezza dei luoghi.

Altre volte la domenica, specie quando era stagione, venivano indette vere e proprie gare tra i cercatori di funghi: le montagne di Bolu, molto simili all'Appennino tosco-emiliano, riservavano sorprese piacevoli con funghi porcini di eccezionale qualità e di grandezza a volte impressionanti.

Durante la stagione favorevole si raccoglievano tanti di quei funghi che poi venivano in parte cucinati freschi, altri messi sott'olio, ma la maggior parte venivano essiccati: questo se il sole permetteva di farlo. In alternativa il laboratorio e l'elettricista avevano messo su

un marchingegno equivalente a più stufette elettriche, tante resistenze di debole intensità a diversi piani per produrre un tiepido calore, delle griglie su cui mettere i funghi a fettine per poterli poi di tanto in tanto girare e uniformare nella loro stagionatura: così, in poco meno di due o tre giorni il prodotto era pronto da insacchettare. In certe annate non si sapeva più dove metterli, tanti erano i sacchetti riempiti. Partivano valigie di funghi secchi per l'Italia ogni volta che si rientrava in ferie; altri si regalavano agli ospiti, amici e colleghi che venivano in cantiere e devo dire che il prodotto era molto apprezzato, visto anche i costi di chi magari doveva comprarli al supermercato, e oltretutto i nostri, quanto a gusto e qualità, erano sicuramente insuperabili.

Lungo la vecchia strada statale, in attesa che fosse aperta l'autostrada erano molto numerosi i banchi che durante tutto il giorno vendevano ai passanti i prodotti del luogo, dal miele di tutte le qualità a peperoncini, cipolle, aglio e prodotti dell'orto, melanzane e peperoni, pomodori e zucche; anche i funghi, erano numerosi i banchi che li mettevano in bella mostra.

Oltre i banchi delle cibarie si trovavano anche quelli di artigianato che vendevano prodotti fatti in loco, di legno, di ferro, lattonerie varie, ceramiche, piatti e vasellame di ogni genere, bigiotteria e tanto abbigliamento, tutto falso, dalle tute Adidas alle magliette Lacoste, a prezzi irrisori, ma che per il cantiere andavano benissimo.

E non parliamo dei tappeti, la cui scelta era ampia (eravamo in Anatolia), tuttavia piuttosto grezzi, realizzati in lana, cotone e seta e annodati con il tipico nodo turco, dal Kilim al Gelim, dal Kayseri al Karsold, di tutte le dimensioni e per tutte le tasche.

La richiesta consueta di ogni visitatore o ospite era sempre quella: "Dove si può comprare un buon tappeto?". Spesso si andava anche oltre, perché si volevano riportare anche delle "*pashmina*" a moglie e figlie, amiche e altre, e anche lì la varietà era tanta, da quelle pregiate di cachemire o seta, a quelle di cotone o lana, a tinta unica o floreali e finemente decorate.

Ogni volta si ritornava con valigie piene per accontentare tutti, parenti e amici, che puntualmente ti facevano risuonare il ritornello: "Cosa mi hai portato dalla Turchia?".

Al Gran Bazar di Istanbul, nei dintorni della famosa Moschea

Blu, avevamo un amico conosciuto quasi per caso, da noi soprannominato Mustafà, che aveva uno dei negozi più frequentati dai turisti, a cui rifilava di tutto facendolo passare per prodotto di alto artigianato turco; ma poi ci confidò che la maggior parte dei pezzi in vendita arrivava dalla Cina e dall'India.

Tuttavia ci rassicurava che a noi dava solo prodotti originali turchi: ma su questo sinceramente nutro ancora oggi forti dubbi. Ricordo quella volta in cui passai per Istanbul con i due funzionari della SACE che venivano in cantiere a controllare l'andamento del nostro Export Credit, di cui ero responsabile. Si trattava per loro di uno dei primi giri turistici per Istanbul, tra Topkapi e Moschea, S. Sofia e cisterna romana. Vollero anche loro, in quell'occasione, comprare qualcosa di tipico e allora per non correre rischi li portai dall'amico Mustafà.

Grande accoglienza, più del solito: il rito del çay o del caffè alla turca per gli ospiti che con molta calma sceglievano i prodotti da acquistare, un po' di "coccetti", qualche "*pashmina*", i bicchierini tipici per bere il çay. Poi, immancabilmente, arrivò la richiesta per il tappeto. L'amico Mustafà aveva solo dei tappetini tipici per preghiera o quelli da mettere sul tavolo o sui mobili; ma nessun problema perché, guarda caso, in un negozio appena lì vicino, suo cugino vendeva solo tappeti e quindi poteva andare tranquillamente a vederli e comprare quello che poteva soddisfare le sue esigenze.

Passai una serata estenuante a vedere montagne di tappeti srotolati sul pavimento per poter scegliere il tappeto ideale per misura, colore, qualità e prezzo. L'amico della SACE aveva da pochi mesi avuto una figlia e il suo intento era prendere un tappeto da mettere in salone che si abbinasse bene con il moderno arredamento, di ampie dimensioni e dai colori tenui per dare alla figlia la possibilità di giocare a terra sul tappeto, prima che muovesse i primi passi.

L'impresa fu veramente ardua: trovato il genere, il colore e le dimensioni, si cominciò a discutere del prezzo. La prima "sparata" fu di 5.000 dollari. E lì risate da matti, tutta questa fatica per un prezzo impossibile da accettare. Tutti seduti intorno alla stanza, si cercava di dar man forte al nostro amico: altro "çay" e tante parole; ricordi di vacanze in Italia per accaparrarsi la fiducia del



potenziale compratore; telefonate alla moglie per spiegare la trattativa in corso e avere dei suggerimenti; giù altre richieste di sconti, prima uno di \$ 1.000, poi 500, poi più giù ancora. Per farla breve, dagli iniziali 5.000, si arrivò a concludere l'affare per 800 dollari, con spedizione via corriere a carico del venditore direttamente a casa del compratore. Erano passate circa tre ore per questa trattativa da quando eravamo entrati nel negozio del cugino di Mustafà, finché, con estrema soddisfazione di tutte le parti, si era finalmente usciti per andare a cena.

Il bello arrivò dopo, durante la cena, quando il nostro amico di SACE fu assalito da mille dubbi, forse anche nati dalle successive telefonate alla moglie per spiegare che la trattativa era andata a buon fine e il tappeto l'aveva comprato. Infatti cominciò a chiederci con mille domande se veramente era stato un affare. Lui aveva pagato con carta di credito e si chiedeva se poi il tappeto sarebbe stato effettivamente spedito, o magari sostituito con un altro. Forse non era proprio originale turco, o comunque l'aveva imbrogliato: come si può partire da 5.000 dollari e arrivare a venderlo ad appena 800. Si pentiva anche per il fatto che forse avrebbe dovuto ancora cercare di abbassare il prezzo: magari, pur di venderlo, il cugino di Mustafà si sarebbe accontentato anche di meno.

Comunque ormai il dado era tratto, e gli feci anche notare che tanto, a distanza di qualche mese, sarebbe ritornato in Turchia e questa storia avrebbe avuto un seguito. E infatti la volta successiva ci aggiornò sul fatto che il tappeto era arrivato a casa con il corriere dopo circa tre settimane e a vederlo sembrava proprio quello che aveva per tanto tempo visto in lungo e largo, sotto e sopra, durante l'estenuante trattativa.

L'importante era che alla moglie era piaciuto, l'aveva subito messo in salone ed era anche utilizzato dalla figlia per cui soprattutto era stato comprato.

Ci recammo nuovamente da Mustafà per nuovi acquisti, chiaramente, ma anche per ringraziare il cugino che era stato di parola, per cui tutto era andato a buon fine con una semplice stretta di mano, da veri "*gentleman*".

Da quel momento in poi non servì nemmeno più la mia presenza, in quanto i miei amici erano diventati anche suoi con viva soddisfazione di Mustafà che continuava a fare affari con tutti.

La zona era molto commerciale e oltre ai negozi di *souvenir*, si trovavano botteghe di alimentari e cibo da strada, cotto al momento e mangiato in tavolini all'aperto, stagione permettendo, accompagnato con le solite bevande tradizionali o secondo la tradizione turca, con il *raki*: due dita in un bicchiere allungato con acqua fino all'orlo.

Sulla qualità del cibo non devi farti domande, altrimenti fai fatica a mangiare: devi solo cercare di prendere cibi il meno cucinati possibile, per evitare quelle dosi massicce di spezie, che ti lasciano la bocca e lo stomaco in fiamme e che durante la notte ti producono un'acidità prolungata che cerchi di spegnere con abbondanti dosi di acqua minerale, bevuta a ripetizione.

Tra le consuetudini locali, apprese durante le serate prolungate fino all'alba, magari per chiudere le gare presso la nostra sede di Istanbul, ce ne fu una in particolare che mi colpì. I nostri colleghi turchi si scaricavano dallo stress andando a fare colazione in una "*meyhane*", una specie di locanda tradizionale, paragonabile a una nostra trattoria (per i romani una "fraschetta"), per gustare la "*işkembe çorbasi*", una minestra di trippa in bianco, molto agliata e estremamente piccante che doveva servire a far sbollire i fumi dell'alcol ai bevitori notturni prima di rientrare a casa. Certo che adattarsi a queste tradizioni era veramente difficile e pesante, avrei sicuramente preferito un bel cappuccino con cornetto caldo alla crema!!!

In questi locali normalmente un cameriere arriva con un vassoio dove vi presenta diverse "*meze*", dei piccoli piattini in ceramica colorati già pronti, riempiti di olive, "*lakerda*" (tonno in salamoia), "*dolma*" (peperoni o melanzane ripieni di riso), "*cacik*" (yogurt mezzo diluito con cetrioli, menta ed aglio), "*piyaz*" (insalata di fagioli bianchi), "*arnavut cigeri*" (fegato speziato), "*fava*" (purea di fave servita con olio e aceto), "*imam bayildi*" (melanzana ripiena di verdure), "*karniyarik*" (melanzane ripiene con carne) "*pilaki*" (borlotti cotti con carote, cipolle, olio di oliva), "*patlican kizartma*" (melanzana fritta), "*kabak kizartma*" (zucchine fritte), ecc. Da provare la "*patlican salatasi*", gustosissima salsa di melanzane allo yogurt e ancora tanti *meze* di pesce.

In strada, invece, un vero *fast food* di polpettine, spiedini, frittelle, specialmente a Istanbul, dove puoi trovare panini di pesce fresco che vendono davanti alle barchette sul lungomare. Li trovi dappertutto,

anche in tanti angoli cittadini in banchi all'aperto, dove ti scegli il tuo pesce preferito e te lo cuociono direttamente nel braciere tenuto sempre acceso. Aspetti pochi minuti ed è pronto: un panino spaccato a metà con una foglia di insalata e qualche fetta di pomodoro rosso, il pesce caldo appena cotto, un po' di sale e via, si mangia.

Mi capitò una volta, in occasione di una delle visite di mia moglie in Turchia, di fare con lei una gita sul Bosforo con uno dei traghetti di linea, per arrivare fino al Mar Nero, dove attraccammo alla banchina del porticciolo di Anadolu Kavağı.

Era un caldo pomeriggio quando scendemmo in questo piccolo paesino in attesa di ripartire poi al tramonto per Istanbul. Allettata da una serie di banchi di pesce di ogni tipo, mia moglie, nonostante avessimo pranzato sul traghetto e fossero circa le tre del pomeriggio, volle provare questo particolare panino: scelse il pesce e dopo poco il panino era pronto: tutto sommato non era proprio male, bisognava provarlo, assolutamente.

Altra particolarità delle città turche è che trovi da mangiare in ogni strada e in ogni angolo, come le tradizionali ciambelle "*simit*" al sesamo, vendute da ambulanti che si intrufolano in mezzo al traffico e alle auto ferme ai semafori: queste devo dire veramente buone, calde e appena sfornate, un fast food appetitoso e tappabuchi per attenuare la fame in ogni momento.

Tutti conoscono il *kebab*, il tradizionale piatto turco a base di carne, una vera istituzione: questa carne di agnello, pollo o manzo viene marinata e grigliata per poi essere servita al piatto o dentro al panino, accompagnata da cipolla e verdure. Ormai anche da noi le pizzerie non hanno più niente di napoletano perché sono in mano ai kebabbari, egiziani, tunisini, marocchini o turchi.

Altre specialità di carne sono il *köfte kebab*, polpette di carne tritata con peperoncino, erbe e mollica di pane; il *döner kebab*, lamelle di carne cotta allo spiedo; l'*adana*, carne tritata alle erbe molto speziata, l'*İskender kebab*, servito con yogurt e pane marinato e il *güveç*, stufato di montone, manzo o pollo cotto a fuoco lento in una terracotta chiusa ermeticamente.

Quando si va in questo paese e si vivono lunghi anni in questa terra, hai l'occasione di assaggiare tutto. Soprattutto noi, che lavoravamo gomito a gomito con capi e colleghi turchi, avevamo mille occasioni per andare a pranzare o cenare insieme. E quindi ogni volta

si cercava di assaggiare qualche piatto nuovo, che fosse carne o pesce. Ma devo dire che le migliori cene si facevano in cantiere: per ogni ricorrenza o per festeggiare compleanni o eventi particolari, una grigliata mista di ogni specie di carne o di pesce era la migliore specialità che si potesse desiderare, da consumarsi nel giardino davanti alle nostre casette prefabbricate.

Così passavano le settimane, i mesi e anche gli anni, e finalmente si arrivò all'inaugurazione della prima canna, quella di destra: questo consentiva di aprire al traffico l'intera autostrada tra Istanbul e Ankara, percorribile in sole tre ore e mezza.

Era il 23 gennaio 2007 e oltre al Primo Ministro turco Tayyip Erdoğan, intervenne il nostro Presidente del Consiglio, Romano Prodi. Entrambi arrivarono in elicottero con uno stuolo di accompagnatori e guardie del corpo.

Dopo i discorsi di rito, con il taglio del nastro alle ore 10, il tunnel fu aperto alle auto (in testa Erdoğan alla guida, con al suo fianco Prodi) che percorsero l'intero tunnel in discesa per poi risalire tra la folla che riempiva il piazzale della cerimonia.

Dopo poco entrambi risalirono in elicottero e ripartirono alla volta di Ankara, mentre per noi fu un intero giorno di festa, con un ricco pranzo alla nostra mensa cui parteciparono vari commensali: i membri della Direzione Lavori, del Cliente e i tanti ospiti venuti per l'occasione.

Un altro tassello era stato aggiunto a questa lunga avventura turca che aveva visto nel corso degli anni succedersi tanto personale proveniente da tanti posti diversi. Ma era ancora necessario qualche mese per completare l'opera nella canna di sinistra che, a sua volta venne inaugurata in maggio, tuttavia con meno sfarzosità e molto meno invitati: tra l'altro nemmeno io ero là per questo evento, perché mi trovavo già da febbraio nella mia nuova destinazione.

A fine gennaio ero rientrato in sede a Roma e stavo lavorando ai resoconti dell'Export Credit per gli ultimi SAL. Ormai il lavoro era considerato praticamente finito, ma si stavano cercando delle nuove aree in paesi sicuri su cui espanderci per la ricerca di nuovi lavori.

Conversando con il mio capo sui nuovi mercati, mi sentii proporre di recarmi per una settimana a cercare di capire cosa stava succedendo nell'area del golfo e più precisamente ad Abu Dhabi. Così partii con il mio trolley, ma la settimana durò un po' più a lungo

perché ci rimasi per tre anni, aprendo la nuova succursale e partecipando alle gare per trovare nuovi lavori. Ma questa è un'altra storia, la più bella della mia vita, un altro capitolo vissuto nei cantieri da raccontare nel prossimo e-book.

Spero di avervi divertito e fatto percepire quelle particolari sensazioni che i malati di estero come me e tanti altri cantieristi vivono passando la loro vita tra un paese e l'altro, di cantiere in cantiere.



007

Di quella volta che incontrammo i gorilla di montagna

di Titti Ferrando



"Lasciatemi morire qui ..." gemevo sconsolata, mentre sedevo per terra, sovrastata dalla fitta vegetazione della foresta equatoriale che i battitori neri spianavano, brandendo lunghi machetes, per aprire un passaggio.

Avevo un graffiante senso di colpa per aver fermato col mio malessere tutto il gruppetto di avventurieri. Ero distrutta dalla fatica, senza un filo di fiato e provavo un totale disinteresse per gli introvabili gorilla.

Guido Sonogo, l'infermiere del campo, sempre provvisto dei ferri del mestiere, mi raggiunse zelante con la sua cassetta di pronto soccorso e mi rimise in piedi.

L'idea di abbandonarmi in quella foresta, come in un film western, neanche a lui era parsa un granché.

In Congo (nel 1986 era ancora Zaire) la ricerca dei gorilla di montagna a Virunga, era un'avventura d'obbligo, non sempre coronata dal successo, perciò ancora più intrigante e misteriosa.

Eravamo partiti alle prime luci del mattino ma dopo più di due ore di cammino in sentieri improvvisati su radici e frasche, non si trovavano ancora tracce di quelle che cominciavano a sembrarmi ostili bestiacce che mi depredavano di tutte le energie. In compenso i miei figli, Riccardo e Niccolò con il loro amico Mark, saltellavano avanti e indietro come cerbiatti, facendo il triplo del percorso.

In tarda mattinata avvistammo le sospirate tracce: rami spezzati ed escrementi.

Non avrei mai creduto di poter provare interesse per una

gigantesca caccia selvatica che i battitori esaminavano con competenza per rilevare tempi e distanze.

Smisi di lanciare biblici anatemi solo quando cominciai a sentire



presenze animali vicine e occulte. Infatti, arrivati ad una piccola radura, ammutolimmo tutti e il mio cuore rallentò.

Seduto nel verde, un enorme gorilla ci degnò solo di un rapido sguardo e riprese a mangiare apparentemente disinteressato a noi. Pelava ogni ramo facendo scivolare le dita con metodo,

raccoglieva le foglie nel pugno e le mangiava in tutta tranquillità.

Io, emozionata e stupita, ero lì a due metri di distanza, faccia a faccia con un gorilla così quieto da indurre a uno stato di compostezza senza paura. "E' Maisha" ci disse la guida "uno dei più vecchi del branco." Aveva infatti il dorso grigio argento che risaltava sul nero profondo del pelo.

Il nostro piccolo gruppo era silenzioso, i bambini con la bocca aperta e gli occhi sgranati vivevano un'esperienza indimenticabile e noi adulti chiudevamo la bocca solo per ritegno.



Dopo un tempo che mi sembrò brevissimo, affascinata com'ero da quell'incontro meraviglioso, cominciammo la discesa. Di nuovo radici e frasche si coalizzarono contro di me facendomi rotolare come una biglia. Emozione e fatica fecero il resto: quattro passi e una sederata, quattro passi e una sederata... cosicché il ritorno mi sembrò interminabile. Ma il cuore era leggero.

In silenzio, immersa nelle sensazioni mi sentivo parte di un tutto

talmente più grande di me, talmente perfetto, da farmi sentire in uno stato di grazia. E di travolgente gratitudine.



008

UNA STRANA ESPERIENZA

di Alberto Casubolo



Alla fine del 1986, mi trovavo a Lima, ormai fisso in ufficio per dedicarmi alla liquidazione dei lavori del cantiere MANTARO 3° ETAPA Impregilo, con Electro Perù.

Accordare la finalizzazione, item per item dei lavori eseguiti, si rivelò laborioso per via delle pretese del cliente che esigeva una montagna di pezze giustificative delle autorizzazioni durante l'esecuzione dei lavori stessi.

In compenso, per la prima volta nella vita cantieristica lavorativa, godevo del completo fine settimana, sabato e domenica, a mia disposizione.

Lima è una bellissima città, ma, dopo vari mesi, la lontananza della mia famiglia rientrata in Italia per la scuola dei figli, mi pesava.

Inizialmente mi dedicai alla lettura di libri antichi acquistati sulle bancarelle di piccoli antiquari, libri sulla storia del Perù, ma poi, passeggiando trovai vicino casa un centro di "Control Mental Metodo Silva del Perù".

Mi informai e mi incuriosì; inoltre c'era anche un corso accelerato che si svolgeva in due sabati e domeniche ad un costo alto ma non proibitivo. Era ottimale per riempire la mia curiosità e i miei fine settimana.

Non sto a descrivere come si svolse, ma cominciai a godere dei primi effetti. Il mio perenne mal di testa fu sconfitto e tramite una seconda fase del programma, svolta personalmente dal Sig. Silva, giunto in visita dagli USA, imparai a sviluppare e potenziare la mia

capacità di pranoterapeuta.

In dicembre ebbi il "Certificato" che mi autorizzava a poter proseguire i miei studi nel centro di Laredo nel Texas, per conseguire il titolo internazionale di istruttore e la possibilità di ripetere il corso gratuitamente in qualsiasi centro del mondo.



Ma questo non lo feci, troppo preso com'ero dai lavori esteri.

Tuttavia continuai a praticare e questo mi aiutò moltissimo per raggiungere ottimi avanzamenti nella liquidazione del progetto.

Ogni due tre volte l'anno, Pietro Moretti e l'ing. Nali venivano per verificare gli avanzamenti del lavoro e per risolvere eventuali problemi (e ce ne erano molti) sia con Electro Perú, che finanziari per i pagamenti arretrati.

Un giorno, nel 1987, arrivò il solo Moretti, in quanto Nali si era fermato a Bogotá.

Con Moretti, alla domenica facemmo un giro all'Obalo di Miraflores e ci sedemmo a gustare un gelato alla locale gelateria "Monte Bianco": io un enorme Fuji e lui un altrettanto grande Monte Bianco.

Parlando del più e del meno, gli raccontai, entusiasmato, delle mie esperienze di Controllo Mentale. Mi guardò con ironia e mi disse di verificare e dirgli cosa era successo alla sua gamba claudicante, per cui doveva portare una pesante scarpa ortopedica. Poi passammo ad altri argomenti.

Non dissi nulla, ma rimasi spiazzato e in modo fraudolento cominciai a pensare se potevo contattare qualcuno che ne conoscesse la storia. Niente, buio completo.

Quella sera ripassai il mio libretto di istruzioni per viaggiare nel tempo, ma non mi fu utile e mi addormentai.

Al mattino, riposato, mi svegliai presto. Fatta la doccia, mi sedetti sulla sedia e abbassai il più possibile la mia frequenza cerebrale. Poi

procedetti come da prassi: ingresso nel mio laboratorio e attivazione dello schermo mentale, su cui proiettai l'immagine di Moretti. Ingrandendo l'immagine sulla gamba, finalmente riuscii a visualizzarne il femore. Effettivamente esisteva una linea scura di saldatura verso il basso, ma non era sufficiente. Allora di fianco all'immagine visualizzai il numero 1987 e, come su un contatore, immaginai di regredire progressivamente: '87-'86-'85 ...

Ad un certo punto la linea scura iniziò ad aumentare di spessore finché scomparve per lasciare un vuoto con alcuni pezzetti di osso.

Avevo raggiunto l'informazione e iniziai a far risalire la mia frequenza mentale per tornare alla normale veglia.

Al mattino ci incontrammo in ufficio e gli dissi che aveva avuto un incidente con frattura aperta, la perdita di parte dell'osso e l'anno del supposto incidente. Poi l'osso si era riformato, ma col tempo, lo spessore recuperato era andato comprimendosi, finché si era ridotto al minimo e stabilizzato.

Mi attendevo una sonora risata, ma, con mia sorpresa, confermò l'anno dell'incidente di cantiere e il progressivo cambio della scarpa ortopedica. Forse dubitò che avessi avuto qualche soffiata, ma più di lui ne rimasi sorpreso io e questo rafforzò la mia fiducia sul metodo.

Il giorno dopo, mi disse che l'ing. Nali sarebbe arrivato l'indomani, ma solo di passaggio, perché in transito per l'Argentina, e chiedeva di incontrarci all'aeroporto durante le due ore d'attesa.

Ora, devo precisare che proprio in quel periodo, erano iniziate le attività terroristiche di Sendero Luminoso a Lima. Tutti i luoghi pubblici erano sotto controllo militare e speravamo che Nali ottenesse il permesso per attenderci nella prima sala di ingresso.

Ci munimmo di passaporto e io anche di permesso di lavoro e della mia tesserina di riconoscimento Impregilo, con foto e nome bene in evidenza sul petto.

Arrivati all'aeroporto, l'ingresso era controllato da due militari e fuori una lunga fila era ferma in attesa. Potevano entrare solo coloro che erano in possesso di biglietto di viaggio di quel giorno e non potevano essere accompagnati.

A quel punto volli provare. Abbassai la mia frequenza cerebrale e dissi a Moretti di seguirmi. Giunti all'ingresso, feci il saluto militare, poi indicai la mia tesserina al petto e Moretti dietro di me. "Lui – dissi - è con me". Si guardarono fra loro, mormorarono qualcosa e ci

lasciarono passare.

Nella sala c'erano solo passeggeri che consegnavano i bagagli e ricevevano la carta di imbarco, ma di Nali nessuna traccia.

Sconsolati, ci guardammo con Moretti, ma notai un cancelletto laterale nel quale stava entrando un equipaggio di linea aerea.

Dissi a Moretti "proviamo" e rifacemmo la stessa procedura dell'ingresso. I due militari si guardarono e uno disse all'altro qualcosa su Ambasciata d'Italia e ci fecero entrare. Nella stessa maniera passammo altri due controlli e, finalmente, entrammo nella sala di transito per l'Argentina.

Nali ci attendeva e, dopo i convenevoli, si appartò per parlare con Moretti. Poi Nali disse che aveva necessità di fare una chiamata urgente a Lima. Gli indicammo un telefono pubblico in fondo alla sala.

Niente da fare, il telefono era disattivato.

Notai una scaletta che conduceva ad un piano superiore con degli uffici e suggerii di vedere se ci fosse un telefono.

Salimmo e ci trovammo di fronte all'uffici della PIP (Policia Investigativa Peruana).

Entrammo e di fronte a due funzionari che ci guardavano con aria interrogativa, spiegai che il nostro funzionario doveva una telefonata urgente a Lima e che il telefono in basso era inattivo. Guardarono il mio cartellino identificativo, poi si consultarono fra di loro, acconsentirono e fecero il numero richiesto, dando la cornetta a Nali.

Rimanemmo a fargli compagnia fino all'imbarco.

Quando restammo soli nella sala, Moretti si disse preoccupato per noi che rischiavamo di finire in prigione. Gli risposi che avremmo fatto lo stesso cammino a ritroso, e dato che ci avevano già visto, non avremmo avuto problemi.

Andò tutto liscio fino al cancelletto di ingresso equipaggi, dove per nostra sfortuna i due militari erano stati sostituiti dal cambio di guardia.

Mi avvicinai, salutai militarmente e mentre mi osservavano incuriositi, dissi loro: "avete dato il cambio ai colleghi? Volevo salutarli, dir loro che abbiamo finito e volevo ringraziarli".

Si guardarono e poi, un poco esitanti, aprirono il cancelletto e finalmente raggiungemmo la macchina e l'ufficio per un buon caffè.

Raramente utilizzai ancora il controllo mentale per finalità di

lavoro e sempre con esiti positivi, poi mi dedicai solo ad esperimenti di salute su me stesso e mia moglie consenziente.

Dopo la Thailandia decisi di dar fine a queste mie esperienze e oggi mi limito: decido raramente, solo per rilassarmi, di abbassare la frequenza cerebrale.



009

VECCHI RICORDI DI VITA DI CANTIERE

di Giuliano Barbonaglia



Leggendo e rileggendo le opere inviate dai vari autori al Comitato di Redazione per essere inserite nel presente eBook in fase di realizzazione, mi sono ritornati in mente alcuni piccoli fatti legati alla mia attività lavorativa negli anni '80 sui cantieri esteri.

Alcuni degli eventi più significativi della mia esperienza estera li avevo già raccontati nei precedenti volumi; ora, però, provo a descrivere anche queste piccole storie, che erano ormai quasi dimenticate, ma che in questa occasione ho piacevolmente avuto modo di rivivere.

01 - GIORNATA DI PESCA STRAORDINARIA

Cantiere di Alicura, Patagonia argentina, giugno 1980.

Eravamo all'inizio dell'inverno, all'alba di una fredda giornata domenicale.

Dalla parte alta del nostro villaggio si vedeva in basso nella vallata che il bellissimo Rio Limay, forse il più bel fiume che io abbia mai visto, era coperto e



nascosto da una nebbia bassa di colore perlaceo con striature di un giallo/rosa prodotte dai primi raggi del sole nascente e radenti la steppa patagonica.

La nebbia si sviluppava su due livelli: uno non molto spesso e liscio lungo tutto il fondo valle proprio sopra il fiume e l'altro più sopra con una struttura non omogenea, simile a nuvole basse.

Quel mattino, io e l'amico Davide decidemmo di andare comunque a pescare, nonostante la nebbia, avendo così concordato e deciso il giorno prima.

Caricammo le canne da pesca e tutta l'attrezzatura nell'auto e poi scendemmo lungo la strada che ci portava al fiume. Man mano che si scendeva a valle la nebbia diventava sempre più fitta. Arrivati vicino al fiume, parcheggiammo l'auto e con cautela ci avviammo a piedi lungo la sponda del corso d'acqua alla ricerca di un buon posto per pescare.

Noi due soli lungo il Limay, nessun rumore se non il leggero sciacquio dell'acqua. La bruma ci avvolgeva e riduceva di molto la visibilità. Quei tenui raggi di sole sopra la nebbia avevano dipinto il paesaggio con colori quasi surreali e tutto era visto come attraverso un vetro smerigliato.



Arrivati in un punto conosciuto, dove avevo quasi sempre pescato delle belle *truchas maron* (trote marroni), appoggiai lo zaino sull'erba gelida ed umida e mi preparai a pescare.

Scelsi un bel *cucchiaino* (detto anche *rotante*, un tipo di esca artificiale) pesante per un lungo lancio e lo legai alla lenza da 50. Pronto ad iniziare.

Appena fatto il secondo lancio nella nebbia sopra il fiume, immediatamente sentii un forte strattone che indicava che il pesce che aveva abboccato all'esca artificiale doveva avere delle dimensioni notevoli, visto gli strappi e la resistenza che opponeva alla



canna.

"Davide dove sei? Devo aver preso una 'bestia'!" gridai, dato che non vedevo il mio amico sperso nella nebbia. Quindi a fatica iniziai a recuperare con cautela la lenza, sperando di non perdere la 'preda' che non vedevo ma che sentivo lottare e dibattersi forte nell'acqua.

Mentre combattevo, si fa per dire, una lotta impari, naturalmente per il pesce, vidi con la coda dell'occhio che Davide si stava avvicinando, prima come una indefinibile ombra e poi nella sua realtà, imprecaando perché il cucchiaino gli si era impigliato da qualche parte del fiume e lui per cercare di recuperarlo aveva rotto la lenza perdendo quindi l'esca.

Prima che mi fosse alle spalle ero quasi riuscito a recuperare la 'bestia', pensando "sarà un salmone o una trota marrone di 10 Kg. più o meno?". Non potevo vedere cosa era, in quanto la riva era sollevata di circa un metro e mezzo/due metri rispetto al pelo dell'acqua e la preda, ancora immersa nell'acqua, non lottava più in quanto sfinita dalla resistenza opposta.

Un ultimo sforzo e la cattura è sul prato ai miei piedi. La guardo stupito ed incredulo: non era né un salmone, né una trota marrone di 10 Kg., né un altro pesce, ma una spaurita oca selvatica che probabilmente si era immersa per mangiare ed aveva abboccato al cucchiaino scambiandolo per un pesciolino o un gamberetto di fiume o altro ancora. Almeno questa era stata la mia interpretazione di questo fatto non comune.

"Giuliano solo a te poteva toccare di pescare un'oca selvatica! Sei un fenomeno" esclamò Davide e giù a ridere fermandosi solo per proferire alcune parolacce in dialetto veneto. *"Potremo mangiarla con la polenta"* sentenziò alla fine.

Passato il momento di sorpresa mi avvicinai all'oca che non si muoveva più e con la pinzetta le levai l'amo dalla bocca che per fortuna non l'aveva particolarmente ferita in quanto un'ancoretta si era incastrata nel becco.

Sentendosi libero il bello e sfortunato volatile iniziò a sbattere le ali, prima lentamente e poi sempre più vigorosamente; tanto che all'improvviso spiccò il volo verso altre avventure, sparendo rapidamente nella bruma, accompagnata dal mio commosso saluto *"Ciaaoooo Gigi!"*

A quel punto mi sentii sollevato e contento che l'oca avesse

riacquistato la propria libertà dopo il trauma subito. Aveva lottato strenuamente contro uno strano pescatore di oche, ma alla fine aveva vinto lei.

Prima di riprendere la pesca abbiamo deciso di fare colazione. Ci siamo seduti su un grosso sasso umido, dallo zaino ho estratto un buon panino con il salame che ho mangiato con gusto accompagnandolo con qualche piccola sorsata di vino che prima di partire avevo messo in una bottiglietta di plastica. Concludo la colazione con una fumatina ed un rutto suino.

Abbiamo poi ripreso la pesca con alterne fortune.

Man mano che il tempo passava la nebbia iniziava a dissolversi, tanto che ad un certo momento diversi raggi di sole riuscirono a penetrare quella strana bruma fatta di luci ed ombre e di macchie di bianco e di colore.

Fu a quel punto che il buon Davide ebbe delle visioni mistiche e tra il serio ed il faceto esclamò con molta enfasi che in quel momento avrebbe potuto vedere anche la Madonna!

La notizia della pesca dell'oca si diffuse rapidamente nel villaggio, anche se la maggior parte delle persone pensava che fosse una nostra invenzione.

Altro che invenzione o burla! Una straordinaria realtà di pesca conclusasi pure con visioni mistiche.

02 - PASO DEL CORDOBA ED IL TUBO.

Cantiere di Alicura, Patagonia argentina, Luglio 1980.

Due settimane dopo la pesca dell'oca, insieme ad alcuni amici decidemmo di andare a fare un *asado* (grigliata) a San Martín de los Andes, bella cittadina in mezzo alle montagne sulla sponda del lago Lacar.

Il sabato pomeriggio lo passammo, oltre che a bere un paio di birre, a pianificare il programma ed a decidere circa la strada da farsi.

"Andiamo per la strada normale tutta asfaltata via Junin de Los Andes" suggerisce uno degli amici.

"Sì, - aggiunge un'altro - è una bella strada. Da qui a là ci saranno poco più di 150 Km."

"Esatto – aggiungo io – 155 Km., l'ho fatta qualche settimana fa e si arriva in poco più di due ore".

"Però – continuo io – ci sarebbe un'altra strada più interessante, avventurosa e spettacolare."

"Quale?" mi chiedono.

"Ne so qualcosa delle tue avventure!" interviene Cesare.

"L'ultima volta – dico io - che siamo scesi in fondo al Cañon abbiamo faticato un pò nella risalita in quanto la strada sterrata e ghiaiosa era molto ripida e le gomme faticavano a far presa. Comunque al villaggio ci siamo arrivati, passando pure una bella giornata e vedendo posti molto belli. No?" "Ti ricordi – aggiungo – quando sulla strada del ritorno, ormai quasi notte, abbiamo dovuto fermarci perchè una bellissima volpe argentata era ferma in mezzo alla pista polverosa abbagliata dai fari dell'auto? Poi per farla proseguire per la sua strada sono dovuto scendere dall'auto"

"Non vengo più con te – afferma Cesare – ho avuto un pò di paura su quella ripida salita, però sentiamo la tua 'barbonagliata'".

"Io la strada l'ho già fatta, – inizio a spiegare – allora andiamo fino a Confluencia, qui giriamo a destra per la strada 63. Da qui in avanti la strada è sterrata ma il fondo è bello, passiamo per il



Paso del Cordoba, dove si ammira un paesaggio selvaggio ma spettacolare, passiamo per il Lago Meliquina, dove potremo anche fare due lanci di pesca, più oltre si imbecca la Ruta 40 e da qui in poco tempo siamo a San Martin de los Andes"

"Fino al Paso del Cordoba – aggiunge Cesare – ci sono già stato. Molto bello. Dopo sarà un'altra 'barbonagliata' "

Seguirono discussioni, risate, altri aneddoti, però alla fine tutti d'accordo a seguire la mia proposta, anche se la durata del viaggio era superiore a quello del normale percorso.

Quindi decidemmo di incominciare i preparativi. Ci salutammo ed ognuno se ne andò a casa propria.

Dopo che gli amici se ne furono andati da casa mia, caricai sul cassone del *pick up Ford F100* la griglia, un pò di legna, un paio di giornali, un tavolino, due seggioline, una corda robusta, l'attrezzatura di pesca, la borsa del pic-nic ed altro ancora. Coprii il tutto con un spesso telone di plastica.

Dopo di che telefono al magazzino per verificare se hanno fatto il pieno di carburante, dato che l'indicatore è guasto. Mi rispondono che tutto è a posto e che posso andare tranquillo.

Al mattino all'alba ci troviamo tutti davanti a casa mia.

Partiamo quasi subito ed arriviamo in poco tempo a Confluencia, dove giriamo a destra lungo quella strada sterrata, quasi deserta in mezzo alle montagne.

Il fondo era buono, ma essendo parecchio tempo che non pioveva le auto sollevavano un tremendo polverone obbligando a tenere parecchia distanza tra una vettura e l'altra.



Finalmente dopo una serie di tornanti arriviamo al Paso del Cordoba, luogo molto panoramico, dove ci fermiamo per ammirare il bellissimo paesaggio.

Dopo una decina di minuti, anche perchè faceva abbastanza freddo, decidemmo di

riprendere il nostro viaggio.

Saliamo in macchina. Faccio per avviare il motore ma questo non dà segni di vita. Provo e riprovo. Niente da fare, purtroppo.

Scendo dall'auto e Cesare mi chiede "*Che c'è Barbo?*"

"*Putt. il motore non parte più*" rispondo.

Tutti riscendono dall'auto ed ognuno fa la propria diagnosi circa il mancato funzionamento del motore. Apro il cofano, riprovo, il motorino d'avviamento gira bene ma il motore resta fermo.

Tutti intorno a questo cofano aperto a guardare il motore, a toccare a caso qualche punto, sarà questo, sarà quello ma di noi nessuno era meccanico.

Il tempo passa velocemente e la soluzione non si trova,

nonostante vari tentativi.

Qualcuno dice *"non è che non passa la benzina?"*

"Dal magazzino mi hanno detto che hanno fatto il pieno e controllato il mezzo" rispondo.

Però immediatamente mi viene un forte dubbio ed un pensiero *"stai a vedere che hanno confuso il numero dell'auto ed il pieno l'hanno fatto ad un'altro pick up!"*

Svito il tappo del serbatoio, in due o in tre muoviamo la camionetta, ma dal serbatoio non giunge alcun rumore di liquido.

"Sono a secco" dico aggiungendo una serie di volgari insulti all'indirizzo di chi avrebbe dovuto fare il rifornimento di carburante.

"Cosa facciamo ora qui in mezzo ai lupi ed ai puma?" esclama Cesare.

Io aggiungo *"Non ci resta altra scelta che qualcuno ritorni in cantiere a prendere una tanica di benzina ed un imbuto"*

"Però per ben che vada – dice Cesare – non prima di tre ore potrà essere di ritorno"

Incominciavamo a preoccuparci e già avevamo dato per annullato il viaggio a San Martin de los Andes con la relativa grigliata.

"Papà – dichiara mia figlia Barbara che allora aveva quasi dieci anni - noi abbiamo il tubo di plastica che usiamo per bagnare il giardino".

"Come il tubo di plastica?" aggiungo io.

"Sì – afferma mio figlio Davide di otto anni – l'ho messo io ieri sera nel cassone della camionetta per poter giocare al lago".

Rinasce subito la speranza e l'idea della soluzione viene subito in mente.

"Cesare – dico io – portiamo la tua 128 con il pieno un pò più in alto rispetto alla camionetta, quindi con il tubo dell'acqua travasiamo la benzina dal tuo serbatoio al mio. Che te ne pare?"

"Sì – risponde Cesare – con il rischio che poi io rimango a secco, dato che il tuo F 100 beve come



FORD F100

un'assetato".

"Ma ne succhiamo – replico io - quel tanto che basta per poter rientrare in cantiere dato che più avanti non possiamo andare".

"Va beh, facciamo così allora" conclude Cesare.

Siamo tutti d'accordo che andare avanti sarebbe impossibile a causa della mancanza di carburante e quindi rientreremo in cantiere e pranzeremo tutti insieme o a casa mia o alla mensa.

Raggiunta questa intesa, mi metto in azione per posizionare la 128 di Cesare salendo a fatica sulla ripida banchina a fianco della strada, cercando di non rovesciarmi insieme all'auto. Finalmente l'auto è in posizione. Spingiamo a mano il pick up un po' indietro in modo che il suo serbatoio sia un pò più in basso rispetto a quello della 128.

A questo punto è un gioco quasi da bambino. Prendo il tubo di gomma dal cassone, ne infilo una parte nel serbatoio dell'auto sopraelevata, poi mi inginocchio davanti al serbatoio dell'auto in secca e inizio a succhiare in modo energico dall'altra parte del tubo. Quando sento che la benzina sta arrivando, tolgo il tubo dalla bocca e lo infilo rapidamente nel serbatoio iniziando il travaso, anche se un pò di benzina finisce in terra.

Il travaso è stata una sofferenza per Cesare per il timore che tutta la sua benzina finisse nella mia auto. Non avevo un mezzo per calcolarne la quantità, ma quando stimai di averne presa una decina di litri, sospesi l'operazione.

Provai subito a verificare se l'auto partiva. Dopo alcuni giri a vuoto il motore si avviò come se non fosse successo niente. A quel punto mi sentii molto più rilassato.

Girammo le auto e rientrammo in cantiere un po' delusi per il mancato obiettivo, ma felici che grazie al tubo di gomma ed ai miei figli eravamo potuti ritornare a casa senza problemi, perdonando an-



PASO DEL CORDOBA QUALCHE TEMPO DOPO

che chi non aveva provveduto al rifornimento di carburante.

Al Paso del Cordoba ci siamo ritornati qualche settimana dopo, alla prima nevicata della stagione, con il serbatoio di benzina pieno e l'indicatore del livello del carburante riparato. Prima di lasciare questo luogo fantastico per far ritorno in cantiere ci siamo fronteggiati in una divertente battaglia a palle di neve.

NOTA

La Patagonia argentina.

Poche e semplici parole per descrivere il territorio argentino dove sono ambientati i due racconti sopra descritti.

“Territorio sterminato, aree selvagge ed incontaminate, panorami e scenari indimenticabili, luoghi di straordinaria bellezza, atmosfere incantate, popolazione particolarmente ospitale.”

Impianto idroelettrico di Alicura.

La diga di Alicura, inaugurata nel 1985) è la prima di cinque dighe sul fiume Limay nel nord-ovest della Patagonia argentina (la regione del Comahue), a poco più 100 chilometri dalla città di San Carlos de Bariloche.

La diga è utilizzata principalmente per la produzione di energia idroelettrica con una potenza installata di 1.050 MW.

03 - 1986, DAR ES SALAAL, TANZANIA – Un quasi amico italiano.

Sovente alla domenica si lasciava il nostro piccolo villaggio del cantiere “Baobab village” per andare a passare una bella e rilassante giornata al mare in una struttura turistica.

Una di queste domeniche, fermandomi ad ammirare alcuni manufatti artigianali molto belli, ho conosciuto un personaggio:



un italiano straordinario che viveva in una piccola ma accogliente e dignitosa casa assieme alla bella moglie tanzaniana ed ad una bambina bellissima di 3 anni.

Aveva una grande cultura ed un linguaggio molto ricco, nonostante fosse in quel paese da oltre 10 anni e da allora non fosse mai più rientrato in Italia. Molto corretto ed educato, appariva tranquillo, equilibrato e sereno, oltre che religioso. Era sui sessant'anni, almeno così lo avevo stimato io.

Non frequentava i nostri connazionali. Mi aveva però chiesto di passare ogni tanto a trovarlo. E così ho fatto.

Ricordo che su uno scaffale di parete di una stanza interna che dava su un piccolo patio erano ben allineati un centinaio e forse più di libri scritti in inglese, italiano e swahili. Di svariati generi: legge, economia, geografia, classici, religione, etc.

Nei nostri colloqui mi parlava molto del presente e del futuro e mai del passato in Italia.

Un altro argomento su cui spesso dialogavamo erano gli aspetti positivi e negativi dell'Africa, nonché le grandi opere che stavamo realizzando in Tanzania e nel mondo. Argomento quest'ultimo di suo particolare interesse.

Siccome lui era molto discreto, di conseguenza lo ero anch'io. Ma un giorno gli ho chiesto se quando era in Italia avesse svolto la professione di avvocato, lui ha sorriso ma non mi ha confermato.

Non siamo mai diventati veri amici, ma mi piaceva ogni tanto passare qualche ora con lui.

E poi la moglie sapeva preparare un ottimo *ugali* (polenta di mais parecchio dura e di colore tendente al bianco) con stufato di carne e verdure.

Tutte le volte che andavo a trovarlo gli portavo alcune bottiglie di birra Kilimanjaro, marca da lui preferita e diversi giornali italiani, dopo che in cantiere tutti li avevano letti.

Di lui ho sempre saputo ben poco.

Aveva sicuramente qualche cosa da nascondere, ma non credo assolutamente che fosse un "losco figuro", anzi io l'ho sempre considerato una persona eccellente che aveva lasciato, per qualche ragione, la sua vita di sempre per viverne un'altra più semplice e più umana in un nuovo paese altrettanto più semplice e più umano.

04 – PERSONE CHE SI RICORDANO PER LA LORO NEGATIVITA'.

E' naturale che nel corso della vita a volte ci si deve fronteggiare con personaggi dalle caratteristiche non sempre positive.

Per la verità in ambito lavorativo ne ho incontrate non molte di queste persone, salvo che in un paio di cantieri esteri dove sembrava che proprio lì avessero concentrato il peggio che il mercato del lavoro estero potesse offrire.

Appunto lì sembrava che il *Principio di Peter* (in un'organizzazione "meritocratica" ognuno viene promosso fino al suo livello di incompetenza) trovasse la sua effettiva conferma. Alcuni personaggi erano arrivati proprio al livello di ciò che non sapevano fare.

La situazione in genere era sotto gli occhi di tutti in quanto le imprese, per motivi ai più non note, per queste aree del mondo avevano assegnato incarichi anche di alto livello alle persone meno adatte e non solo tecnicamente e professionalmente, ma pure umanamente. Pessimi individui, senza dubbio alcuno.

In tutti i casi è spiacevole doverlo ammettere, ma i personaggi più negativi li ho incontrati proprio sui cantieri italiani all'estero.

Di contro, penso di poterlo affermare con convinzione, le migliore, le più vere e le più durature amicizie sono nate proprio nei cantieri esteri, come quelle con Davide e con Cesare, citati nelle prime due storie brevi di questo racconto.



Queste due amicizie, sbocciate nel lontano 1979 in Argentina, nel cantiere di Alicura, tuttora perdurano e, ne sono convinto, perdureranno.



010

FESTE DI CANTIERE: IL CARNEVALE *di Sabatino Lusi*



Chi ha fatto la vita di cantiere negli anni '70 - '80 ricorda che l'attività principale, se non unica, che ci accomunava, era il lavoro e che i diversivi erano pochissimi. Solo per fare un esempio: la televisione trasmetteva nella lingua locale che la maggior parte di noi conosceva solo approssimativamente a causa dei frequenti cambi di cantiere che non ci permettevano di apprendere perfettamente.

Si passava tranquillamente da nazioni di lingua inglese ad altre dove si parlava il francese, lo spagnolo, il portoghese o l'arabo, come fosse una cosa normale, perché quello che contava erano l'esperienza di lavoro e le competenze tecniche.

Si trattava, inoltre, di grandi opere condotte da imprese in cui noi italiani eravamo un numero esiguo (qualche decina) su un totale di forza lavoro, nella maggior parte dei casi, di qualche migliaio di persone, e dove noi occupavamo a qualsiasi livello posti di comando.

In questa vita basata sul lavoro, il punto di ritrovo e di socializzazione, che univa il personale con famiglia, quello senza famiglia (che chiamavamo col generico termine di "scapoli") e il personale locale con le loro famiglie, era il club.

Il club funzionava anche da mensa per gli "scapoli" e da bar, ristorante e luogo di intrattenimento per tutti. Vi si potevano leggere riviste e giornali, anche italiani; guardare sul televisore le videocassette registrate che ci mandavano dall'Italia; giocare a carte o scambiare quattro chiacchiere sorseggiando una birra, una grappa, un caffè o un tè.

Ogni occasione, quindi, era buona per organizzare una festa che coinvolgesse tutti, adulti e bambini. Una di queste occasioni era il carnevale, quando nel club venivano organizzate feste con concorsi a premi per le migliori maschere e tutti si sbizzarrivano con i travestimenti più stravaganti per una serata all'insegna del divertimento.

Ne ricordo in particolare due, nelle quali fui protagonista.

La prima fu il carnevale dell'anno 1979 nel cantiere CO.GE.CO di Damman in Arabia Saudita.

Mi venne l'idea di farmi prestare da Said, l'impiegato arabo che nel mio ufficio era addetto ai permessi di soggiorno e di lavoro, i vestiti suoi e di sua moglie per mascherarci, io e mia moglie, da coppia araba. La cosa, però, mi sembrava un po' banale e stavo per accantonarla, quando trovai la soluzione geniale.

Feci indossare a mia moglie il vestito bianco candido di Said mentre io indossai il vestito nero lungo fino ai piedi della moglie, il tutto coperto da un burqa nero che mi ricopriva completamente dalla testa ai piedi lasciando scoperte solo le mani.



Entrammo così nel *club* con mia moglie che teneva per mano la nostra bambina di tre anni ed io che spingevo la carrozzina della bambina piccola di pochi mesi. Naturalmente fu un successo e l'episodio fu immortalato da due foto che conservo tuttora gelosamente.

La seconda fu il carnevale dell'anno 1983 nel cantiere di Alicura in Argentina.

In casa ci stavamo provando gli abiti più eleganti per la serata danzante, con cui normalmente si concludevano i festeggiamenti del carnevale.

Ricordo che in casa, oltre a mia moglie e le nostre bambine, c'erano anche mia madre e mio padre che erano venuti dall'Italia per stare un po' con noi.

Mentre in camera, davanti allo specchio, stavo decidendo quale giacca e pantaloni indossare, mi ritrovai vestito con giacca blu,

camicia bianca, cravatta blu e boxer bianchi su gambe nude con calzini blu e scarpe in vernice nera. L'immagine riflessa allo specchio mi sembrò talmente buffa che, così conciato, andai in soggiorno e mi presentai alla mia famiglia.

Tutti scoppiarono a ridere. Mia moglie mi disse che ero perfetto per una serata di carnevale e mi chiese se avessi il coraggio di entrare al *club de los empleados* vestito in quella maniera.

Ci pensai un po', quindi accentuai l'eleganza sostituendo la cravatta con un papillon e coprii i boxer indossando un paio di pantaloncini bianchi da tennis che lasciavano le gambe nude.

Nonostante il club distasse da casa mia solo duecento metri, preferii raggiungerlo in macchina. La mia famiglia scese ed entrò, mentre io restai nell'auto indeciso se entrare o meno.

Mi rendevo conto che l'idea era brillante, ma mi chiedevo che senso avesse entrare da solo, così vestito, nel club gremito di più di trecento persone fra adulti e bambini.

Mentre stavo per rinunciare e tornare a casa per indossare i pantaloni, vidi avvicinarsi al club la figlia del geometra Berti, Barbara, allora poco più che adolescente, con un vestito di carnevale bellissimo. Si era mascherata da damina inglese dell'Ottocento: truccatissima sotto una veletta che le copriva il viso, indossava un vestito aderente in vita lungo fino ai piedi.

Scesi dalla macchina, la fermai e le chiesi se le sarebbe piaciuto entrare nel club in coppia con me e lei ne fu entusiasta.

Le diedi il braccio e, seri ed impettiti, con passo sicuro entrammo nel club.

Senza esagerare, fu un vero successo. Attraversammo tutta la sala, addobbata di festoni, fra una nuvola di coriandoli e gli applausi, i complimenti e le risa di grandi e bambini.

Quando giungemmo davanti alla presentatrice della serata, la nostra maschera fu battezzata "*el novio distraido*" (lo sposo distratto) e si aggiudicò il primo premio.

La serata però per me non finì alla grande come era iniziata. Infatti quel buontempone di Paolo Adamo, capo magazziniere che amava fare scherzi un po' pesanti, in combutta con il suo vice Elio Savini ed il responsabile del club Ramon, mi nascose i pantaloni che avevo portato di scorta per potermi muovere e ballare con mia moglie.

Fui così obbligato a restare seduto al mio tavolo per tutta la serata, facendo buon viso a cattivo gioco, mentre i congiurati, che dal loro tavolo mi guardavano con aria canzonatoria, ridevano sotto i baffi.

-- — □ — --

011

DISAVVENTURA IN LIBYA.

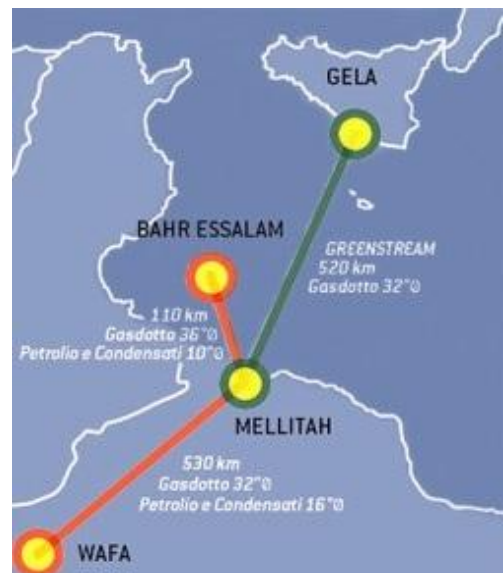
di Claudio Gullini



Nel 2005, la ditta per cui lavoravo come geologo, ebbe l'incarico dell'esecuzione di un'indagine geognostica offshore a mezzo sondaggi meccanici a carotaggio continuo ed un'indagine geofisica con sismica a rifrazione nell'ambito del "Western Libyan Gas Project", uno dei più importanti progetti per il gas naturale nel bacino del Mediterraneo.

Il gas libico prodotto nei giacimenti rispettivamente di Wafa, nel deserto vicino al confine con l'Algeria, e di Bahr Essalam offshore, veniva inviato alla stazione di compressione di Mellitah, distante 60 chilometri da Tripoli e successivamente a Gela, in Sicilia, tramite un gasdotto sottomarino di 520 chilometri, chiamato Greenstream, che riforniva l'Europa di circa 8 miliardi di metri cubi di gas all'anno.

L'indagine geognostica consisteva in n.6 + 1 sondaggi a carotaggio continuo, spinti alla profondità rispettivamente di 35 e 25 metri dal fondale con esecuzione di prove S.P.T. e prelievo di campioni indisturbati per il posizionamento e l'ancoraggio di una mono-boa attracco navi; di 25 sondaggi a carotaggio continuo alla profondità di 3÷4 metri intervallati a 150 metri dalla costa fino al punto della futura installazione della mono-boa ed



una campagna geofisica a rifrazione di supporto per la ricostruzione litostratigrafica del fondale interessato dalla futura posa di un pipeline.



Il sistema prescelto per le operazioni di carotaggio continuo, già collaudato con successo in Italia a Brindisi ed a Gioia Tauro per fondali non troppo profondi, era la "monopalo", una struttura zavorrata e collocata sul fondo del mare con una piattaforma in superficie per l'installazione della sonda.

Con tale sistema le operazioni di carotaggio non vengono ostacolate dal moto ondoso e dalla marea ed è possibile operare senza interruzioni.

Causa la non facile reperibilità di sommozzatori per il collocamento dei blocchi di calcestruzzo da usare come zavorra della monopalo, si è quindi deciso di operare da mezzo flottante, installando la sonda a sbalzo sul pontone di appoggio Alpe Adria arrivato dall'Adriatico, ed adatto per lavorare in aree portuali e non in mare aperto.

Non essendo attrezzata la sonda con il compensatore d'onda, in quanto non previsto, si è cercato di ancorare il pontone su quattro punti per evitare ogni possibile movimento per non spezzare o danneggiare le tubazioni di rivestimento e le aste di perforazione.

Considerata la mole del pontone e la stazza della gru che forniva molta superficie al vento, era quasi impossibile mantenere il pontone fermo, specialmente durante il giorno, per cui soltanto durante il turno notturno, con battente d'onda e vento molto ridotti, si riusciva ad lavorare.

E qua inizia la mia piccola disavventura libica.

Avendo molto tempo libero durante il giorno, causa lo stand-by per condizioni meteo-mare sfavorevoli, cercavo di occupare il tempo libero o con gite turistiche a Tripoli e alle rovine romane di Sabratha o per attività di pesca o di passeggiate lungo la spiaggia.

Il nostro cantiere e gli uffici della Committente erano dentro il

porto di Mellitah, allora usato più che altro da pescatori locali, oggi invece dagli scafisti come punto di partenza dei migranti per l'attraversamento del Mediterraneo.



Così mi sono messo a girovagare nell'area portuale per scattare alcune fotografie con la mia nuova macchina digitale reflex semi-professionale Canon.

Vagando per le banchine del porto, mi sono imbattuto in un vecchio peschereccio di legno abbandonato ed in pessime condizioni; subito ho pensato

di poter fare delle belle fotografie da aggiungere alle altre scattate a Sabratha e a Tripoli.

Preso dall'entusiasmo, sono salito a bordo scattando altre numerose immagini, non accorgendomi dell'arrivo di alcune persone.



Tali persone, che si sono qualificate come funzionari dell'autorità portuale, parlando e gridando in un pessimo inglese, mi hanno informato che era proibito scattare delle fotografie nell'ambito portuale e mi hanno accusato di spionaggio.

Mi hanno portato in un posto di polizia dove ho cercato invano di spiegare che le mie erano solo foto artistiche e che da nessuna parte c'era un cartello comunicante il divieto di usare la macchina fotografica.

Alla fine, dopo un'ora e più di interrogatorio, hanno deciso di lasciarmi andare, ma in cambio avrei dovuto lasciare a loro la mia costosa Canon.

Mi sono da subito rifiutato promettendo di cancellare tutte le foto,

cosa che per fortuna poi non ho fatto oppure, ma non ricordo bene, probabilmente ho finto di fare.

Siccome la situazione stava prendendo una brutta piega ed erano più che mai decisi a sequestrarmi la macchina fotografica, mi sono deciso a chiamare il nostro cliente che ovviamente aveva buoni rapporti con tutti gli enti locali.

Un loro funzionario libico mi ha raggiunto e dopo una breve ma accesa discussione in arabo con i poliziotti e con l'autorità portuale, mi hanno lasciato andare.

— — □ — —

ZAMBIA 1976 – LA MAGIA DI ITEZHITZHI

di Gino Curti

La scoperta dell'acqua calda.

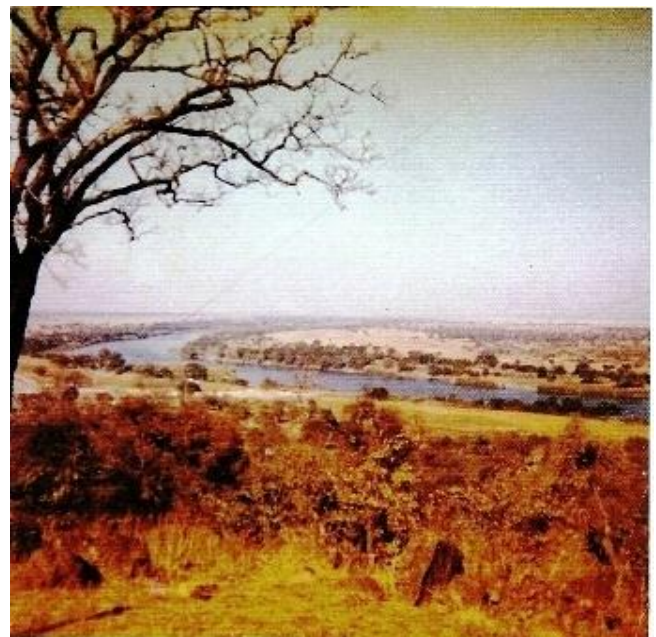


E' sempre emozionante vedere un lago formarsi dopo anni di lavoro trascorsi a costruire la diga che lo conterrà; questo è quanto accadeva in Zambia nel 1976 durante la costruzione della diga di Itezhitezhi sul fiume Kafue.

Dopo tre anni di lavoro, il fiume era stato sbarrato e deviato nei due tunnel che ne regolavano la portata tramite le loro paratoie ed il lago cominciava a formarsi inondando con le sue acque una vasta area di savana.

L'invaso doveva procedere gradualmente per permettere la stabilizzazione geologica dell'area che doveva adeguarsi gradatamente all'enorme peso di questa grande quantità d'acqua.

Tutte le mattine, andando al lavoro, dall'alto della diga ormai in fase di completamento, osservavamo con emozione la superficie del lago aumentare giorno dopo giorno, sommergendo parte di quella savana abitata dalla fauna locale che noi conoscevamo benissimo, avendola visitata nel corso di alcuni anni durante tante escursioni domenicali.



Il ritmo della vita di quegli animali, grandi e piccoli, ne veniva sconvolto perché disorientati dalla nuova situazione. Infatti, nei primi giorni accadde anche che un branco di elefanti si dirigesse nuotando verso il centro del lago cercando di seguire quel sentiero che avevano percorso per anni ma che ora si trovava a parecchi metri sotto l'acqua.

I Game Rangers che sorvegliavano il parco erano intervenuti con un motoscafo (che noi gli avevamo prestato) per indirizzarli verso riva.

A parte questi inconvenienti, l'invaso sembrava procedere nel migliore dei modi fino a che, un giorno, notammo uno strano movimento sulla superficie del lago a circa 200 metri di distanza dall'imbocco dei tunnel.

Era un vortice che col suo ampio movimento rotatorio faceva intuire che l'acqua veniva risucchiata da una cavità che si era aperta sul fondo. Il nostro geologo, scherzando, diceva che era "l'effetto lavandino": quello che si riscontra tutte le volte che si toglie il tappo ad un lavandino colmo.

I tecnici della Direzione Lavori Sweco erano molto preoccupati perché temevano un effetto "sifonamento" dell'invaso con conseguenze disastrose per la stabilità della diga.

Si diedero subito da fare perlustrando accuratamente le rive del fiume a valle diga per vedere se ci fosse presenza di acqua sorgiva; infatti furono riscontrati parecchi fontanazzi che anche se di modesta entità, erano scaturiti nell'alveo del fiume per tutta la sua larghezza. Ma il fatto che li lasciò perplessi fu quando si resero conto che l'acqua che ne scaturiva era bollente!

Ma c'era una spiegazione! L'enorme quantità d'acqua del lago aveva evidenziato un particolare fenomeno geologico che i tecnici progettisti avevano già studiato a suo tempo, anni prima, durante le fasi di progettazione. Infatti avevano riscontrato che una antica faglia acquifera scorreva a grande profondità sotto il letto di quel tratto di fiume e risaliva poi in superficie qualche chilometro più a valle rilasciando l'acqua ad una temperatura che si avvicinava all'ebollizione. Però questa vena acquifera era talmente profonda che non avrebbe compromesso la stabilità della diga.

Questo fatto era ben noto anche agli abitanti del posto ed aveva contribuito ad incrementare tutte quelle leggende che essi si

tramandavano da generazioni riguardo a quel luogo. Per loro, tutta quell'area era soggetta a magia, dominata dallo spirito del dio Itezhitezhi, la cui testa bruna e tondeggiante si vedeva sporgere dall'alto della collina sopra la vegetazione.

Ricordo che qualche anno prima, in fase di perlustrazione, mi era capitato di passare nelle vicinanze di un'area fuori mano distante qualche chilometro a valle. La mia attenzione venne attirata da un curioso fenomeno che si presentava ai miei occhi: tante piccole sorgenti fumanti scaturivano ribollendo dalle pendici della collina per poi scorrere in rigagnoli fumanti, verso il letto del fiume.

Andando ad osservare da vicino quelle sorgenti, imprudentemente vi immersi la mano, ma la dovetti subito ritrarre per non rimanere ustionato: l'acqua era bollente! Notai anche che alcuni corpi di piccoli roditori giacevano morti sulle sponde di quei rigagnoli: forse nel tentativo di bere, erano caduti dentro l'acqua bollente rimanendo uccisi. Anche la carcassa di un serpente giaceva poco distante con la pelle squarciata che lasciava intravedere parte del corpo biancheggiante come se fosse stata bollita da un improbabile cuoco. Capii anche il motivo per cui quegli avvoltoi che volteggiavano in aria e che di solito erano pronti a buttarsi sugli animali in difficoltà per cibarsene, non erano ancora intervenuti per nutrirsi di quelle facili prede.

Ora, la situazione geologica stava cambiando! L'enorme peso dell'acqua del lago aveva fatto scaturire tante piccole sorgenti di acqua bollente anche sotto diga e per tutto l'alveo del fiume.

A quel punto, la Direzione Lavori ci chiese di localizzare topograficamente tutte quelle piccole sorgenti perché venissero messe in mappa al fine di avere un quadro completo della situazione e poterne discutere a tavolino.

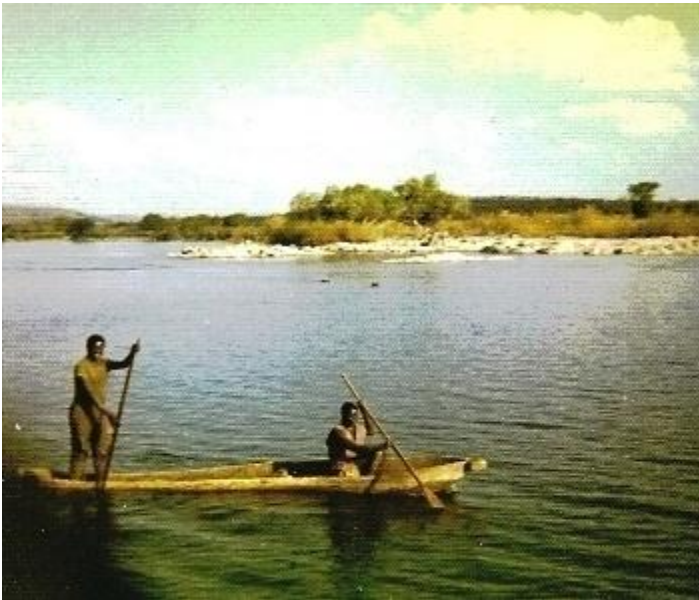
Quando mi affidarono l'incarico, feci presente che tutte quelle sorgenti dovevano essere indicate sul posto da qualcuno, non solo quelle visibili, ma anche quelle che si intravedevano sotto l'acqua del fiume. Già, ma come trovarle e segnalarle?

C'era un solo modo: chiudere il fiume! La richiesta fu inoltrata alle autorità competenti che dopo qualche giorno, diedero il consenso alla chiusura. Avevano considerato che la città di Namwala, distante 60 chilometri a valle, non ne avrebbe risentito, perché l'acqua che impregnava tutta l'ampia vallata percorsa dal fiume avrebbe

continuato a scorrere per alcuni giorni prima di esaurirsi e gli abitanti del posto non ne avrebbero sofferto.

A chiusura avvenuta, il livello dell'acqua si abbassò repentinamente scoprendo parecchie zone sabbiose fra ampie pozzanghere rimanenti con l'acqua poco profonda.

Come individuare le piccole sorgenti di acqua calda che scaturivano sul fondo di esse? Ma con i piedi!! L'idea venne al nostro Capocantiere: spiegò che una persona, camminando nell'acqua, anche se torbida, avrebbe sentito il calore dell'acqua sorgiva tramite la pianta dei piedi e sarebbe stata in grado di individuarne la posizione esatta. I nostri tecnici si misero subito al lavoro per organizzare quella strana operazione. Tutto doveva essere pronto e tutto doveva procedere senza perdite di tempo.



Quel giorno, grande movimento si riscontrava sulle rive del fiume Kafue: a valle diga circa 200 uomini vocianti ed eccitati erano radunati sulla sponda sinistra e ad ognuno veniva consegnato un bastone di circa tre metri di lunghezza. Gli veniva spiegato che lo avrebbero dovuto piantare nel suolo proprio nel punto dove scaturiva l'acqua calda che loro avrebbero percepito con la

pianta dei piedi. Alle loro spalle c'era chi avrebbe fornito un altro bastone per avanzare e continuare nella ricerca.

Io osservavo divertito tutto quel movimento di persone che si agitavano eccitate, che si guardavano fra di loro commentando e sogghignando. Compito duro per i capi squadra che cercavano di far capire loro che dovevano stare in fila schierati in modo di avanzare insieme fianco a fianco così da perlustrare tutta la superficie dell'alveo.

Sembrava che tutto fosse pronto per dare il segnale di avvio, quando uno degli addetti che si trovava nel centro del fiume, si mise a correre verso la sponda gridando eccitato e indicando con il braccio qualcosa che si muoveva dentro una di quelle pozzanghere rimasta

con l'acqua un po' più profonda delle altre. Tanti accorsero per vedere cosa c'era, per poi ritrarsi spaventati scorgendo l'enorme schiena di un ippopotamo che era rimasto intrappolato in quella piscina.

Nessuno voleva più partecipare a quella operazione con quel bestione fra i piedi che poteva scagliarsi su di loro con conseguenze tragiche.

Arrivò il capocantiere che, compreso di cosa si trattava, si allontanò per tornare poco dopo con un paio di candelotti di dinamite. Sapeva che non avrebbe fatto alcun male all'animale ma lo avrebbe spaventato e fatto allontanare. Così fu! Il boato dello scoppio fu notevole e vedere l'ippopotamo scaturire dall'acqua per passare correndo, in mezzo a tutte quelle persone che lo guardavano con gli occhi sbarrati dalla paura, per superare quel centinaio di metri che lo separavano dalle acque più profonde a valle, fu uno spettacolo indimenticabile.

Ora, però, che il diversivo era terminato, bisognava darsi da fare perché non c'era tempo da perdere.

Gli uomini erano tutti schierati e allineati sulla sponda sinistra, ognuno teneva un lungo bastone fra le mani, pronto a muoversi dietro ordine del caposquadra. Lo spettacolo era di notevole impatto e non feci a meno di paragonare quella scena a quelle di tanti film dove si vedeva un esercito schierato muoversi verso la battaglia finale. Mancava solo il rullio dei tamburi.

Verso mezzogiorno l'operazione giunse al termine; tutti gli uomini furono allontanati ed io rimasi con la mia squadra a rilevare la posizione di oltre un centinaio di quei pali che erano rimasti infissi nel fiume come su un puntaspilli, segnalando ognuno una piccola sorgente di acqua calda. Ne avrei avuto anche per tutto il pomeriggio.

Un cimitero venuto alla luce.

Verso sera, a rilevamento completato, dopo aver raccolto e caricato tutta l'attrezzatura topografica, ci avviammo per raggiungere l'ufficio.

Volgendo lo sguardo al letto del fiume, notai che una notevole estensione di sabbia era emersa un poco più a valle in prossimità di un isolotto coperto di vegetazione.

Incuriosito raggiunsi quel luogo a piedi e quello che vidi mi lasciò

di stucco: quella vasta area venuta alla luce era disseminata da una grande quantità di ossa biancheggianti che fuoriuscivano dalla sabbia. Erano gli scheletri di tanti animali che nel corso di innumerevoli anni la corrente del fiume vi aveva depositato, insieme alla sabbia.

Incuriosito, cominciai ad esaminare quei resti cercando di capire a quali animali fossero appartenuti: ecco, questo grosso cranio con grandi corna è sicuramente di un bufalo; quello più piccolo è di una gazzella, forse un impala; quello un po' più grande sarà di un kudu o di una zebra? Anche un piccolo cranio di elefante con le sue piccole zanne era presente fra tutta quella moltitudine di ossa biancheggianti e ormai rese friabili dal tempo trascorso sotto l'acqua.

Il pensiero della possibilità di scoprire qualche resto umano mi faceva procedere con prudenza, ma quello che rinvenni fra quei resti furono solo dei frammenti di una primitiva imbarcazione frammisti a cocci di vasellame, tra i quali anche una piccola pipa di terracotta, forse appartenuta a qualche pescatore.

Ovviamente quel deposito di sabbia non passò inosservato al capocantiere che ne intravide subito la possibilità di sfruttamento.

La sabbia in quel cantiere africano era un materiale prezioso perché era estremamente difficile trovarne in quantità sufficiente alla costruzione della diga. A quel punto fu chiesto il permesso di prolungare la chiusura del fiume per qualche giorno in più.

Ottenuto il benestare, il giorno dopo, alcune ruspe e pale intervennero sull'isola caricando la sabbia su enormi dumper che la trasportavano vicino all'impianto di trattamento dove veniva depositata in grandi cumuli. Quasi tutta la sabbia venne rimossa e con essa tutte quelle ossa che testimoniavano quale genere di vita, tragico e primordiale, gli abitanti della savana avevano affrontato nel corso di tanti anni.

Una tragica migrazione.

La chiusura completa del fiume era un fatto eccezionale per tutto l'eco-sistema e non poteva sicuramente passare inosservato sia ai pescatori del posto sia agli animali, il cui ritmo di vita era legato, da secoli, al suo andamento stagionale. Ora succedeva che, fuori stagione, a monte si accumulava un lago d'acqua, mentre a valle, il fiume andava in secca!

La mattina successiva, sempre alle prime luci dell'alba come al solito, arrivo in diga per procedere ai tracciamenti di routine.

Grande fu la mia meraviglia nel vedere un coccodrillo che annaspava con difficoltà ai piedi del rilevato con la chiara intenzione di scavalcarlo per raggiungere l'acqua del lago. Girando la sguardo vidi che non era il solo! Di coccodrilli, lì vicino, ce n'erano altri e poco più distanti ancora tanti altri a decine!

La chiusura del fiume aveva attivato l'istinto di sopravvivenza di quei rettili ed ora li stava spronando a cercare quell'acqua che a valle gli veniva a mancare, mentre ne percepivano una grande quantità a monte diga.

Sicuramente, durante la notte, tanti di loro erano riusciti a raggiungere il lago, ma ora quelli che erano in ritardo si trovavano in una brutta e pericolosa situazione: infatti il sole stava sorgendo e con esso il calore che avrebbe asciugato loro la pelle condannandoli a morire.

Avvisato il capocantiere, si mise in moto tutta la macchina dei soccorsi. I Game Rangers arrivarono sul posto ma poco potevano fare coi loro mezzi. Qualcuno del nostro personale provvedeva a tenere umida la pelle dei rettili buttandovi sopra secchi di acqua fresca.

Ma il compito era arduo e quasi impossibile. Solo allora qualcuno pensò di caricarli e trasportarli in acqua tramite una pala gommata. Così fu e parecchi di loro furono salvati. Ho ancora impressa la scena di quella pala con la benna alzata, dalla quale spuntava da un lato la coda e dall'altro la testa di un coccodrillo. In prossimità dell'acqua la benna veniva calata ed il rettile vi si lasciava cadere dirigendosi poi, velocemente, verso il largo.

La scena continuò per alcune ore ma verso mezzogiorno quei rettili che non erano stati ancora trasportati non davano più segni di vita.

Tutto questo fu un avvenimento eccezionale, che suscitò grande curiosità anche fra tutto il personale del campo. Tanti di noi corsero a casa per tornare sul posto con la moglie o i figli per farli assistere a quello spettacolo straordinario e sicuramente unico nel suo genere. Io stesso ho un filmato in super-otto che girai a testimonianza di quel fatto.

Tutti questi avvenimenti accadevano nel breve arco di una

decina di giorni, ma poi tutto tornò normale ed il fiume venne riaperto. Anche quel gorgo che si era manifestato nel lago, era stato tamponato alla bell'e meglio, scaricandovi dentro qualche centinaio di metri cubi di roccia tramite un pontone galleggiante.

L'intercessione dello sciamano.

Tutto questo movimento di uomini e mezzi, originato dalla scoperta di quelle sorgenti di acqua calda, non poteva passare inosservato ai pescatori del posto che vivevano sul fiume. Vedendo la difficoltà in cui noi, stranieri venuti da lontano, ci trovavamo, pensarono bene di aiutarci inviando il loro governatore ad incontrarci per spiegarci la ragione.

Il governatore che godeva di grande prestigio anche come sciamano, arrivò dalla cittadina di Namwala col suo seguito e fu ricevuto dai nostri dirigenti.



Quella sera, al mio rientro, vidi quelle persone importanti uscire dall'ufficio del direttore; dietro di loro uscivano anche alcuni dei colleghi dell'ufficio tecnico che avevano assistito al colloquio e notai che commentavano ridacchiando l'accaduto. Ne

chiesi la ragione e uno di loro mi riferì ciò che era stato spiegato da quell'importante personaggio, al nostro direttore.

Era stato "rivelato" che la collina che noi avevamo aggredito coi nostri lavori era un luogo sacro abitato dallo spirito di Itezhitezhi, la cui testa bruna era rappresentata da quella roccia tondeggiante che scaturiva visibile dall'alto della vegetazione. A protezione di questo potente spirito c'era un grosso serpente che viveva in gallerie scavate nelle viscere della collina sotto di lui.

Ora questo spirito era stato disturbato e il serpente si era irritato manifestando la sua furia con quei soffioni di acqua bollente. Il governatore però, disse poi, che aveva compreso l'importanza del nostro lavoro e lui stesso avrebbe interceduto presso quello spirito

perché si placasse.

Il nostro Direttore che era una persona molto corretta e diplomatica, lo ringraziò moltissimo e lo congedò con tutti gli onori del caso.

Dopo un paio di settimane la situazione era risolta e tutto era tornato alla normalità nella valle del Kafue. Questa coincidenza aumentò sicuramente il prestigio che questo governatore godeva presso i suoi concittadini; molti di loro infatti, avranno sicuramente pensato che il buon risultato ottenuto fosse per merito della sua intercessione presso lo spirito.

Quel cantiere di Itezhitezhi era veramente pieno di sorprese! Che fosse veramente un luogo dominato dalla magia del suo dio?

La mia curiosità era sollecitata al massimo e dovevo a tutti i costi soddisfarla andando a fargli visita. Per farlo dovevo raggiungere a piedi quella roccia bruna e tondeggiante che spuntava fra la vegetazione là in alto sopra la collina. Sapevo che potevo arrischiarmi a farlo perché i leoni che avevamo incontrato in quel luogo nei primi tempi del lavoro, si erano allontanati ed ora, a presidiare quella collina, rimaneva solamente un numeroso branco di babbuini. Ci andai e scoprii che qualcun altro prima di me c'era già stato. Ma questa è un'altra storia.

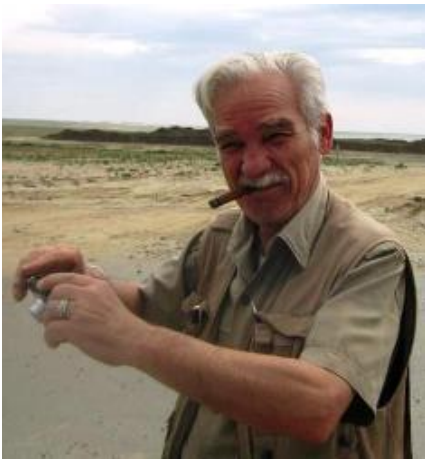
Io, Gino Curti, sono stato uno dei tracciatori di quella diga e ho vissuto personalmente tutti i fatti sopra descritti, avendo vissuto in quel luogo dal 1973 al 1977.



013

IRAN 1975. SHAH BANDAR ABBAS PROJECT

di Edoardo Porcedda



In trent'anni di lavoro fuori dall'Europa ho vissuto situazioni non drammatiche, come spesso ho sentito raccontare nelle storie di cantiere.

Sono stato fortunato, ma credo che la base della fortuna che ho avuto nei diversi paesi in cui ho lavorato, risieda nel fatto di avere rispettato le persone che ho incontrato, ottenendo nel contempo il reciproco rispetto, sia nel lavoro che fuori del lavoro.

Desiderando collaborare anche alla stesura del presente libro, cercavo di trovare qualcosa di interessante da scrivere, ma, per quanto mi sforzassi di pensare, non riuscivo più a trovare episodi significativi che valessero la pena di essere esposti.

L'unico fatto che mi ha riportato al passato, ai tempi del lavoro nei cantieri all'estero, è stato questo: diserbandò il giardino di casa nello scorso mese di marzo, una pietra scalzata dal decespugliatore ha rotto un vetro della vettura che era parcheggiata.

Questo caso mi ha immediatamente fatto ricordare quanto accadutomi in Iran nell'ormai lontano 1975.

Iran 1975. Shah Bandar Abbas Project

Una sera, mentre rientravo col mio pick-up Toyota Land Cruiser sigla JP47 dal cantiere verso il campo base, sulla strada di servizio in rilevato che collegava gli uffici di cantiere con il nostro villaggio, un dumper che aveva finito il suo turno di lavoro, rientrando al parcheggio, mi ha sorpassato.

Improvvisamente dalla ruota del dumper schizzò del pietrisco

che frantumò il parabrezza della mia vettura.

Il parabrezza scoppiò in minuscoli pezzi di cristallo che mi arrivarono in viso. Istantaneamente chiusi gli occhi e bloccai la vettura.

Fortunatamente era con me un collega, che riavviata l'auto, mi condusse rapidamente all'infermeria del campo, gestita, ricordo ancora il nome, dall'ottimo dottor Marolda.



Immediatamente il medico mi fa un lavaggio con acido borico, credo, degli occhi e del viso ridotto ad una maschera di sangue e quindi mi fascia l'occhio sinistro.

Dopo di che mi fa presente di non essere in grado di formulare una precisa diagnosi e quindi ritiene opportuno che l'indomani mattina parta col primo aereo per Teheran per essere ricoverato in un ospedale specializzato ed attrezzato.

Arrivato a Teheran, vengo condotto all'ospedale americano, sistemato in una camera e immediatamente visitato da un oculista che diagnostica la lesione della cornea dell'occhio sinistro.

Mi colpì il fatto che il personale medico era costituito anche da occidentali, simpatici e molto disponibili. L'Iran a quei tempi era ancora governato dallo Shah.

La cosa soggettivamente antipatica, invece, fu che dopo aver mangiato minestrine e carni bollite per alcuni giorni, decisi di lamentarmi del cibo con una infermiera che mi rispose che ne avrebbe parlato col dietologo.

Poco dopo si presentò una dottoressa inglese, qualificandosi come dietologa, che mi disse di essere stata informata della mia lamentela circa il menù che mi veniva dato.

Al che le confermai il mio disappunto esclusivamente per quanto riguardava la alimentazione, visto che avendo un problema a un occhio e non allo stomaco, ritenevo più adeguato che mi fossero serviti dei cibi più sostanziosi, dato che avevo sempre fame.

Da allora e per tutta la durata della degenza nell'ospedale ho

ricevuto cibi più adeguati, quali ad esempio bistecche al sangue, che credo di non avere mai più mangiato di migliori.



014

LA MIA ESPERIENZA CON IL MITCH

di Marcello Raciti



L'Uragano Mitch è stato la tempesta più potente della stagione degli uragani atlantici del 1998 e uno dei più potenti mai registrati nell'Oceano Atlantico. È stato il secondo più mortale degli uragani atlantici in quanto ha ucciso tra le 11.000 e le 19.000 persone in Messico e America Centrale, secondo solo al Grande uragano del 1780.

Il Mitch ha anche causato più di 6 miliardi di dollari di danni, devastando l'economia dei paesi colpiti come Honduras e Nicaragua. Visto l'altissimo tributo di vite umane, il nome Mitch è stato ritirato dall'Organizzazione meteorologica mondiale e non sarà mai più utilizzato per un uragano. *(Fonte Wikipedia)*

Cantiere di Nacaome

Dopo 10 anni di lavoro di progettazione negli uffici romani della Astaldi S.p.A., ho ripreso la vita di cantiere e nel 1991 mi sono trasferito con mia moglie Vilma a Tegucigalpa per seguire i lavori di completamento della diga di Concepción e dell'impianto di trattamento delle acque con l'incarico di consulente agli impianti elettromeccanici.

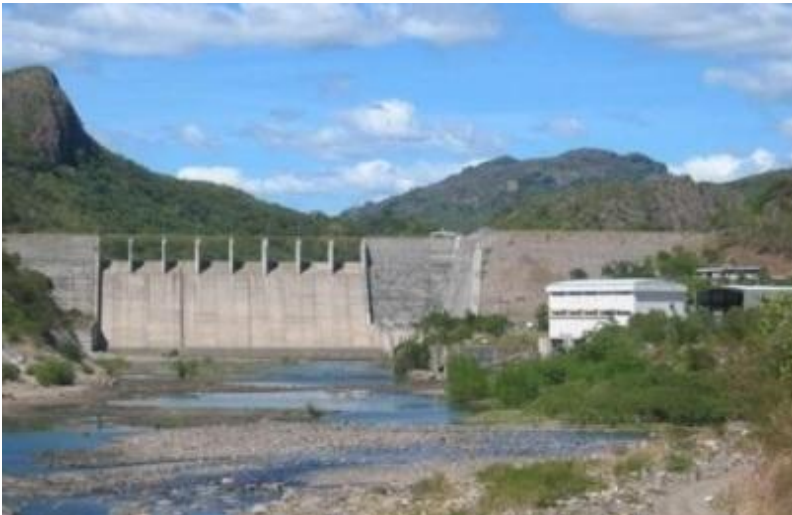
Pochi mesi dopo il mio arrivo fui nominato capo cantiere e con tale ruolo rimasi fino al collaudo della diga e dell'impianto di potabilizzazione. Devo ammettere che, dal punto di vista lavorativo, è stata una delle esperienze più appaganti, forse anche per il riconoscimento che l'Astaldi ha ricevuto per questi lavori. *"Il premio*

Ingersoll-Rand viene dato per meriti civili e innovazioni progettuali. La diga di Concepción si contraddistingue per aver permesso di risolvere in tempo record e con costi contenuti la drammatica emergenza idrica della città di Tegucigalpa, in Honduras." (fonte www.astaldi.com - 1991 Ingersoll-Rand Italy awards)

La mia attività in quel periodo ha riguardato l'avviamento e la gestione dell'impianto di potabilizzazione e della relativa diga per oltre sei mesi, fino a quando non è subentrato l'Ente appaltante, il Sanaa.

Durante questi mesi ho seguito anche la formazione del personale addetto alla sua gestione e manutenzione. In seguito mi sono occupato della realizzazione del progetto di riabilitazione del sistema di distribuzione idrica di Tegucigalpa con la costruzione di un impianto di aerazione per l'impianto di trattamento di Los Laureles, la costruzione del nuovo impianto di potabilizzazione del Picacho, una diga di sbarramento in gomma. Infine ho seguito i lavori di ripristino dell'impianto di potabilizzazione di Miraflores, con la costruzione e la riparazione dei grandi reservoir in calcestruzzo per la distribuzione dell'acqua potabile della città.

Al termine di queste attività avrei dovuto rientrare in Italia, ma mi fu chiesto di rimanere per seguire i lavori di completamento della diga



di Nacaome. Il progetto riguardava la costruzione di una diga a gravità mista, parte in RCC (360.000 m³ di volume) e parte in roccia (250.000 m³), alta 48 metri e lunga 295 metri, che avrebbe dovuto dare origine ad un bacino con una capacità di 40 milioni di m³ e una

centrale idroelettrica con due turbine verticali Francis da 12,48 megavolt l'una e una turbina Francis orizzontale da 3,10 megavolt.

La diga è situata a San Antonio de Flores, Choluteca e fu intitolata a Jose' Cecilio del Valle.

Il periodo trascorso al cantiere di Nacaome è rimasto impresso

nella mia memoria in modo indelebile! Da un lato perché è stata l'ultima grande opera alla cui realizzazione ho partecipato prima del pensionamento, dall'altro perché in quell'occasione ho fatto la conoscenza di Mitch, un tipo a dir poco esuberante!

Al mio arrivo al cantiere, la costruzione della diga era già avviata da circa cinque anni. Al suo completamento mancavano la realizzazione del concio sul canalone e gli impianti elettromeccanici. Mi sono trovato subito a mio agio con i colleghi: conoscevo quasi tutti perché anche loro avevano lavorato nei cantieri in cui ero stato, sia in Honduras che in Venezuela.

Come avviene di solito, il villaggio per operai e impiegati era stato costruito a poca distanza dal cantiere, circa 5 km, e distava 60 km da Choluteca e 70 km da Tegucigalpa, la capitale dell'Honduras.

L'accampamento era stato costruito sulla riva interna del fiume Nacaome, nel punto in cui questo formava un'ansa. Sulla riva opposta si trovavano alcuni villaggi di nativi con i quali non avevamo instaurato rapporti particolari se non di buon vicinato.

L'accampamento era composto da una ventina di case per le famiglie, con due camere da letto con bagno, salotto, sala da pranzo, cucina e ripostiglio annesso. Inoltre c'erano circa trenta alloggi per gli scapoli composti da una camera con bagno e un piccolo salotto.

Il villaggio era immerso nel verde, circondato da alberi di alto fusto e attraversato da file di papaya. Non mancavano le enormi piante di aloe, che a quelle latitudini crescono spontaneamente. Naturalmente c'era la mensa con all'interno un piccolo bar per trascorrere le serate e i giorni di festa. Su un lato dell'accampamento era stato costruito anche un campo di calcio in cemento. Il villaggio era completamente recintato e sorvegliato da guardie armate giorno e notte.

Il 23 ottobre 1998, venerdì, mi trovavo nell'accampamento. Erano passati poco più di sei mesi, durante i quali il tempo era trascorso piacevolmente ed avevamo già realizzato gran parte dei montaggi elettromeccanici, con mia grande soddisfazione.

Di solito il venerdì pomeriggio con mia moglie Vilma andavamo a Tegucigalpa per trascorrervi il fine settimana, ma quel pomeriggio assieme al vice capo cantiere e a sua moglie decidemmo di

rimandare e partire l'indomani, sabato mattina. Quella notte all'accampamento rimasero, oltre ai vigilanti, 28 persone: 20 scapoli e 4 famiglie, tra le quali anche Vilma ed io.

Da giorni radio e televisione parlavano dell'arrivo imminente di un uragano atlantico potenzialmente molto pericoloso, a cui era stato attribuito il nome di Mitch.

Dai mezzi di comunicazione locali e nazionali avevamo appreso che Mitch stava arrivando dalle nostre parti e il suo arrivo fu ampiamente preannunciato. Guardando il fiume, lo vedevamo ingrossare di ora in ora; l'acqua diventava sempre più scura e iniziavamo a vedere rami e piccoli tronchi trascinati a valle. Il rumore minaccioso delle acque che si andavano ingrossando ci accompagnava per tutto il giorno e soprattutto la notte faticavo a prendere sonno.

Così, quella sera del 23 ottobre ci riunimmo in mensa e decidemmo di passare la notte nelle nostre auto nel punto più alto della strada che porta a nord a Tegucigalpa e a sud a Choluteca, verso il confine con il Salvador. Non ci allontanammo molto dal villaggio, ma scegliemmo una zona di altura ad una distanza dagli argini del Nacaome che ritenemmo di sicurezza.

Preoccupati per la situazione che man mano si andava aggravando, invitammo anche i nostri vicini honduregni a lasciare il loro villaggio e a seguirci in un punto più sicuro. La loro risposta fu semplicemente questa: «Il villaggio si trova qui da sempre, non è mai accaduto nulla che mettesse in pericolo le nostre vite!»

Trascorremmo la notte in auto, senza riuscire a prendere sonno a causa della pioggia incessante e dei forti venti che scuotevano le jeep. Poiché non era possibile scendere dalle auto, ogni tanto ci scambiavamo qualche parola di conforto coi telefoni cellulari o semplicemente azionando i fari.

Il mattino successivo, verso le cinque, i violenti scrosci di pioggia erano cessati e le raffiche di vento erano meno forti: tutto sommato la notte trascorse senza avere la percezione di essere in pericolo di vita!

Decidemmo di tornare all'accampamento per vedere se le forti piogge avessero provocato dei danni e eventualmente verificarne l'entità.

Lo spettacolo che si presentò ai nostri occhi fu desolante! Il nostro accampamento era stato solo parzialmente allagato: nelle

case poste più vicino al fiume l'acqua raggiungeva i 50 cm d'altezza, mentre il resto delle case era stato praticamente risparmiato. Però ci accorgemmo che l'uragano aveva completamente distrutto la stazione di pompaggio dell'acqua potabile, mentre gli alberi avevano resistito alla sua furia.

Invece i villaggi che si trovavano sull'altra riva del fiume erano stati quasi completamente spazzati via dalla impetuosità delle acque, che in quel punto avevano lasciato il letto del fiume, causando anche diverse vittime tra gli abitanti e gli animali che allevavano.

Ma Mitch non si era limitato a questo: la strada che porta a Tegucigalpa era costellata di frane, circa 60; il ponte verso Choluteca era in parte distrutto e inagibile e anche una parte del ponte che collegava l'accampamento con il cantiere era stata spazzata via. Con grande sconforto dovemmo prendere atto del fatto che in quel momento eravamo completamente isolati.



Per nostra fortuna i cellulari funzionavano, così con il vice capo cantiere avvertii il direttore responsabile dell'impresa della drammatica situazione che ci trovavamo a dover fronteggiare. Chiedemmo di allertare le autorità per una eventuale evacuazione con l'elicottero nel caso in cui la nostra situazione fosse peggiorata e di avvisare i nostri familiari che eravamo tutti sopravvissuti.

Fortunatamente all'accampamento la maggior parte delle gente era andata via per il week-end e eravamo rimasti solo nove italiani: l'ingegnere vice capo cantiere con la moglie, io con mia moglie Vilma, l'ingegnere responsabile del progetto con sua moglie, il tecnico mandato dall'Italia per il montaggio delle paratoie, il capo officina meccanica, il capo officina elettrica, l'ingegnere e 16 tecnici locali della ditta spagnola incaricati dei montaggi elettromeccanici della centrale elettrica, e l'ingegnere honduregno della direzione lavori con sua moglie. In totale 28 anime!

La sera stessa ci riunimmo per decidere come affrontare la situazione. Per prima cosa fu fatta una rilevazione delle scorte alimentari che ahimè risultarono scarse. Infatti, a causa del maltempo, quella settimana non era arrivato il furgone con i rifornimenti da Tegucigalpa. A nostra disposizione avevamo alcuni bottiglioni di acqua potabile che usavamo per bere e le scorte del carburante che serviva per il funzionamento dei gruppi elettrogeni che davano energia all'accampamento.

Non sapendo quanto tempo saremmo rimasti isolati prima che le autorità riuscissero a liberare la strada per Tegucigalpa, da dove provenivano quasi tutti i nostri rifornimenti, si decise di limitare all'essenziale tutti i consumi.

Dopo questo censimento valutammo che i bottiglioni di acqua potabile sarebbero stati sufficienti per una quindicina di giorni e decidemmo che ne avremmo limitato il consumo al solo uso alimentare, per bere e cucinare, mentre per lavarci in qualche modo avremmo fatto!

Mitch aveva spazzato via la stazione di pompaggio e tutti i pozzi che avevamo lungo il fiume perciò ci vedemmo costretti a cercare altre fonti di approvvigionamento dell'acqua. Il vice capo cantiere partì per un giro di ricognizione sulle montagne attorno al campo e, fortunatamente, riuscì a trovare una sorgente abbastanza limpida. Ci organizzammo con le autobotti per trasportare l'acqua alla vasca di decantazione dell'impianto esistente. In maniera artigianale riuscimmo a disinfettarla e a distribuirla in tutte le case risolvendo almeno in parte il problema dell'igiene personale!

Fatto ciò, un'altra emergenza da affrontare era quella dovuta alla scarsità di carburante. Era attraverso l'uso di generatori che veniva prodotta l'energia elettrica distribuita nelle casette che formavano l'accampamento, e nello stesso modo erano alimentate le luci per l'illuminazione del campo. Durante la notte la luce rappresentava una sicurezza in più e ci era ben chiaro che, nonostante la presenza dei vigilanti armati che pattugliavano il campo 24 ore su 24, senza illuminazione notturna avremmo corso serissimi pericoli: l'Honduras purtroppo non è un paese sicuro. Per questa ragione fu deciso di tenere accesi i generatori durante le ore notturne e limitarne l'orario di funzionamento durante il giorno.

Un altro problema, non da poco, che era necessario risolvere

tempestivamente, riguardava la ripartizione delle scorte alimentari.

Piccola premessa: nell'organizzazione della vita all'interno dell'accampamento le famiglie erano solite cucinare all'interno delle proprie abitazioni, mentre la mensa era utilizzata solo dagli scapoli. Dato che le scorte alimentari non erano sufficienti, Vilma, donna dalle mille risorse, onde limitare gli sprechi al minimo, propose di mettere in comune i generi alimentari di cui ciascuno di noi disponeva e di mangiare tutti insieme in mensa sia a colazione, che a pranzo e a cena.

Il frigorifero della mensa non era stato danneggiato, ma a causa delle avverse condizioni meteo precedenti all'uragano, le scorte settimanali da Tegucigalpa non erano arrivate e il suo contenuto non sarebbe stato sufficiente a fronteggiare la situazione se non per un breve periodo. Fortunatamente sia il vice capo cantiere che Vilma ed io avevamo i frigoriferi pieni, così decidemmo di portare nella mensa tutto quello che di commestibile avevamo nelle case.

Vilma, forte dell'esperienza fatta quando mi aiutò ad organizzare la cerimonia per l'inaugurazione della diga Concepción, e soprattutto capace per aver gestito per due anni la mensa dell'accampamento di Tegucigalpa, insieme alla moglie del vice capo cantiere prese in mano la situazione ed organizzò l'uso delle risorse alimentari in modo da garantire la preparazione e la distribuzione dei pasti per un periodo di tempo supposto sufficiente a far arrivare i soccorsi. Il sangue freddo e la determinazione di queste due splendide donne si sono rivelati ingredienti indispensabili dei nostri pasti. Con la loro calma e gentilezza riuscirono anche a riportare un po' di serenità



negli animi di tutti noi e a tranquillizzare ed aiutare le altre signore presenti, che erano veramente terrorizzate e altro non volevano che essere portate altrove con qualunque mezzo!

Naturalmente anche il cantiere subì ingenti danni a causa dell'uragano. Si registrarono danni alla centrale elettrica che era in allestimento per il montaggio delle turbine: la forza

delle acque si portò via anche un carroponte da 90 ton, che ritrovammo a più di 100 metri di distanza lungo la riva del fiume, e, cosa ancor più grave, furono spazzati via sia il ponte che collegava il cantiere alla strada principale che quello "di servizio" costruito appositamente da Astaldi.

In poche parole anche il cantiere, dove erano rimasti alcuni operai locali di cui ignoravamo le condizioni, risultava isolato. Fortunatamente, scoprimmo successivamente che non avevano subito danni perché i loro alloggi si trovavano più alti rispetto alla diga. Ma erano molto affamati!!!

Durante le giornate di isolamento, avevamo pensato di organizzare le attività dividendoci i compiti. Le signore al mattino si ritrovavano in mensa per preparare la colazione. Quindi rientravano nelle case per lavare fango e sporcizia, per poi ritrovarsi a preparare pranzo e cena. Subito dopo colazione, per noi iniziava il lavoro: iniziammo col costruire una teleferica per raggiungere il cantiere.

Senza perderci d'animo, seppure in mezzo a mille difficoltà, utilizzammo del materiale di recupero per costruire una teleferica di

fortuna, mentre il vice capo cantiere assieme al capo officina ed al capo elettricista riuscirono a guardare il fiume, che nel frattempo aveva ridotto la portata, e ad installare la teleferica sull'altra sponda. Penso ancora oggi che questa semplice teleferica sia stata di fondamentale importanza in quei giorni difficili perché ci permise da



un lato di portare agli operai del cantiere acqua e cibo e dall'altro ci consentì di rifornirci del carburante che era indispensabile per mantenere accesi i nostri generatori.

Nei giorni successivi, mentre alcuni di noi si recavano in cantiere per mettere in sicurezza e tamponare la situazione, gli altri cercavano di sistemare il campo e le sue infrastrutture. All'ora di pranzo rientravamo tutti all'accampamento, dove le nostre splendide

compagne avevano preparato il desinare.

Dalle 14:00 alle 18:00 riprendevamo la nostra teleferica artigianale e tornavamo in cantiere, per poi fare rientro al campo per la cena.

La sera, dopo aver sistemato la cucina, ci riunivamo al club per passare un'ora insieme, fare il resoconto della giornata e organizzare le attività del giorno successivo. Inoltre, con la televisione nuovamente funzionante, potevamo monitorare la situazione dell'uragano e avere notizie aggiornate. Potevamo vedere anche Rai International per le notizie dall'Italia – per i momenti di svago e/o nostalgia. Naturalmente non poteva mancare il tavolo da ping-pong dove facevo delle partite molto combattute con l'ingegnere honduregno della Direzione Lavori, che era un bravissimo giocatore. Devo dire che ho trovato un avversario degno che mi ha fatto rivivere momenti di puro spirito agonistico provati da giovane, quando praticavo il ping-pong in Africa.

Vilma e la moglie del vice capo-cantiere invece erano accanite giocatrici di biliardo e quel tavolo ha visto epiche sfide uomini-donne. Infine, disponevamo di un piccolo bar, miracolosamente risparmiato dalla furia dell'uragano.

Sia chiaro, la situazione non era per niente rosea! Anzi ...

Man mano che trascorrevano i giorni si faceva sempre più critica e lo sconforto cominciava a riprendere il sopravvento.

La popolazione dei villaggi vicini, dopo un primo momento di smarrimento e profondo dolore per aver perso tutto, i propri cari e i pochi beni che possedevano, iniziavano ad avere fame e ad avvicinarsi minacciosamente al nostro accampamento, nonostante la presenza delle guardie armate. La recinzione era quasi completamente intatta, ma lungo l'argine del fiume era stata parzialmente danneggiata dall'acqua ed era facilmente superabile.

Ci apparve chiaro che la situazione sarebbe potuta degenerare in poco tempo: noi avremmo voluto aiutarli, ma le nostre scorte alimentari non erano certo sufficienti a sfamare tutti! Dall'altro lato, ai loro occhi noi eravamo in una posizione di privilegio e si aspettavano il nostro aiuto. Così i vigilanti distribuirono alcune armi anche ad alcuni di noi e la sera ci spostavamo armati e in piccoli gruppi. Durante le ricognizioni fuori dal nostro campo avevamo notato alcuni animali al pascolo. Decidemmo di tamponare la situazione

comprando una delle mucche sopravvissute da un allevatore locale, macellandola e distribuendola a chi era stato gettato nello sconforto da Mitch.

Ci volle quasi una settimana prima dell'arrivo dei soccorsi: da venerdì 23 a mercoledì 28 ottobre!

Alla fine i soccorritori riuscirono riparare le frane, ripristinando la strada per Tegucigalpa; dal lato opposto, fu costruito un ponte Baily che consentì di rendere carrabile anche la strada per Choluteca. Tutti noi ricordiamo i momenti dell'arrivo dei soccorritori e dobbiamo ringraziare le ditte che hanno ripristinato in tempi brevi la strada. Ad arrivare per primi furono i nostri colleghi che rientravano da Tegucigalpa che iniziarono i lavori di riparazione. La sera stessa, il tecnico delle paratoie e l'ingegnere responsabile del progetto con sua moglie (la più spaventata e irrequieta) ripartirono per l'Italia.

I montaggi elettromeccanici di cui ero responsabile erano quasi terminati: mancavano solo le rifiniture e comunque non avevano subito grossi danni e così un mese dopo anche Vilma ed io rientrammo in Italia.

Qualche anno più tardi fummo richiamati a Nacaome per la costruzione dell'acquedotto e ci siamo ritrovati faccia a faccia con l'uragano Katrina! I nostri amici e compagni di avventure cominciamo a sospettare che fossimo noi a portare sfiga ...

La forza distruttiva del Mitch, categoria 5 (SSHS)

Nel 1998 l'uragano Mitch colpì il paese causando oltre 5.000 morti e migliaia di senzatetto. La violenza dell'uragano, che devastò la costa orientale dell'America centrale, fu tale da modificare il percorso di diversi fiumi e cancellare ferrovie, strade e interi paesi.

I danni causati dall'uragano Mitch furono talmente ingenti e diffusi su tutto il territorio da assorbire tutte le risorse economiche disponibili e paralizzare di fatto l'attività di costruzione di nuove infrastrutture per alcuni anni. Tali attività furono riprese praticamente solo negli anni 2000/2001.

| | |
|-------------------------|---|
| Formazione | 22-ott-98 |
| Dissipazione | 05-nov-98 |
| Venti più veloci | 205 mph (335 km/h) (sostenuti 1 minuto) |

| | |
|-------------------------|---------------------------------------|
| Pressione minima | 905 mbar (hPa; 26,74 inHg) |
| Vittime | Tra le 11000 e le 19000 |
| Danni | \$6.2 miliardi (USD 1998) |
| Aree colpite | Honduras, Nicaragua, Yucatan, Florida |
| Stagione | Stagione degli uragani atlantici 1998 |



015

LA MIA CASA IN CONGO

di Titti Ferrando



La mia casa in Congo, quando ancora questo stato si chiamava Zaire, era proprio sul limitare della collina che domina il Ruzizi.

Dalle finestre vedevo il fiume in basso. Un sentiero correva lungo la recinzione del giardino, attraverso la quale mio figlio Riccardo, contrattava con i bambini neri, uccellini e salamandre in cambio di Oro Saiwa.

In casa, come domestici, lavoravano i ragazzi; le donne curavano piccoli orti nei villaggi e vendevano i loro prodotti al mercato.

Da me c'erano Emmanuel e Deo, un hutu e un tootsy; poi c'era Paul che si occupava del giardino e non so di che tribù fosse. Emmanuel era fisso in casa invece Deo preferiva andare a piedi al villaggio anche se gli ci volevano ore di cammino.



Quando ritornavo dall'Italia portavo piccoli regali per loro, soprattutto magliette e cose per vestirsi, perché non girassero per casa malconci e a piedi nudi.

Ma il colpo di genio fu quando portai loro le divise da maggiordomo, perché anche all'epoca ero giocherellona e... un po' "pottina" (che me la tiravo un po', che mi davo delle arie).

Mi sorprendevo però il fatto che Deo non usasse la giacca a righe blu e rosse neanche per servire a tavola.

Pensai che l'avesse rovinata e glielo domandai. Si intimidì e mi disse: "La tengo per il mio matrimonio".

La risposta mi riempì di tenerezza e lo immaginai all'altare, fiero della sposa e della sua eleganza: anche i bottoni dorati della sua giacca da maggiordomo a righe blu e rosse, sorridevano.



016

AMARCORD di Alberto Casubolo



Dopo il primo breve lavoro a Tripoli e rientrato per le vacanze da Al Beida, per Natale, seppi che nel frattempo era arrivata a Tripoli la "FONDAZIONE LERICI" del "Politecnico di Milano" per organizzare una campagna geofisica. Cercavano geometri locali e mi presentai al colloquio. Il posto di lavoro era nel campo petrolifero dell'Agip - Cori, nel deserto del Sahara in Cirenaica, 700 Km a sud di Bengasi, fra le oasi di

Gialo e Kufra, una estensione di 32.000 Km quadrati nella zona di Giarabub.

Il lavoro iniziale era come topografo e per quei tempi mi offrivano un ottimo stipendio ed una settimana di vacanza a Tripoli ogni tre mesi di vita in tenda.

Accettai e dopo aver dato le dimissioni dalla Tatanaki Bros e fatte le consegne dei lavori in El Beida rientrai a Tripoli.

1960 – 1962

Firmato il contratto partii per il mio primo volo aereo per Bengasi, su un DC3, ex bombardiere bimotore della seconda guerra mondiale ed impiegato nei voli locali dalla "Silver City".

Da Bengasi con un altro DC3 raggiungemmo il campo



Arrivo al campo Lericì LG1

LG1 della Lerici.

A parte la preparazione teorica ricevuta a scuola, la pratica su strumenti topografici si era limitata a due giornate in totale. Nella prima ci alternammo in 32 alunni ad imparare a mettere in bolla un vecchio tacheometro Salmoiraghi, a leggere gli angoli verticale ed orizzontale e fare una lettura tacheometrica alla stadia. Il secondo giorno ci esercitammo con un vecchio livello, messa in bolla e lettura alla stadia per una breve livellazione chiusa.

Alla Lerici mi consegnarono un tacheometro Wild T1, che imparai ad usare velocemente, poi una "Campagnola Fiat" con autista e due operai. Da quel giorno feci parte di una delle sei squadre topografiche. Oltre a noi c'erano il capo missione, il suo vice, due operatori gravimetrici, due addetti alle misure telluometriche, due calcolatori addetti a sviluppare i dati rilevati sul terreno ed un meccanico.

Il personale locale, controllato da capo Abdalla (ultimo a destra nella 1a foto) comprendeva due cuochi, autisti, canneggiatori, un guardiano, una guida (Mustafà) ed un aiuto meccanico.

Il compito della missione LG1, era di effettuare il rilievo topografico e gravimetrico dei 32.000 Km quadrati, con una rete a maglie di 5 Km, poggiata ad una rete telluometrica di alta precisione. La quota topografica di partenza, di riferimento sul livello del mare, venne portata da Bengasi con ... l'aereo!

Proprio così con l'aereo utilizzando il valore gravimetrico al livello del mare e rimisurandolo varie volte in andata e ritorno, via aerea, con un gravimetro assoluto.

Il calcolo del differenziale gravimetrico determinò il dislivello dal mare

La sveglia era alle quattro del mattino. Ci si lavava attingendo da alcuni rubinetti collegati ad una cisterna d'acqua, poi colazione, si ricevevano le istruzioni circa la zona del rilievo da eseguire nella giornata, rifornimento d'acqua e di qualche scatoletta di carne con un pezzo di pane in cassetta per il pranzo e via.

Il mattino era fresco ma se si doveva viaggiare verso Est ci sorbivamo il sole nascente negli occhi nell'andata e quello del tramonto al ritorno. Al rientro al campo, consegnavamo i libretti di rilievo al geom. Darold, poi seguivano una ricca bevuta d'acqua

(mediamente due litri), una doccia e se qualcuno mancava all'appello, si ripartiva alla sua ricerca per rimorchiarlo fino al campo o aiutarlo a tirare fuori la campagnola insabbiata. La sera, dopo il tramonto, cena abbondante che spesso iniziava con un minestrone di verdure ricco di sale per rimpiazzare quello perso attraverso il sudore della giornata.



(Area tipica di dune nella quale ci muovevamo, le strade erano un lontano sogno).

Si partiva al mattino presto e l'attenzione principale era dedicata all'acqua. Io mi portavo

sempre: un gerrican di 20 lt. per il radiatore della campagnola e per gli operai; per me un termos di tre litri di acqua minerale più tre bottiglie di vetro da un litro che mettevo sotto il sedile dell'auto. Gli operai in più si portavano una ghirba a testa d'acqua che appendevano sul fianco dell'auto affinché l'acqua si raffreddasse e man mano che bevevano aggiungevano acqua dal gerrican. Il consumo medio pro capite di noi italiani era di circa 13 lt di acqua minerale al giorno più l'immane minestrone di verdura oltre a birra e bevande varie del pomeriggio e sera.

LG1 (Lerici geofisica1) era la prima campagna topografica e gravimetrica di investigazione geofisica sul territorio assegnato all'Agip. Per me l'inizio di una lunga affascinante avventura in un mondo incantato "il Sahara". Mondo apparentemente morto ma pur vivo con la sua limitata fauna, apparentemente impossibile a sopravvivere in un ambiente così ostile.

Il Budema, nostro guardiano notturno, tutte le sere lasciava una striscia di sabbia intorno al confine del campo. Al mattino la ripercorreva e quando individuava i segni del passaggio di una vipera cornuta del sahara (*Ceraste cerastes*), ne seguiva le tracce e la uccideva. Si tratta di una vipera dal morso mortale, che si nasconde sotto la sabbia lasciando sporgere i soli cornetti. Al mattino trovavamo sempre, bene allineate all'ingresso della mensa, cinque o sette serpi

uccise che, stranamente, sembravano attratte dal deposito di carburante diesel.



C'erano poi le gazzelle che qualche volta abbiamo catturato e poi allevato nel campo. Il maschio, chiamato in arabo "rimmel", per la bellezza e dolcezza dei suoi occhi languidi e ingenui, ha dato il nome al famoso trucco per ciglia in uso nel mondo.

C'erano i falchi, bellissimi esemplari i cui nidi vengono allestiti su piccoli affioramenti rocciosi nelle piane e le valli fra le catene di dune. Ne abbiamo allevati alcuni con poco successo. Presi pulcini da un nido, senza la madre non hanno mai imparato a volare. Sono splendidi esemplari rappresentati dagli egizi nella testa di falco del dio Horus.

E ancora scorpioni, ed i bellissimi gerboa, piccoli roditori del deserto che si muovono su due gambe. Uno di questi aveva preso in prestito la mia tenda per i suoi rifornimenti: per alcune notti ha trasportato del riso dalla cucina al centro della tenda. Inizialmente non capivo la presenza del riso al mattino, poi una notte mi sono messo di guardia ed ho scoperto il responsabile in fase di scaricare una piccola quantità di riso che teneva con le zampette anteriori. Dopo qualche giorno, forse per il fatto che la sua provvista veniva sempre scopata via, non si fece più vivo.

Arrivò il mio primo Natale lontano da casa e lo festeggiammo al campo.

Nel deserto la temperatura di giorno è molto calda (registrammo 59°C all'ombra durante una tempesta di sabbia durata quasi una settimana),

mentre in inverno, di notte, scende anche sotto zero. Partivamo dal campo all'alba, ben coperti e giunti sul posto di lavoro, prima di



iniziare i rilievi topografici, ci scaldavamo alla fiamma di un piccolo falò. Poi via a lavorare e verso le 10 del mattino eravamo già in pantaloncini corti e maglietta per via del caldo.

Verso la fine della campagna LG1, un geologo dell'AGIP rinvenne, in cima ad una duna a Sud del Serir, i resti di un pilota italiano della seconda guerra mondiale.

Ne deducemmo che sicuramente aveva tentato di raggiungere la pista militare che lungo il Serir conduceva a Giarabub ed iniziammo a tenere gli occhi aperti durante i rilievi che stavamo



Campagna topografica e gravimetrica nel Sahara libico con la "Fondazione Lerici" del politecnico di Milano Dicembre 1960

eseguendo nell'area a sud del suo ritrovamento. Finalmente, a circa 90 Km a sud trovammo il trimotore S.M.79 Sparviero della Savoia-Marchetti, detto il Gobbo, per metà interrato con i pochi resti rimasti di uno dei piloti italiani morti o infortunati durante l'atterraggio di fortuna. Le due cloche, il vetro della carlinga e la strumentazione



erano ancora imbrattate di sangue rappreso, qualcuno dei superstiti, forse il militare trovato sulla duna, aveva trasportato il corpo del compagno al riparo, sotto l'ala dell'aereo e poi era partito alla ricerca vana di soccorso.

I resti mortali furono posti in una scatola ed inviati all'Ambasciata italiana ma non fu possibile, per mancanza di tempo, rimuovere la sabbia che riempiva la carlinga e il



sotto dell'ala sinistra per ricercare resti di

possibili altri componenti dell'equipaggio.

Terminata la campagna relativa alla missione LG1, si passò a quella dell'LG2, di prospezione sismica a riflessione, prima, completata poi con una geofisica a rifrazione.

Nel frattempo le tende portate dall'Italia si erano ridotte male per via dell'erosione prodotta dal ghibli, il vento del deserto. Il campo venne provvisto di nuove tende fabbricate a Tripoli, più ampie e rivestite di robusto telone, quello impiegato per coprire i cassoni dei camion.

Imparai a maneggiare, innescare e fare esplodere le cariche di dinamite. Queste, inizialmente piccole cariche per le prospezioni a riflessione, successivamente, per quelle a rifrazione, divennero di due tonnellate per ogni singola esplosione. Queste esplosioni, nel caso a riflessione, avevano lo scopo di provocare un'onda sismica che riflettendosi sui successivi strati del sottosuolo ne rivelava la profondità e la velocità di trasmissione dello stesso.

Una volta identificato lo strato relativo alla copertura del giacimento petrolifero, tramite il metodo a rifrazione, si identificava l'andamento altimetrico dello stesso per trovare il punto più vicino alla superficie dove iniziare la perforazione.

Ultimamente ho ritrovato, tramite internet, alcuni ex colleghi e compagni di scuola di Tripoli con i quali abbiamo partecipato all'avventura del Sahara. Incontri commoventi e lunghe chiacchierate sulle passate esperienze condivise in quei primi anni di vita professionale.

Uno dei ricordi più belli, si riferisce ad una particolare situazione climatica poi non più ripetutasi. Stavo rientrando verso il tramonto al campo e si viaggiava, come spesso ci capitava verso ovest. Il sole sembrava stranamente più grande del solito e, a causa di particelle di sabbia sospese nell'atmosfera, era di un colore rosso sangue.

Nei grandi spazi del Sahara, il sole, per un effetto di rifrazione dovuta agli strati dell'atmosfera, si continua a vedere anche dopo il tramonto astronomico. Questo fenomeno dura qualche minuto e nella parte terminale sparisce in pochi secondi. Feci fermare la macchina e scendemmo ad osservare lo spettacolo che la natura ci offriva.

La mia attenzione si era concentrata sull'ultima porzione del disco, rosso sangue, che sembrava ribollire prima di scomparire

dietro l'orizzonte. Contemporaneamente, mentre stava scomparendo alla vista, il cielo si arricchì di una graduale sfumatura di colori che dal rosso sangue digradava al blu intenso. Guardando il cielo, il mio sguardo corse verso l'alto e poi verso est dove le sfumature di blu divenivano sempre più intense: la notte era già sorta con alcune stelle! Volsi immediatamente lo sguardo a ovest dove l'ultima porzione solare, dopo un ultimo sussulto, scomparì e fu notte! Non avevo alcuna possibilità di registrare su pellicola lo spettacolo, ma l'immagine di tale bellezza è ancora vivida nella mia mente, come fosse ieri, dopo ben circa 55 anni!

NOTA

P.S.: A distanza di anni, il mistero dell'S.M. 79 MM 23881 fu svelato.

Il ricercatore storico della nostra aviazione, Pasqualino Schifano, avendo visto un mio articolo pubblicato dai "Maestri del Lavoro" di Monza e Brianza, dei quali faccio parte, mi contattò per avere informazioni e foto sul ritrovamento. Diedi con piacere la mia massima possibile collaborazione e nacque il libro "Lo Sparviero Perduto", edito in lingua italiana e inglese.

La storia è incredibile e triste. L'aereo silurante, il 23 aprile 1941, di ritorno da una missione contro una flotta inglese in navigazione vicino alla Grecia, tornando alla base aerea di Berca, sulla costa cirenaica, spinto da un vento impetuoso, percorse quasi 600 Km oltre la sua normale autonomia di carburante.

L'aereo venne dato per disperso o abbattuto dalla contraerea inglese e riapparve a noi dopo 20 anni dalla sua scomparsa.

Le foto da me scattate, seppi che furono successive a un intervento di un elicottero Agip che raccolse tutti i resti di 4 componenti dell'equipaggio, meno quegli altri resti che io trovai, sicuramente scoperti successivamente dal vento.

Il militare rinvenuto a 90 Km a Nord dal relitto, 1° aviere arm. Giovanni Romanini di San Polo (Parma), sicuramente era insieme ad un altro componente dell'equipaggio che sarà deceduto lungo il cammino. Accanto ai resti di Romanini c'erano, una bussola, due orologi, una borraccia, un binocolo militare e una pistola Very.

La ricostruzione dei sei componenti dell'equipaggio è la seguente:

Cap. pil. di compl. Oscar Cimolini nato a Trieste il 26/11/1908

Ten. vascello oss. Franco Franchi nato a Fiume l'11/10/1912

Mar. pil. Cesare Barro nato a Conegliano Veneto il 16/5/1914

Ser. magg. marc. Amorino De Luca nato a Frascati il 3/2/1915

1°av. mot. Quintilio Iozzelli nato a Pistoia il 5/5/1915

1°av. arm. Giovanni Romanini nato a San Polo (Parma) 28/10/1916

A chi interessasse, il libro è reperibile via internet o presso il museo dell'aviazione di "Volandia" a Malpensa.



017

CANTIERE DIGA DEL LAR, IRAN

di Piero Schievenin



Era il mese di gennaio del 1980, quando varcai la soglia degli Uffici Impregilo per essere inquadrato nello staff del personale addetto alla costruzione della diga del Lar in Iran.

In attesa di chiamata, tornai in Arabia Saudita dove ero occupato già da qualche anno.

Trascorsero i mesi ma nessuna chiamata arrivava. Mi misi il cuore in pace, deciso a continuare là la mia opera.

A metà maggio arrivò l'ordine di rientrare subito, ma la burocrazia saudita mi trattenne in loco ancora per due settimane.

Arrivo a Belluno il lunedì, al martedì contatto Milano e lì mi reco il mercoledì.

Ad attendermi, una impiegata cordiale e simpatica che mi chiede se posso, anzi che devo partire il giorno dopo. Sarò latore di una lettera di importanza vitale per La Direzione.

Rientro a Belluno, vado a rifornirmi di scarponi ed equipaggiamento per l'alta montagna (mi hanno informato che il Cantiere è sito a 3000 metri di quota).

Vado in giro a salutare parenti ed amici e con quelli che trovo rendiamo onore al dio Bacco, perché mi protegga in questa nuova avventura.

Giungo all' aeroporto di Teheran di notte. Alla dogana sono gentili e son presto fuori.

Una persona mi attende per portarmi in hotel, il New Nadari.

Teheran, la capitale dell'Iran, è a 1200 metri di quota, su un vasto altipiano, a nord del paese, con un clima caratterizzato dalle montagne che vi stanno intorno, gelido d'inverno e torrido d'estate.

Il mattino seguente vengo prelevato dalla persona che ho incontrato in aeroporto. All'uscita dall'hotel mi si presenta un paesaggio stupendo: montagne ammantate di neve tutto intorno. Una in particolare si impone al di sopra delle altre con maestosa eleganza: mi spiegano che è il Monte Damavand, che sfiora i 5.700 metri d'altitudine e dà inizio alla Catena degli Elburz.

Passiamo sotto la Torre di Azadi, che imparerò a conoscere bene, ed in lontananza mi indicano la Torre Milod. Poi inizia la salita per le città di Amol e Rouden e infine arrivo al villaggio di Polour (saprò in seguito che di là ci è passato Marco Polo).



Entro nel campo espatriati. Mi si presentano davanti delle case costruite con pietra faccia, a un solo piano e con i tetti in lamiera. Assomigliano in modo impressionante alle costruzioni delle mie montagne, dove si sale d'estate con gli animali.

Questa inattesa e familiare vista mi rende meno duro l'impatto con questo paese straniero.

La prima persona che incontro è ... Primo, mio paesano. Mi guarda perplesso, meravigliato di vedermi lì. Mi chiede se sono arrivato direttamente dall'Arabia Saudita. Gli dico di no e per provare quanto affermo, gli consegno un pacchetto inviatogli dalla famiglia. Ci sono molti bellunesi e son contento di poter parlare la mia lingua natia. Comunque ho incontrato lì molte persone cordiali che oggi ricordo ancora con stima e simpatia.

E' venerdì, giorno di riposo. Vengo invitato a pranzo: cinghiale, trote e vino... Vino in Iran? con Khomeini? Comunque ho fatto onore a coloro che mi avevano invitato.

Il giorno dopo salgo alla diga. E' la prima volta che vedo una diga in terra. Mi dicono di non preoccuparmi, che imparerò presto. In fondo avevo già lavorato alle strade, gallerie e cave.

Iniziano i turni, due settimane di giorno e due di notte. Di notte il clima si abbassa a gelide temperature e, a fine maggio, l'ultima nevicata.

Finalmente la primavera e i lavori partono in pieno. Faccio presto ad ambientarmi.

A fine giugno arrivano al villaggio le famiglie. Tutta quella gioventù e le signore portano una ventata di allegria.

Ogni giorno vedo ed imparo qualcosa di nuovo. Siamo un nutrito gruppo di giovani lì a lavorare, ma i più provengono dalla precedente generazione ed anche oltre. Molti hanno lavorato alla diga di Kariba in Rhodesia, il fiore all'occhiello dell'opera degli italiani all'estero. Prima del Lar hanno costruito la diga di Tarbela, in quel momento la più grande del mondo. Li chiamavamo bonariamente, ma con rispetto, "i vecchi di Kariba". A parte i dirigenti ed i responsabili di cantiere, nessuno di loro aveva diplomi o lauree, forse una licenza di scuola elementare. Erano però degli autentici maestri del lavoro ed a loro devo molto della mia esperienza.

Intanto, grandi quantità di uva giungono al cantiere e le cantine cominciano a prender vita. Ricordo con simpatia un certo Cecchetto di Vittorio Veneto, diventato il nostro maestro enologo. E intanto i lavori proseguono.

Un giorno, era la mattina del 23 settembre 1980, mentre ci stiamo recando al lavoro, sentiamo gli iraniani confabulare tra di loro. Cosa sarà successo? Ci informano che l'Iraq ha attaccato e bombardato l'Iran. Siamo in guerra: un'avventura che mi accompagnerà per due anni. Scene di panico e isterismo colgono molti espatriati. Ascoltando qualcuno, sembra che abbia partecipato alla ritirata di Caporetto.

Giunge al nostro cantiere per rassicurarci, l'ambasciatore italiano Tamagnini, che in seguito sarà ambasciatore in Cina.

Organizzerà i rientri delle famiglie e di chi non vuol restare. Parlo con Pollini (anziano di Kariba), che ha sessant'anni ed ha combattuto nel Secondo Conflitto mondiale. Mi rassicura e mi spiega che quando il rischio ci sarà veramente, partiremo insieme. I nostri Direttori (Ing. Baldassarini e Ing. Tomei) saranno presenti in cantiere e rientreremo tutti insieme a Natale.

Non altrettanto tranquilla fu la mia famiglia. In quel periodo ricorreva l'anniversario del 1944, anno in cui avevano incendiato il

paese e fucilato quattro familiari di mia madre, mentre mio padre era in Germania. Beh, povera donna, solo oggi mi rendo conto quanto l'abbia fatta soffrire per la mia sete di avventura.

Ad ottobre le temperature scesero parecchio sotto lo zero. La neve si presentava sempre con più frequenza. Stavamo eseguendo lo scavo del canale di scarico a monte della diga: fango, fango e ancora fango e spesso i pesanti mezzi si infossavano. Allora solo la calma e la pazienza, ma soprattutto la maestria del nostro responsabile, ci tirava fuori dai guai.

A metà novembre si doveva rientrare in patria. Eravamo tutti tremendamente felici. Ma ci arriva l'imprevisto: bisogna completare la galleria di rimonta sulla spalla destra della diga, altrimenti in caso di alluvione le conseguenze sarebbero catastrofiche.

Siamo due espatriati per turno e lì devo dire grazie a P. Mazzolini che mi insegnò ad usare gli esplosivi e soprattutto ad evitare i pericoli.

Festeggiamo Santa Barbara, ma si va avanti. Io sono scoppiato, essendo quasi tre anni che non trascorro a casa una settimana intera.

Il 22 dicembre arriviamo finalmente a Teheran, andiamo in hotel, mangiamo bistecche grandi come un cappello e ci godiamo in camera televisione a colori e altre comodità che la vita spartana su in cantiere ci aveva fatto dimenticare.

Con la guerra era stato ripristinato il coprifuoco e la tessera per i viveri. Beh, se era così la guerra, poteva pur continuare.

Siamo partiti per l'Italia. Scalo a Dubai, il giorno dopo a Roma, poi Venezia e finalmente a casa.

Mia madre mi abbraccia e si assicura che sotto quella barba e capelli da eremita ci sia veramente suo figlio.

Rientro al Lar in febbraio. L'Ing. Hooper ci informa che gli strati di neve hanno sfiorato i 7 metri e la temperatura si è avvicinata a meno 40 gradi.

Si riparte. Devo bonificare i terreni per lo sfruttamento delle cave di prestito.

Torna la primavera e con essa il resto degli espatriati. Si spinge e si va avanti.

Il giorno di Ferragosto del 1981 si consegna la diga finita al committente. Siamo felici e veniamo premiati.

Abbiamo consegnato la diga quindici giorni prima della data

prevista e pensare che quando sono arrivato parlavano di due anni di ritardo causati dalla rivoluzione khomeinista.

Così, terminati i lavori, molti espatriati sono stati inviati in altri cantieri; parecchi di loro non li avrei incontrati più.

Tutti i venerdì, io e l'ing. Luchetti ci allenavamo per salire sul monte Demavand finché arrivammo in cima il 6 e 7 luglio di quell'anno.

Devo dire che terminati i lavori, molti rumori cessarono e il livello del lago saliva. Questo richiamò molti animali: cinghiali, lepri, mufloni, ma anche molte anatre e rapaci. Era uno spettacolo stupendo.

Tornano la neve e il freddo e noi rientriamo in Italia. Solo in pochi ritorniamo al Lar nella primavera del 1982. E' prevista la costruzione di un cunicolo per individuare una perdita d'acqua dall'invaso, lavoro che non verrà poi eseguito per problemi finanziari.

Costruiamo la strada sopra la diga e ripristiniamo il paesaggio cancellando tutte quelle ferite che abbiamo inferto alla montagna.

Essendo stato erede del contenuto di qualche cantina e condividendone il bottino con i presenti, vengono organizzate feste in valle o nella ex casa del Direttore. Più che al lavoro in un paese martoriato dalla guerra, sembra di essere in escursione in montagna.

Il mese di luglio rientro in Italia. L'avventura in Iran è terminata. Porto con me un sacco carico di bei ricordi, perché quelli tristi li ho dimenticati. Ho acquisito una enorme esperienza, ho conosciuto tanta brava gente. Io stesso penso che il sacrificio del Lar mi abbia temprato e migliorato.



018

DAGLI APPENNINI ALLE ANDE

di Sabatino Lusi



Nell'anno 1983, quando lavoravo nel cantiere Impregilo di Alicura in Argentina, i miei genitori, che abitavano in Abruzzo, decisero di venirmi a trovare per passare un breve periodo di tempo con la mia famiglia.

Andai a riceverli all'aeroporto di Ezeiza di Buenos Aires, e dopo il pernottamento nell'Hotel Romanelli (vicino alla Casa Rosada), il giorno dopo partimmo per San Carlos de Bariloche, per proseguire poi per

Villa Alicura.

Mio padre, uomo di cantiere, si adattò subito alla nostra vita e mia madre diede una mano a mia moglie nell'accudire le nostre bambine ancora piccole e nei lavori domestici, preparandoci fra l'altro deliziosi pranzetti.

Mia moglie insegnava presso la scuola italiana e quindi l'aiuto che le dava mia madre si rivelò molto prezioso. Mio padre invece, che era un esperto cacciatore, approfittò dell'occasione di trovarsi in quel paradiso di natura selvaggia ed incontaminata della Patagonia Argentina per mettere a frutto la sua passione.

Per l'occasione il capo magazziniere, Paolo Adamo, fece acquistare per mio conto una cassa intera di cartucce da fucile e così mio padre provvedeva a procurare la selvaggina che poi mia madre cucinava con grande soddisfazione di tutti. Alla fine, quella che doveva essere una breve permanenza, durò molti mesi.

Ogni fine settimana era l'occasione per fare escursioni in quei luoghi incantevoli, ai piedi della cordigliera delle Ande, che circondavano il cantiere. Un giorno decidemmo di approfittare della

chiusura della scuola per le festività di Pasqua per fare un viaggio in Cile, alla scoperta della costa dell'oceano Pacifico al di là delle Ande.

Prenotai, presso l'agenzia di viaggi di San Carlos de Bariloche, della quale mi servivo per organizzare i viaggi del personale espatriato, una permanenza nella cittadina di Puerto Montt, che dista circa 450 chilometri da Alicura.

Di buon mattino, dopo aver preparato una buona scorta di panini e bibite per il viaggio, partimmo. Costeggiammo il rio Limay fino al Lago Nahuel Huapi e prima di arrivare a San Carlos de Bariloche prendemmo la strada per Villa La Angostura, attraversata la quale, ci inoltrammo nelle Ande.

Dopo alcuni chilometri giungemmo al posto di frontiera argentino dove ci controllarono i documenti. Finita l'operazione, un funzionario in divisa mi disse che, a causa delle ferree norme igienico sanitarie vigenti in Cile, era assolutamente proibito portare qualsiasi tipo di alimento e mi invitò a buttare in un contenitore tutto ciò che avevamo di commestibile che, poi, sarebbe stato incenerito.

Condizionato dal clima che si viveva in quel periodo in Argentina, governata dalla Giunta Militare, non ci pensai due volte e, presa la busta delle provviste, la gettai nel contenitore. Risalii in macchina e passammo la frontiera. Mio padre, che aveva assistito in silenzio a tutta l'operazione, mi chiese perché avessi buttato tutta quella grazia di Dio nei rifiuti. "Perché così mi hanno detto di fare i funzionari della dogana", risposi. "Me lo potevi almeno dire, però – aggiunse - così non ti facevo fare questa stupidaggine, perché ci potevamo fermare e mangiare con comodo tutto quello che avevamo portato e nessuno ci poteva dire nulla". Non gli risposi perché aveva perfettamente ragione.

Dopo una ventina di chilometri di terra di nessuno arrivammo al posto di frontiera cileno, dove ci controllarono soltanto i passaporti, confermando così quello che aveva detto mio padre.

Attraversammo la cordigliera della Ande senza problemi su una strada sterrata ma tenuta molto bene, tra una vegetazione lussureggiante nella quale predominava la araucaria con i suoi frutti costituiti da grosse pigne (i semi di queste pigne, chiamati *piñones*, costituivano l'alimento principale delle popolazioni andine primitive).

Attraversammo qualche piccolo villaggio con case interamente in legno, nello stile delle baite delle nostre Alpi e dopo qualche ora

arrivammo ad Osorno, la prima cittadina dopo la frontiera, dove ci fermammo per mangiare qualcosa e per portare in officina l'auto che ci dava qualche problema.

Nel tardo pomeriggio giungemmo a Puerto Montt e ci recammo nell'albergo che avevamo prenotato. Alla reception consegnammo i documenti e l'impiegato si accinse a riempire il modulo di rito. Dopo aver scritto i dati personali, la residenza ed il domicilio, arrivò alla voce "professione svolta".

Dover dichiarare in albergo la professione svolta mi aveva sempre dato fastidio, per cui, alla fine, lo avevo preso come un gioco: ogni volta me ne ero inventata una diversa, cosicché in giro per il mondo risultavo essere stato di volta in volta ingegnere, architetto, chirurgo, idraulico, elettricista, ecc., ma ormai le avevo esaurite quasi tutte. Così alla domanda: Professione? Risposi *basurero*.

Mia moglie e le bambine scoppiarono a ridere. Mia madre che aveva seguito attentamente la conversazione senza capire nemmeno una parola, perché parlavamo in spagnolo, mi domandò: cosa ti ha chiesto? Ed io: che mestiere svolgo. E tu cosa gli hai risposto? Che faccio il netturbino. Ma tu sei tutto matto, esclamò, ti rendi conto che per fare lo spiritoso adesso magari ci farai trattare male? E non mi rivolse più la parola per tutto il pomeriggio.

Era un bell'albergo, anche se la sistemazione che ci avevano riservata non era ottimale, in quanto costituita da tre camere da letto matrimoniali e non sapevamo come gestire al meglio le bambine. Comunque, dopo aver scaricato i bagagli e sistemate le nostre cose chiedemmo l'indirizzo di un buon ristorante per la cena.

Con una discreta fame accumulata durante il viaggio ci recammo in quello che ci avevano consigliato. Era un bellissimo locale sul mare, costruito su una specie di palafitta, al quale si accedeva attraverso una passerella sospesa sull'acqua. Il ristorante era veramente suggestivo, costruito tutto in legno e costituito da una grande sala circondata completamente da una terrazza sospesa sul mare, dalla quale potemmo ammirare uno spettacolare tramonto.

A dispetto del locale la cena non fu un granché, ma il conto fu adeguato alla bellezza. Mentre tornavamo in albergo in macchina, mio padre incominciò a brontolare lamentandosi sia della sistemazione nelle camere che del trattamento ricevuto nel ristorante che ci avevano consigliato.

Il giorno seguente pranzammo in albergo, ma non rimanemmo affatto soddisfatti ed a questo punto mio padre mi chiese di cambiare e cercarne un altro.

Questa volta mi trovò d'accordo e così immediatamente mi recai nell'hotel di fronte. Qui ci assegnarono una suite con tre camere, un grande bagno ed un salottino: una sistemazione fantastica ad un prezzo inferiore a quello del primo hotel. Facemmo le valigie, saldai il conto e ci trasferimmo attraversando a piedi la strada senza dover caricare e scaricare i bagagli dalla macchina. Qui mi ritrovai a dover compilare il modulo di rito con mia madre che ormai controllava ogni mia mossa e parola. Alla domanda "Professione"? la guardai e risposi: Astronauta. Questa volta un sorriso un po' ironico affiorò sul suo viso.

Anche questa volta chiedemmo in albergo l'indirizzo di un posto dove mangiare del buon pesce e ci fu indicato un ristorante ubicato



sul molo del porto riservato ai pescherecci accanto al grande mercato del pesce. Era un locale molto ampio e semplice, con poco arredamento ma molti tavoli ed una cucina sistemata direttamente nella sala, per cui tutto veniva cucinato a vista. Ci fu servito uno dei menù più ricchi che abbia

mai gustato. Antipasti a base di ostriche, tartufi di mare, strane vongole della grandezza di una palla di tennis ed altri frutti di mare a noi sconosciuti. Inoltre aragosta, sogliole, salmone, spigola e così via, di tutto e di più. Mentre arrivavano le portate, il cameriere ci chiese "que van a tomar"? intendendo le bevande. Oltre all'acqua ed alla solita coca-cola, mio padre ed io ordinammo del vino. Il cameriere ci chiese "the o café"? Noi, scandalizzati, ribadimmo che volevamo del vino ed egli sottovoce ci spiegò che il locale non aveva l'autorizzazione per vendere alcolici, per cui chiamavano the il vino bianco e caffè il vino rosso. Allora ci trovammo completamente a nostro agio ed alla fine, dopo un pranzo eccezionale, il conto fu quasi irrisorio in proporzione a ciò che ci avevano servito.

Puerto Montt è una città di circa 200.000 abitanti ed è il capoluogo della regione di Los Lagos. Situata all'inizio di un grandissimo fiordo, delimitato da un lato dalla costa cilena e dall'altro dalla grande isola di Chiloé, è famosa per l'allevamento e la commercializzazione di prodotti ittici. Il periodo di Pasqua, che in quell'anno cadeva l'11 di Aprile, nell'emisfero australe corrisponde all'inizio dell'autunno, per cui non potemmo approfittare della stagione balneare e ci dedicammo alla visita della città e dei dintorni, facendo escursioni in quei posti bellissimi sia in barca alle isole dell'arcipelago antistante la città, che in macchina per visitare i parchi nazionali sovrastati da vulcani perennemente innevati.

Per noi, abituati a vivere in un cantiere come Alicura, che contava un totale di quasi 10.000 abitanti; in cui tutte le case e gli edifici erano prefabbricati (una volta ultimata la diga, furono smontati e trasferiti in altri cantieri); dove vestivamo in maniera un po' casual per le condizioni climatiche, caratterizzate da un vento gelido perenne che soffiava dal polo sud, fu una novità trovarsi in una città dai grandi palazzi chiese e monumenti e fra gente vestita in maniera normale.

Mi rimasero impressi i bambini delle elementari quando uscivano da scuola. Tutti con il grembiolino uguale con il colletto bianco ed il fiocco azzurro che, quando attraversavano la strada in fila indiana dietro alla loro maestra, tenevano con la manina una cordicella che li faceva stare tutti in riga.

I giorni passarono in fretta e quando arrivò quello della partenza per fare ritorno in Argentina, lasciammo, di buon mattino, l'albergo e ci recammo al porto per fare una buona scorta di pesce da riportare a casa per variare la nostra dieta basata quasi esclusivamente sul consumo di carne.



Avevamo quasi finito gli acquisti, quando la mia attenzione fu attratta da un banco dove vendevano cozze. Su un cartello, scritto col pennarello su un pezzo di carta paglia, campeggiava la scritta "choritos zapatos" (cozze scarpa). Sul banco c'era un mucchietto di

cozze dalle dimensioni enormi: senza esagerare, le più piccole misuravano intorno ai 15 centimetri, e ciò spiegava la scritta sul cartello. Chiesi al pescatore di darmele tutte ma lui, prima di pesarle, ne tolse una parte. Quando gliene chiesi il motivo, mi rispose che essendo rimaste solo quelle, se permettevo, anche lui voleva mangiarne un po'. La cosa mi fece piacere perché era una garanzia della bontà del prodotto. Mentre pagavo, mi chiese: "*de donde vienen?*" (da dove venite?). Io, per non dare troppe spiegazioni, risposi: "*somos Argentinos*" e lui: "*y cómo están los CHE, mejor o peor que nosotros?*" (e come stanno i CHE, meglio o peggio di noi?). In quel momento capii che in Sudamerica gli argentini vengono chiamati CHE.

In Argentina si usa chiamare gli stranieri con un soprannome, così gli italiani sono Tanos, gli spagnoli Gallegos, gli statunitensi Gringos, gli arabi di qualsiasi nazionalità Turcos e così via. Non sapevo però come gli altri chiamassero loro. Capii però il motivo di questo soprannome. Tutti gli argentini, quando parlano, usano come intercalare o per richiamare l'attenzione la parola CHE. In ogni discorso, ogni dieci o venti parole, ci scappa un CHE. Ecco spiegato quindi il soprannome dato a Cuba a Ernesto Guevara "El CHE" l'ARGENTINO. "*Mas o menos lo mismo*" (più o meno lo stesso), risposi al pescatore.

Memore del viaggio di andata, per evitare eventuali problemi alla frontiera, persi un po' di tempo per sistemare il pesce appena acquistato. Smontai il sedile posteriore dell'autovettura e sollevato il divanetto, nascosi ben bene le cassetine con il pesce all'interno, quindi riposizionai il sedile in modo che non si vedesse nulla.

Facemmo a ritroso il percorso che avevamo fatto all'andata e, arrivati sulle Ande, passammo senza problemi la frontiera cilena. Quindi, fatti una decina di chilometri nella terra di nessuno, ci fermammo sulle rive di un laghetto circondato dai boschi. Si era fatta l'ora di pranzo e tutti avevamo accumulato un discreto appetito sia per il lungo viaggio sia per l'aria frizzantina che si faceva sentire a quell'altezza, in mezzo alla cordigliera delle Ande che mostrava le cime più alte già innevate.

Accendemmo un grande fuoco e ci sedemmo intorno ad esso per mangiare qualcosa, quando, pensando al pesce che avevamo in macchina, mi venne l'idea di fare una bella grigliata. Presi la graticola,

che portavo per abitudine nel bagagliaio, e la misi sul fuoco. Aspettando che si facesse la brace, aprii alcune cozze per mangiarle crude con un spruzzatina di limone. Ma erano talmente grandi e polpose che nessuno di noi grandi le gradì e le lasciammo in un piatto. Intanto sistemai sulla graticola le qualità di pesce adatte alla cottura sulla brace. Mentre questo cuoceva, provai a mettere sulla graticola anche le cozze che ormai avevo aperto. Cotte, risultarono talmente squisite che non facevo in tempo ad aprirle e cuocerle che sparivano. Consumammo quasi la metà di quelle che avevamo comprato e questa è stata la prima ed ultima volta che ho mangiato le cozze alla brace.

Dopo aver gustato la ricca grigliata, restammo ancora a goderci il sole ed il panorama in riva al lago e, poco prima del tramonto, ripartimmo. Passammo, senza problemi, la frontiera argentina e la sera stessa arrivammo ad Alicura.



019

MOSCA di Paolo Fabri



Insieme ad alcuni colleghi di cantiere, un sabato di alcuni anni fa, facemmo scalo a Mosca provenienti da Tymen. Approfittando dal fatto che il nostro volo per Magadan, dove avevamo un altro cantiere, sarebbe stato solo dopo due giorni, decidemmo di visitare il Cremlino ed il centro di Mosca.

Pertanto, dopo esserci sistemati in albergo, telefonammo alla nostra interprete per chiederle se gentilmente ci potesse fare da guida. Volevamo approfittare delle giornate di festa per fare i turisti, anche se a Mosca in quel periodo, ai primi di febbraio, faceva molto freddo.

Lydia, l'interprete, ci disse che sarebbe venuta l'indomani mattina di buon'ora a prenderci all'hotel, poi in metropolitana saremmo andati nella Piazza Rossa.

Cenammo in un ristorante vicino all'albergo: salmone al forno ricoperto di yogurt acido e caviale, patate bollite, tartine di diverse qualità, il tutto annaffiato con una bottiglia di vodka. Tutto molto buono.

Dopo cena preparammo le nostre macchine fotografiche, controllammo le batterie, pulimmo tutto con cura e ci salutammo augurandoci la buona notte, speranzosi di passare una bella giornata e di scattare tante foto.

Lydia arrivò al mattino molto presto, ma noi eravamo già pronti. Uscimmo dall'albergo ed a piedi ci dirigemmo verso la stazione della metropolitana che, ci disse, era lì vicino. Faceva freddo, così ci incamminammo abbastanza velocemente.

Dopo aver attraversato un grande parco, giungemmo alla stazione della metro.

In pochi minuti arrivammo alla fermata della Piazza Rossa.

Attraversammo il viale che collega l'uscita alla piazza ed attraverso un grande cancello sovrastato da quattro aquile a doppia testa, simbolo della Russia, entrammo nel giardino che circonda il Cremlino, dove assistemmo al cambio della guardia al monumento ai caduti, mentre Lydia ci spiegava cosa stesse succedendo.



Ci dirigemmo, poi, verso il palazzo del Cremlino.

Arrivati in prossimità della cassa, ci trovammo di fronte una lunga coda di gente in attesa di fare il biglietto d'entrata. Fatti i biglietti, entrammo attraversando il ponte che porta all'interno del palazzo.



Rimasi colpito dalle immense mura merlate color rosso e dalle cupole dorate all'interno del Cremlino, sede del governo russo. Passeggiando e fotografando tutto quello che era possibile (nei musei è vietato fotografare) arrivammo ad un grande cannone che era posizionato su

di un piedistallo rialzato.

Lydia ci tradusse la lapide posta ai piedi del gigantesco cannone e ci spiegò tutta la sua storia.

Poco lontano vi era una grande campana con un pezzo rotto; le ragioni di tale rottura le conoscemmo attraverso il racconto fattoci dalla nostra interprete.

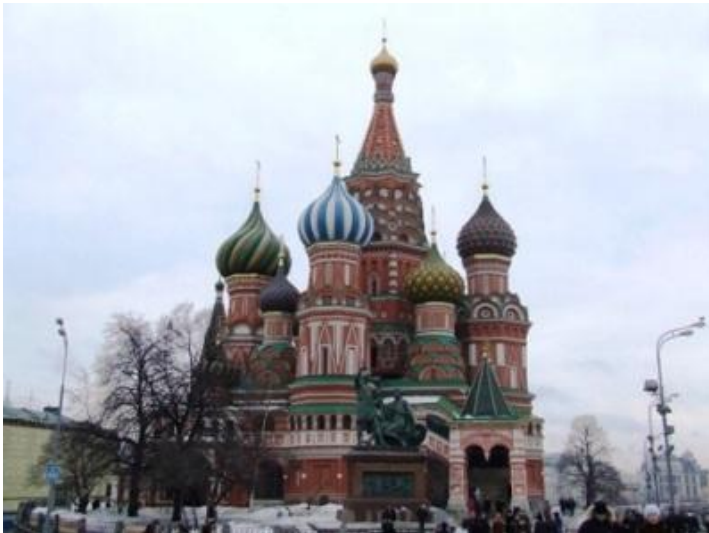


Lydia si dimostrò essere un ottimo cicerone, specialmente all'interno dei musei.

Rimasi colpito dalla grandezza di questo luogo, dalle opere d'arte esposte all'interno, dai costumi d'epoca custoditi in maniera perfetta, dalla gentilezza del personale addetto alla gestione di questi tesori immensi, dalla storia che emanava da ogni stanza che visitavamo.

Girammo in lungo ed in largo per tutto il Cremlino scattando foto, poi lentamente ed a malincuore ci avviammo verso l'uscita.

Ripassammo sul ponte ed uscimmo lasciandoci alle spalle la gigantesca costruzione con tutti i suoi segreti, i suoi intrighi politici e la sua immensa storia.



Ci dirigemmo quindi verso il mausoleo di Lenin.

Sullo sfondo si vedeva la cattedrale di San Basilio.

Lidia ci spiegò che in quel luogo era sepolto oltre a Lenin anche il primo astronauta russo, Iuri Gagarin.

La grande basilica era bellissima, le sue cupole colorate svettavano nel cielo

grigio.

Ho un grande rimpianto: quello di non essere potuto entrare all'interno, ma un giorno mi son ripromesso di farlo.

Al lunedì rientrammo in cantiere.



020

RACCONTI DI CANTIERE IN AFRICA 1975-1978

*Impianto idroelettrico Taabo sul fiume Bandama Costa D'Avorio
di Nancy Razzetti*



Questa è la “piccola grande” storia di una bambina che visse un'infanzia meravigliosa tra il verde rigoglioso e le montagne imponenti dell'Africa e del Sud America.

Cari lettori ed amici di cantiere, mi chiamo Nancy Razzetti; mio padre, Sandro Razzetti, è stato responsabile movimenti terra per molte S.p.A. quali: Impreglio (poi Impresit), Lodigiani ed Astaldi.

Vi racconto alcune brevi storie vissute durante quei cantieri, storie che hanno caratterizzato ed influito molto sulla mia personalità.

01- Conigli bianchi.

Cari amici di cantiere, da piccola (età di tre e quattro anni) ho vissuto per due anni in un bellissimo villaggio chiamato Taabo, in Costa d'Avorio vicino ad Abidjan.

Avevo una casa molto grande, un giardino immenso e senza alcuna recinzione o cancello, dove si percepiva un forte senso di libertà dovuto a questi infiniti e continui spazi verdi.



Dietro casa avevamo anche una "capanna" di legno con il tetto di paglia (tipo gazebo africano) dove giocavamo sempre con le mie sorelle. Vicino c'era un piccolo recinto con una grande gabbia dove mio padre teneva dei grossi e teneri conigli bianchi, che aveva comprato per me e le mie sorelle come "diversivo o gioco" durante il tempo libero.

Ogni mattina, prima di andare all'asilo, io e le mie sorelle ci adoperavamo a "nutrire" i nostri coniglietti con tanto amore, neanche fossimo state le loro madri, ma ci sentivamo come tali perché erano i nostri "giocattoli" preferiti.

Una di quelle mattine però, accadde un fatto molto spiacevole: i conigli non c'erano più! Erano spariti!

La gabbia era stata come schiacciata da qualcosa e lo sportello con il piccolo gancio che lo teneva chiuso era completamente aperto. Incominciammo a piangere ed andammo di corsa a chiamare papi.

La notizia più sconvolgente è che ci informarono che un grande serpente boa aveva divorato alcuni animali domestici che si trovavano nei recinti dei nostri vicini e di conseguenza anche i nostri piccoli adorati cuccioli erano stati vittima di quel grande ed affamato serpentone.

Potete immaginare il nostro dolore durato molti e molti giorni.



Oggi, se raccontassi questa storia a qualcuno che non abbia vissuto nei cantieri esteri, si sorprenderebbe come un bambino che vede per la prima volta un documentario di National Geographic.

Questa piccola storia è narrata visivamente in qualche immagine fotografica qui

allegata dove potrete vedere la casa con il grande giardino e la capanna africana.

02 - Gara di corsa

Eccoci qui, cari amici di cantiere, l'Africa ha segnato gli anni più belli della mia vita!

E' proprio vero che esiste il tanto famoso "mal d'Africa"!

Un giorno, il direttore del cantiere, di cui non ricordo il nome, aveva organizzato una bellissima gara di corsa per tutti i bambini delle famiglie del villaggio dove abitavamo; c'erano anche bambini francesi, poiché le Società che avevano preso l'appalto erano due, Impregilo ed un'altra francese.

Questa gara era difficoltosa e consisteva in un grande e lungo giro del quartiere. Tra i partecipanti mi ricordo di Giuliano Verilli, a quell'epoca un bambino che frequentava le elementari con le mie sorelle.

Io e le mie sorelle partecipammo a questo fantastico ed



incredibile evento "cantieristico", se così vogliamo definirlo; il premio come prima ed unica bambina del villaggio Taabo, andò a mia sorella Anna Maria!

La cosa più divertente fu che io, mia sorella maggiore Angela ed un'altra bambina, di cui non ricordo il nome, stanche ed esauste di correre, ci nascondemmo

dentro il portabagagli di papi che ci portò a 30 metri prima prima del punto di arrivo.

Scendemmo vicino a degli alberi e senza farci vedere, ci immettemmo nella strada dove i bambini stavano terminando la corsa. Ovviamente mio padre prese una scorciatoia (furbo e veloce come è sempre stato) per non farci scoprire da tutti.

Il premio consistette in un biglietto per entrare al cinema! Ahahah..., incredibile la delusione di mia sorella!

Povera piccola bambina, che dopo tanto impegno e fatica aveva sperato di vincere un giocattolo ma che si dovette



consolare con un cartone animato.

Questa è stata una delle esperienze più divertenti della mia infanzia nei cantieri esteri. Nelle foto potete vedere me con una canotta e pantaloncini a righe bianche e gialle, a destra mia madre con una fascia sul capo.

L'Africa ruba il cuore e l'anima e rimane fotografata nella memoria per sempre!!

03 - Babbo Natale

"Quanti di voi hanno creduto in Babbo Natale?"



"Io SI!"

Cari **A**mici di cantiere, in questa immagine potete vedere quando Babbo Natale mi consegnò il regalo più grande del villaggio!!

E' stato per me il giorno più bello ed emozionante del 1978; io credevo fortemente in questa grande ed imponente figura "paterna e nel

contempo materna", una figura sognata ed amata da tutti i bambini del mondo.

Sembrerà banale, ma credere in Babbo Natale ha significato vivere come dentro una fragola rossa ripiena di panna, dove la dolcezza di quel volto ed il sapore delicatamente fruttato di quel regalo hanno dato un colore passionale a tutta la mia vita!

Ho avuto il pacco regalo più grande tra tutti quelli consegnati ai bambini: una grande casa delle Barbie con tanto di piscina con scivolo!

Quel lontano giorno è stato l'unico vero in cui abbia creduto in Babbo Natale perché il calore e la fantasia dei "*cantieristi italiani*" che avevano organizzato la festa natalizia, ha toccato profondamente il mio cuore colmandolo di felicità.

Non ho mai più vissuto un Natale simile a questo brevemente raccontato.

Grazie Africa

Grazie Papà
Grazie Impregilo!

Allego foto della festa mascherata di Carnevale nel villaggio di Taabo per ricordare le meravigliose iniziative che la Società organizzava per le famiglie ed i bambini!

Momenti bellissimi!



— — □ — —

OPERE IN SPAGNOLO
OBRAS EN ESPAÑOL

021

UN FINAL INESPERADO

por Mirian Raquel Day Furtado



Fue en ocasión de una de las grandes nevadas a las que nos tenía acostumbrados nuestra querida e inolvidable Alicura; tal vez la del invierno del '84.

Esa noche estaba difícil para entrar los vehículos en los garajes a causa del hielo sobre la superficie, agravado con que algunas casas tenían mucho desnivel con respecto de la calle y, sumado a todo eso, los espacios destinados a guardar los autos eran bastante estrechos; todo eso complicaba las maniobras haciendo suponer que era mejor dejarlos en la calle.

Así fue que nuestro auto quedó junto a nuestra casa, pero en la calle y del mismo modo la camioneta blanca de nuestro vecino contiguo.

Gran sorpresa a la mañana cuando el vecino quiso salir para su trabajo; su camioneta estaba abollada todo a lo largo y con rayas de color azul. Igual estaba nuestro auto, con la diferencia de que, por su color lacre, no denunciaba tan expresamente el color del auto agresor.

La primera suposición fue que quien había chocado no sería del lugar, pues quienes vivíamos en la villa sabíamos que no debíamos conducir con el piso en las condiciones contadas; lo único que se podía pensar era en alguien que no fuera del lugar. Con estas premisas nos pusimos a investigar con mi vecina y el resultado de nuestra pesquisa fue que, ya entrada la noche, un montañez había salido hacia la montaña con su camioneta azul y que la misma tenía

un lado manchado de blanco.

Entonces deliberamos acerca de qué recorridos podría hacer el infortunado conductor: ir al supermercado, llegar por el hospital y ¿por qué no ir a la única gomería que además quedaba a metros de nuestras casas? Teníamos que encontrarlo y exigirle un resarcimiento por los daños causados.

No pasaron muchos días en que una de nuestras hipótesis se vería cumplida; un rastrojero azul, en muy mal estado y con su lado izquierdo rayado de blanco y con algunas abolladuras estaba parado en la gomería.

Mi vecina y yo no salíamos del asombro, el dueño de la camioneta no sólo había chocado dos vehículos (los que supimos nosotras) sino que andaba muy campante sin pena ni gloria circulando por la villa. Volvimos a deliberar y decidimos hablar con el dueño del "autito chocador".

¿Qué le podíamos exigir al dueño de esa cosa que apenas podía andar? ¿Lo que cabía, dada la situación, era ofrecerle ayuda para arreglar su vehículo? Bueno, esto es irónico.

Lo que sí es cierto, es que nuestra bronca se había convertido en compasión por un lugareño que vivía en condiciones tan precarias.

En verdad, ¿cómo terminó este incidente? Bien, entrevistamos a ese señor, le informamos acerca de los daños causados y solo le pedimos que tuviera la precaución de no andar por la villa durante las nevadas.



022

ECUADOR - CANTERA PAUTE 1981

por Lilian Caligari



AÑO 2017-ésto fue escrito con todo el asombro de una muchacha joven, recién recibida de maestra y que muy poco había viajado. Hoy en día uno se vuelve tolerante a estas cosas y a la discriminación general pero no logro acostumbrarme ni lo haré nunca, a los errores ortográficos que comete la juventud. Pero ése es un problema de mi país y también de todos los países, ante la llegada de la hermosa tecnología que a pesar de todo, rompió barreras y se instaló para hacer por ejemplo, que el nieto de una hable como un mejicano, como cosa de todos los días...(pero no abusen)...pero igualmente y por éso bienvenida aldea global!

El artículo en cuestión comienza así:

Una vez, de compras por la ciudad de Cuenca que se encuentra a dos horas de viaje por las montañas de la villa, entré en una tienda a comprar una pollera.

Había visto ya en la vidriera varias de ellas que podrían gustarme y entrando decidida, le pedí a la empleada que me las mostrara. Mas de pronto vi que ella me miraba como ofendida y me decía muy altiva: "No tenemos"- Caramba-

pensé yo - *por qué será que no me quiere vender?*. Entonces se



Cuenca

acercó la que a todas luces era la propietaria del comercio y salvó la situación diciéndole a la muchacha que me muestre la mercancía porque... *"-lo que la señora quiere son faldas"* .

Enseguida, al saberme extranjera me hizo la popular pregunta que a estas alturas no debería asombrarme más - me dije- y sentí un muy educado: *"-Es argentina?"*...Recuerdan "el otro yo del doctor Merengue" del Rico Tipo?,(revista argentina también)... el mío se agitó bastante mientras le contestaba sin hacer caso de la confusión inevitable:- "No , mi país está al lado. En URUGUAY!!!!" Casi... casi quise agregar- "lo conoce? Es tan pequeño!!!" pero opté por cerrar la boca y dejar de hacer propaganda turística...al fin y al cabo...no estuvo tan errada!!!...

Oí luego que ella me decía que allí, en Ecuador (que , recuerden, era donde estábamos), lo que nosotros llamábamos democráticamente POLLERAS, se denominaban a las prendas que llevan las "cholitas". A saber, mestizas o indias y que son rústicas y de vivos colores con bordados. Netamente folklóricas , a mi modo de ver, pero que no se vendían en lugares como ése que según ella era una boutique.

Agregó luego que lo que yo deseaba comprar era una FALDA. *Pensé que eso debería servirme como aprendizaje y de advertencia de que aquí, los descendientes de los Incas, se inclinaban más por un correcto español que nosotros.*

Porque había visto colgados así nomás , en todas partes, hermosos vestidos de encajes de niñas, que aquí se han dejado de usar y me dejaron fascinada...¿Cómo les llamarían?. Antes de averiguarlo mucho, le compré uno a mi sobrinita Stefania que seguro luciría encantadora en su fiesta de cinco años, allá en Salto.

Mas, las diferencias recién comenzarían.

Porque recuerdo cuando en el supermercado de la villa pedí "manteca" y me dieron grasa y cuando fui a protestar me dijeron – *"es que aquí la manteca es la mantequia y la grasa la manteca. Siempre."* Entonces no logrando darle a la LL ese sonido de i que es tan común aquí opté por modificarla a la "usanza criolla". Ahora me conocen por "la señora de la mantequiya"... (pronúciense. mantequisha) ...donde fueres haz lo que vieres...reza un proverbio de no sé quién...bien, yo hice lo que pude.

Es que el ecuatoriano, como los peruanos, colombianos,

bolivianos y venezolanos, cuando hablan le dan a la Y y a la LL el sonido de i y nosotros no.

Me acostumbré a sentir el "oie pues" a soportar los eternos diminutivos de cada cosa, donde *uno pasa a ser unito ; papá se transforma en papacito y ahora en ahorita* . Y aquél sentir a los esposos llamar "*niñita*" a sus mujeres y a los niños nombrarlos con la palabra *guagua* y decir que el hermano era el *ñaño*. Vería que tirar o arrojar una cosa era "*botar*" (me pareció correcto) y el barro es "el lodo" (también me pareció correcto) Y que expresar la idea de *tomar* o *agarrar* algo usan el verbo "coger"...mmm, esto último no me pareció tan correcto para nosotros...

Además de que para pedir algo o dar una orden usan una expresión idiomática, que por ejemplo si quieres decir ¿me das el lápiz? Dicen "*¿me vienes dando el lápiz?*" y que en vez de abre esto dicen :- *vame abriendo eso, ¿quieres?*

Y la poca señal de Tv que teníamos en la villa me traería también el "oie chico" de Venezuela y Colombia y oiría a los quiteños decir "*oie mano*" pareciéndose a los mejicanos y una y otra vez, en labios de todos ellos y cuando algo estaba lindo, el simpático "*qué chevere!*"

Pero lo más pintoresco sería sentir que cuando se habla y no se entiende, en vez de decir "¿cómo has dicho?" dan un vivo –"*¡mande!*" y al comprender expresan "*oh ia ia*". Digamos que yo era muy joven, que era mi segunda experiencia como villa y como todo, pero esa expresión me hacía pensar mucho en mis lecturas acerca de la colonia y la sumisión...

Luego conocerían muy bien mis oídos a los cuencanos con su cantito al hablar y sus frases terminadas todas en un "*¿no?*", al que hacen afirmativo por el tono que le dan. Un dicho ecuatoriano dice "que si hay un baile y se acaba la música pueden bailar igual al son de su conversación"... vaya si son exagerados !!!!

También descubrí que el hombre de la sierra usa también a veces , el "vos", pero diciendo por ejemplo "*vos vienes*" o "*vos dices*".

No dirán que es igual a los montevideanos porque ellos entreveran más el idioma al decir "*Tú venís*" y nosotros del interior, tampoco, porque decimos "*vos venís*"...ni una cosa ni las otras. Lo correcto en español sería *Tú vienes!!!!*. Lo cual transforma todo en modismos o localismos generalizados.

Por ello diría que el ecuatoriano usa el correcto pronombre personal "tú" que nosotros hemos dejado de lado por allá en el sur.



Y en el medio de todo, nosotros, los uruguayos arrastrando la y (pronúnciese she) y (pronunciése i) cambiando la LL por ese *she*, hablando de vos, usando *el che*, que por algo era famoso y es, *el Che Guevara* y *el ta* y *el tamo*... incorrectísimo pero pegadizo que tanta gracia causa aquí.

He sentido decir que cuando hablo ligero con otro uruguayo casi no logran entenderme. Quizás porque es Uruguay nosotros decimos manteca, no vemos tanta shuvia, jugamos con los gurises y por supuesto "chico"...tomamos el sabroso MATE!...*que está re chévere*...

Donde vayas haz lo que vieres y sobre todo ¡¡¡lo que oyes bien!!!

— — □ — —

023

OTRA MIRADA DE LA VIDA EN LAS OBRAS

por Israel Machado



Además de querer labrarnos un porvenir, cuando comenzamos a trabajar, muy pocos pensamos que gran parte de nuestra vida continuaríamos en la misma empresa poniéndonos la camiseta de esa empresa como lo es Impregilo.

Por mi parte estuve cuarenta años y al ver los trabajos en los que he colaborado, pienso que ésto ha sido posible porque la gente de obra es muy especial.

Lo demuestran cada año en la fiesta de SANTA BARBARA.

Un festejo que se hace en las obras grandes, en diciembre.

La que sería Santa nació en Nicomedia, cerca del mar de Mármara, a principios del siglo III. Fue hija de un sátrapa de nombre Dióscoro, quien la encerró en un castillo para evitar que se casara tan joven y para evitar el proselitismo cristiano. Nombrada Santa por el rayo que cayó en su martirio es la patrona de las profesiones que manejan explosivos, debido a la leyenda del rayo y, especialmente, de los militares que pertenecen al arma de artillería en la mayoría de los ejércitos.



Es clásico su patronazgo de los canteros; por ello en alguna

iconografía aparece su figura junto a bloques de piedra. Ha hecho que sea relacionada con los explosivos y así es patrona del arma de artillería, cuyo escudo son cañones cruzados y la torre es la heráldica de los ingenieros y zapadores.

En esa fiesta importante es donde nos olvidamos de la lucha de todo un año y disfrutamos de una gran camaradería, con ricas comidas, cuentos, también bailes y se comparten momentos vividos.

De esta forma, se han formado muchas familias con gente de distintas nacionalidades que aún hoy siguen juntas.

Un ejemplo, es el mío, donde uno de mis hijos ya me dio dos bisnietas. Sé que a muchos les ha sucedido lo mismo, me hubiera gustado participar de los encuentros y así ver personalmente las caras de tantos compañeros que aún llevo en mi mente como si el tiempo no pasara.

Con muchos de éstos, todavía hoy estoy en contacto gracias a la idea de este eBook, donde hemos podido contar cosas que teníamos guardadas.

Hemos superado barreras del idioma y al poco tiempo ya nos entendimos todos.

Porque hay cosas que parecen simples, pero contadas a la distancia se sabe que tienen otro sabor.

Por ejemplo que nunca he visto tantas víboras como en el camino a la represa en Yacyretá y tantos peces como es SALTO GRANDE Y la misma YACYRETA, ya que los domingos que podíamos salíamos de pesca. Recuerdo que se pescaba tanto que a los pescados los repartía entre los amigos, dejándolos colgados en la puerta y muchas veces encontraba carteles en donde me decían – "por favor Israel no me dejes más pescado".

La otra cosa que quiero contarles es que en ALICURA al principio la locomoción era muy poca, un Fiat 128 de Sticco, un Colectivo y un tractor con un remolque para trasladar materiales . Sucedió entonces que Sticco chocó el colectivo. Lo anecdótico y trágico es que se enteró Carlos Senes y los pensaba reprender y en el regreso por la ruta 137 mirando para la Villa se llevó por delante una pequeña retro excavadora y así zafaron de un reto seguro...pero nadie, por supuesto, quería que hubiera sido de esta forma.

También les quiero contar algo que tal vez a muchos les sucedió.

Un grupo de seis compañeros fuimos los primeros en llegar a la Villa.

Estaba parado el trabajo del campamento y teníamos que acondicionarlo para cuando llegara el resto del personal y sus familias .

No fue una etapa fácil porque no teníamos agua caliente para bañarnos pero son las cosas que hay que pasar en los comienzos.

Por suerte tenía a un gran compañero de pieza como Juan Corradeguini, pero lo que quiero contarles es que ya teníamos muchas viviendas terminadas, pero aún no habíamos tapado las cañerías del agua y fue entonces que cayó una gran nevada y nos cubrió, por unos días , todo.

Yo ya vivía en mi casa y tenía varios compañeros, hasta que la de ellos se terminara de acondicionar ya que el agua ya funcionaba. Entonces, mis compañeros abrieron las canillas y al no salir agua, las dejaron abiertas.

Al mediodía cuando llegué a comer, sucedió que como las casas tenían un zócalo alto y se habían descongelado las canillas al abrir la puerta de entrada , se me vino encima una catarata de agua que me arrojó literalmente y con fuerza a la calle, pues tenía ,a la entrada, 5 escalones.

Pasé media hora sacando agua con una pala y regresé al trabajo sin comer.

Terminé de limpiar, a la tarde, finalmente y hoy es un recuerdo más de esta cadena hermosa que ya guardo con gran orgullo .

Por todo ésto soy un agradecido a la vida que me permitió ser parte del Proyecto de ALICURA y de tantos otros, para que el esfuerzo de tanta gente , hoy también sea una realidad.



024

ECUADOR PAUTE – AÑO 1981

por Lilian Caligari



Ya he contado aquí de mi pasaje por África, en Lagos donde toda mi aventura por el mundo comenzaría. Pues un viejo dolor en la rodilla y una fístula en el coxis con intenso dolor se manifestaron allí, en medio de la nada...oh qué casualidad...allí!!! Todas “enfermedades psicosomáticas” ¡si las hay!!! Una manera de decir del cuerpo, que no podía estar más allí. El resultado fue volver a casa pasando un mes por Italia, en casa de mi hermana

Anita y su familia, en la Carini “Tower” de Vigolzone, compuesta por apartamentos para cada hermano (5).

Regresamos luego a Salto donde un ingeniero en Milán había destinado al fin, a mi cuñado Carini, otra vez.

La rodilla, producto de ser profesional del patín, deportista al fin, se curò con infiltraciones. Pero de la fístula hube de pasar por el bisturí. Dos meses, en cama, otro de cuidados y curas y al fin, volver a caminar.

Un día llega la orden por las antiguas cartas de que mi “esposino” debía ir a Ecuador y yo debería ir sola hasta allá.

La administración de Salto Grande arreglaba todo el papelerío. Pasaje, pasaporte, etc y el día tal, viene una camioneta con chofer a



llevarme.

Yo me llevé conmigo a papá pues íbamos a Buenos Aires, primera escala de la partida.

Partir como siempre fue triste, pero estaba casada con un hombre con ese trabajo y debía seguirlo, pese a las protestas de mi cuerpo.

Papá se reveló como un acompañante fascinante. Conocedor de Buenos Aires al dedillo, cuando bajamos del bus (la noche que llegamos desde la ciudad frente a la nuestra, Concordia), en Buenos Aires, tomó un taxi y me llevó al hotel. Él tenía otra habitación al lado.

Para sorpresa mía fue a sacar entradas para el teatro de revistas, cosa que no había en Uruguay. Las vedettes con plumas no me interesaban, pero sí los cómicos que iba a ver. Nos reímos como locos y caminamos por la famosa calle Corriente hasta tomar un taxi al hotel otra vez. Al otro día sería mi gran desprendimiento en el aeropuerto de Ezeiza.

Llegó la mañana, mi angustia, mis nervios, etc. Todo el tiempo que esperamos miramos libros, diarios y ahí compré mi primer libro de Evita Perón y vi que los diarios quemaban con el asesinato de Jhonn Lennon. Noticia triste si las hubo.

Cuando llamaron a embarque, me despedí de papá muy tensa y angustiada. Me iba sola, volaba sola...¿qué estaba pasando?

Una vez roto ese abrazo enfilé hacia la escalera y entré en la sala de embarque. En un momentito fui una mujer segura, aplomada. "Estás sola, - me acuerdo haber pensado- arréglate vos ahora"...y diciendo ésto me senté. Al rato nos llevan en el ómnibus de la compañía Aerolíneas Argentinas hasta el avión (antes era así). No lo vi a papá hasta que el ómnibus dobló y vi su estampa gallarda y elegante en la terraza que no creo que exista todavía. Tiré una lagrimita más y subí al avión.

Tendría dos horas de viaje. Leí, pero era más encantador aún ver la cordillera como postres de helado surgir entre las nubes. Me entretuve como pude y del viaje no recuerdo más sino hasta que la azafata anunció que estábamos por aterrizar en Guayaquil. Oh Dios mío, pensé – ojalá que alguien me espere!!!

Al bajar y hacer la cola, me dirijo a un señor a todas vistas extranjero y le pregunto entre temerosa y cohibida: "Perdón, ¿su destino es el Paute?". Me respondió un educado no.

En eso cambio de lugar la mirada pues voy hacia la sala de los equipajes y veo al rubio de ojos verdes que me esperaba afuera. ¡Mi marido al fin!!!

Me puse tan contenta que me puse a saludarlo una y otra vez pero él me miraba indiferente. "Caramba - decía yo entre mí - ya no me conoce? Habré cambiado tanto?"

Terminé los trámites de Aduana y salgo y ya lo reto: -"No me saludaste!!!!" Y él con su paciencia habitual me dice -"Lilian no te vi". -"No puede ser" - contesto - estabas al otro lado del vidrio" - "ma cara, son de los vidrios que no dejan ver el interior!!!!" "Oh qué alivio!!! Cómo lo abracé mientras yo misma me decía - "gaucha de la llanura, aprendí un poco antes de hablar"!!!! Jajajajaja

Nos fuimos en un taxi al hotel que ya no recuerdo el nombre pero que no iba a ser nada en comparación a los otros cinco estrellas a los que vendríamos en otras ocasiones. Como El Oro Verde y el Guayaquil.

El verlo terminó con mis miedos y reír y hacer compras mientras se posa para las fotos a mandar por correo, fue todo una cosa sola. Allí conocí a dos italianos que estaban solos, me los presentó mi marido y hasta desayunamos juntos.

A los pocos días me anuncia el feliz esposo que debemos ir a la obra. Ok le respondo. Vamos!

Subimos a una camioneta , como en Lagos el año anterior, pero nadie nos molestó en el camino. Veía la misma tierra roja de Nigeria, cosa comprensible ya que son dos países del trópico, maleza, industrias del tabaco, etc. Cuando ese transporte llegó a un lugar



alto, cambiamos por otra y se iba haciendo la noche. Mejor porque los precipicios que vislumbraba, no sé si me gustarían.

Dormida, llegamos a la villa. Cansada, seguramente caí rendida a esperar el sueño que no demoró mucho en venir.

Al otro día se va Aldo al trabajo y yo trato de ver dónde estoy. Qué hermosos paisajes. Esa

villa hecha en la ladera de las montañas y lo mejor: el grupo de uruguayos que encontraría allí.

Fui aprendiendo los modismos y las costumbres y la vida con amigos nuevos parecía sentarme bastante bien. Un día pasa la "buceta" . – "¿qué?"- dije yo- "¿qué dijeron? Eso es mala palabra de donde yo vengo". Se rieron todos, especialmente el sr Cristina (italiano) que estaba acostumbrado a tratar a las recién llegadas y embarcarlas desde el supermercado, su reino, a su viaje de compras a la ciudad de Cuenca.

Qué viaje!!! Qué estómago para soportar sus vueltas! Charlábamos todas a la vez y en nuestro grupo iba Mariuci Martínis (fallecida años después) que siempre nos ayudaba más con el idioma italiano.

Era la época de sábados con vestidos largos, mucha elegancia y el baile , mi mayor virtud. Una noche mi "esposino" en cuestión hasta me llevó a casa por no estarme quieta y allí, entre gritos y ollas al suelo conseguí convencerlo que yo, no iba a dejar de bailar, así que mejor fuera aprendiendo. Y aprendió.



Cuenca era hermosa. Llegué a quererla mucho. Me hacía recordar a Salto por su tamaño de ese entonces y el hecho de ser tan antigua me llenaba de alegría. Íbamos al hotel El Dorado donde ya conocían a las demás y almorzábamos para después ir de shopping.

También ví que aquí no tendría a los boys que cocinaban a la italiana, a la francesa, como en la cantera de Lagos, así que tuve una cholita para que me limpiara y yo me dije – "Lilian, si ahora te toca cocinar, pues hagamos de ello un arte".

Comencé a ver recetas nuevas, más sofisticadas y a hacer cenas, hasta que me di cuenta que se estaba mejor con una, máximo dos amigas. Corren los chismes en las obras. Y yo nunca fui adicta a ellos, así que opté por estar en mi casa, dibujando (hice un curso de Dibujos en EEUU, por correspondencia) y escribía para un diario de

mi Patria. El hoy desaparecido Tribuna salteña.

El tema de las empleadas era que hoy te decían "no puedo trabajar más" y al otro día te la encontrabas barriendo la casa de enfrente. Era el mejor método de meterte en problemas.

Un día encontré a uno de los señores italianos que había encontrado en Guayaquil y que habían compartido el desayuno con nosotros y yo, acostumbrada a mi ciudad, me pongo a charlar con él de cómo estaba, qué le había parecido el lugar, etc, etc, en el camino hacia el correo.

Cuando llego a casa, Munisso estaba furioso "por lo que iban a decir de su esposa hablando con un hombre"...me pregunté si había retrocedido tanto en el tiempo, si él o yo, (alguno debía de ser), estaba loco y luego de decirle que la *independencia femenina* había desembarcado en el mundo hacía muuuucho tiempo, bajé las escaleras dando un portazo, preguntándome por enésima vez... qué hacía yo allí... Pregunta que nunca pude contestarme muy bien.

Con el tiempo sufrí horribles dolores abdominales. Iba a un ginecólogo de Cuenca y luego de muchas idas y venidas con un examen ya saben de qué, salió que yo estaba llena de amebas y giardias. PARÁSITOS!!!! AY NOOOOOOOOOOOOOO!!!!

Qué rabia, qué indignación sentí, a pesar que los dolores eran horribles. Me sentí asqueada. Resulta que allá era epidemia nacional.

Luego de hacer malabarismos varios para tomar unas terribles cápsulas, el dolor cedió y como son microscópica no vi nada nunca de lo que salió. Otras señoras me dijeron que tuvieron la tenia y diversas cosas de ésas...

En el entretiempo me daban hormonas para ver por qué no quedaba embarazada porque habíamos decidido tener a Giorgio. Me lo confirmaron el día que cumplí 28 años. Busqué dos referentes para el nombre: Giorgio por un friulano que vive cerca de la casa de Italia y Enrico por un chiquito que era terrible, por ejemplo, invitando a sus amiguitas a jugar atrás de la iglesia, de allí en adelante se llamó siempre así. GIORGIO ENRICO.

Además lo quería un calco del padre pero con mi nariz y mis labios. Saben qué? Cuando me tuve que venir porque corría peligro de que el avión no me llevara, por teléfono con Aldo decíamos – "¿Cómo está Giorgio Enrico? Giorgio Enrico para acá y para allá. Era para todos un hecho. ¡Y nació TAL CUAL LO SOÑAMOS!!!

Yo había adquirido una seguridad y un temple que volar sola ya no era nada. En el viaje hacia Buenos Aires dos señores argentinos ya mayores me atendieron todo el viaje como a una hija.

Recuerdo uno de esos pozos que cada tanto se da en los vuelos y yo tocaba mi panza y le decía tranquilo Giorgio, no tengas miedo, estás con mamita y todo pasaba.

En Salto pasé a manos de un ginecólogo recién llegado de EEUU, el dr. Carlos Tambucho, capo entre los capos con una dulzura ejemplar. Fui recomendada por nuestro doctor amigo Ricardo Revetria.

En ese momento los partos no eran cubiertos por la mutual y pagando, el médico se internaba con vos a esperar el parto. Me acompañaba él y la familia desde las 3 de la mañana y a eso de las 8 la cosa se fue poniendo espesa. Finalmente mi grito de –“Gustavo dormime!!!!”- (un anestesista amigo) llegó junto al doctor que decía –“vamos al quirófano peligra el BB”.

Cuando me desperté ahí estaba mi pequeño que parecía mirarme con carita de puchero: era la cara del padre pero con mis labios, che!!!!

Por supuesto (digamos que esto lo iba a aprender con los años) su padre no vino al parto como había prometido. En su lugar me mandó un juego de oro y esmeraldas de Colombia que quería tirar a la basura de la rabia, pero no lo hice. Serán de mi nieta, cuando sea mujer. Ahora, ni los tengo conmigo.

Vino recién a los 20 días de nacido el nene.

Mas yo, apenas recuperada de la operación fui con papá a inscribirlo al Registro Civil de Salto. Llevé su nombre escrito en un papel para que no se equivocasen. Pero, como Uruguay está lleno de italianos, ponerle un nombre “de la bota itálica”, no tuvo ningún obstáculo.

Un año estuve en Salto y fue mejor, porque el niño crecía sano y su padre había vuelto al África. (A pesar de que cuando me fui de ella, le dije - “No vuelvo nunca más aquí”). Fue, digamos, como una gran decepción. Porque cumplo con lo que digo. Pero mis padres me necesitaban y más que nada todos necesitaban a Giorgio.

Ya conseguido el puesto en Venezuela, vino una vez de visita y el nene lloró todo el día cuando se fue. Nos comunicábamos por medio de un radioaficionado amigo nuestro, el sr. Hugo da Rosa,

porque no había línea a Venezuela. Hoy somos pioneros en América latina en comunicaciones y hasta exportamos software, menos mal.

En cuanto a por qué no me iba, pues el esposino, hoy padre de mi hijo, no tenía adjudicada una casa aún.

No en vano pasaron 35 años desde su nacimiento. Desde cuando con mi sobrina Stefania Carini Caligari inventamos una canción que el pobre aplaudía y que decía así: "Giorgio cholo ecuatoriano, Giorgio no sos italiano"... jajajaja

Pero vaya si lo fue. Como solía imitar mi hermana a una italiana: "mio figlio è stato concepito in Argentina, etc"- me decía : "Giorgio è stato concepito in Ecuador ma è nato in Uruguay". Estamos inscriptos los dos y un día deberá hacerlo con mis nietos Bruno y Serena. Hoy eso no nos quita el sueño.

La historia sigue en Venezuela, La Trampa y será tema de otro artículo tal vez.

No en vano mi casa es un recordatorio de cada lugar donde estuve. Ya está próxima a ser declarada Museo, digo...jajajajaja!!!

-- —  --

025

UN TRANSPORTE SINGULAR EN ALICURA

por Lidio Néstor Caligari(Lolo)



La historia que les quiero contar comienza en el mes de octubre del año 1980, apenas con poco más de tres meses de llegar “al fin del mundo”, a lo que sería , al final, el lugar más lindo de nuestras vidas: Alicura.

Recuerdo que en Salto Grande, cuando empecé a relacionarme con los italianos y personal argentino, chileno y boliviano, escuchaba el mismo comentario: El Chocón, Neuquén, Bariloche. ¿Donde quedaba eso? En el fin del mundo. En la “Patagonia”. Mucho gusto. ¿Dónde era eso? Allá muy lejos.

Llegue a la barrera uno de la entrada a la villa, un día 3 de Julio de 1980, luego de haber pasado por Piedra del Águila, en el interno 195 de Chevallier, donde estaba el cielo negro y hacía un frío que nunca podía haberme imaginado allá en mi Salto natal.

Lo primero que pasó por mi mente fue, “me tomo un ómnibus de vuelta a la civilización”. ¡No sé cuantos grados bajo cero hacía! Imaginen para alguien que nunca había visto la nieve más que en fotos, tener un encuentro cara a cara con ella, no fue muy alentador.

El 195 era un mercedito (cariñosamente como se llamaba al Mercedes Benz), tal vez 911, doble camello (con tres niveles de techo), lento, muy lento, tanto que la subida antes de Piedra del Águila, que comienza en la entrada de lo que hoy es Pichi Picun, la subió a paso de hombre, porque se habían congelado los caños de aire de la alta y baja, quienes sepan de camiones y colectivos, entenderán; los demás disculpen, porque esto es una reseña

histórica, no una clase de mecánica.

Cuando llegué a mi destino, la nieve de hacia 15 días estaba solidificada entre matas de pasto en las laderas de los cerros que estaba frente a la entrada, donde no daba el sol. Dejé mis dos valijas en el piso y a la pregunta del guardia acerca de quién venía a ver, le dije a mi jefe Emilio Patricio Colom. El guardia consultó las planillas y me dijo "-se fue hace dos semanas a Salto Grande!".

Claro, desde que él me llamo en Abril, hasta Julio, donde quedé pronto para viajar por problemas de documentación, habían pasado unos meses, y él se había ido. Así que tuve que dejar las valijas y caminar hasta la villa.

Me acuerdo que entré por entre los pabellones de obreros e iba caminando y sentí una voz que me dijo: -" Ma, che stai faccendo qui?" Me di vuelta y lo vi a Silvio Armani. Me llevó a su casa y me encontré con Onceli, su esposa.

Al otro día fui a Servicios Generales para mi alojamiento. Me dijeron que me mandarían a un hotel (que ya no existe más) en Confluencia, 45 Km de Alicura. Salí bastante triste e iba pasando por una casa cerca del correo y escucho una voz que me llama. Era un paisano mío, de Salto, Alonso. Le conté que me iban a mandar a Confluencia y me dice "- pedí una cama y te quedas conmigo, estoy solo en la habitación". Así lo hice y fuimos compañeros de habitación hasta febrero de 1982.

El porqué de un transporte singular - Ahora paso a donde dejé el cuento en sí.

Al regreso de un viaje a ver la familia en octubre de 1980 con un gran amigo Washington Asuriz y un mozo, el Pelao Claret, que también era de Salto, me llamo el Contador Carlos Senes, una excelente persona, muy seria, tanto que impresionaba un poco estar frente a él, y me dijo: - "che Calegari (no me decía Caligari), agarrá un auto y llévate un chofer y anda hasta Henderson, en la estación transformadora de Hidronor (esto quedaba a unos 70 Km de la ciudad de Pehuajo, a 350 Km de Buenos Aires por la ruta nacional 5), habla con el encargado allá y hace todos los arreglos para retirar dos casas" Las mismas eran de Edil Sud" (una marca de Comodoro Rivadavia), en total 5 módulos, porque una casa era de 2 dormitorios y la otra de uno, por lo tanto 3 módulos y dos respectivamente.

Así lo hice. En transporte, donde había quedado de jefe, luego

de la partida de Juan Fassi, nos habían entregado un 128 Europa, con 1500 Km. Así que retiré la carta de presentación para Hidronor, plata para los gastos y un chofer, oriundo de Buenos Aires, que era el chofer del micro de administrativos antes que lo manejara don Guardia.

Salimos de Alicura en lo que sería mi primera experiencia de manejo en Argentina. Nos esperaban casi 1300 Km de camino. Iba admirando el paisaje, la estepa patagónica con el avistaje a la distancia de la cumbre con nieves eternas del Volcán Lanin, la subida del Collón Cura (15 km de curvas y contra curvas, muy peligrosa y con un historial de muchos accidentes) luego más estepa patagónica y desierto.

A 98 Km pasamos por Piedra del Águila, seguimos y pasamos luego de 80 Km. por Picun Leufu, la capital provincial del viento. Luego a unos 50 Km vi el famoso y nombrado El Chocón. A 80 Km de allí llegamos a una ciudad llamada Neuquén, muy comentada por los experimentados que habían sido trasladados a Salto Grande desde El Chocón y Planicie Banderita. (De Cipolletti es Mendez que fue jefe de bomberos de Alicura y Piedra del Águila).

Neuquén, (de donde era mi amigo Hugo Maurelle) en esa época, no era el monstruo que es hoy, con 350.000 habitantes, según el censo del 2010, con un parque automotor de más de 120.000 vehículos y otros 65 a 70.000 que cruzan a diario desde la vecina Cipolletti y más o menos de Centenario al norte, más los que están de paso hacia Bariloche y San Martín de los Andes y Villa La Angostura. La ruta era de dos manos nada más. Hoy esta ruta tiene 4 manos y no da abasto para el movimiento de vehículos. En fin eran otras épocas.

En esa época, entre Plottier y Neuquén, había muchas chacras y plantaciones de frutales, hoy están casi unidas las dos ciudades. Allí, por una causa fortuita, me entere que Colom estaba en Planicie Banderita, unos 70 km al norte y luego oeste de Neuquén. Así que le dije al chofer, que iba de acompañante, que íbamos a ir verlo. Así lo hicimos. Me gusto reencontrarme con mi antiguo jefe y amigo de Transporte de Salto Grande. Volvimos a Centenario y nos quedamos en el Hotel Sayhueque, hoy transformado en el Global Hotel y donde ya no existe más la estación de YPF que estaba al lado. Al otro día salimos hacia el norte, cruzamos por el dique Ballester, sobre el río

Neuquén y entramos en la provincia de Río Negro. Ya llevábamos recorridos 355 Km desde Alicura, sin contar el viaje a Planicie. Allí tomamos la ruta 151 hacia el norte, donde luego de cruzar por Barda del Medio y Campo Grande, pasamos por la pequeña ciudad de Sargento Vidal y continuamos por el desierto patagónico.

Luego de 72 Km pasamos por la entrada de Medanito, el primer yacimiento petrolífero que veía en mi vida, con las cigüeñas, malacates, como quieran llamarle, que son las máquinas que extraen el petróleo en los pozos. Luego pasamos la ciudad de Catriel y por último llegamos al Río Colorado, otro dique y la ciudad de 25 de Mayo en la provincia de La Pampa (¡Madre mía! . ¡Cuántas cosas nuevas en tan poco tiempo!).

En esa rotonda, que hay una estación del ACA doblamos hacia la izquierda y seguimos rumbo a la nada. Siete Kms más adelante, llegamos a una ruta nuevita, flamante, todavía sin inaugurar, llamada ruta provincial 21 Conquista del Desierto. Hasta allí teníamos en nuestras espaldas 500 Km desde Alicura (pensaba que esa era la cantidad de kilómetros que separaban a Salto de Montevideo, -"una locura de kilómetros!"- pensé, pero más me impresionó, cuando leí un cartel al inicio de la ruta de la nada: Santa Rosa capital de La Pampa 400 Km (¡es que nunca se va a terminar este país!).

Empezamos a transitar una ruta recta, con pocas curvas, plana, con pocas subidas y bajadas y a los costados una constante: NADA o como decían los magos, nada por aquí, nada por allá. Pero había que seguir. Como estaba sin inaugurar la ruta, había un desvío hacia un puente Bailey, de los que usa el ejército, para pasar un riacho casi seco que cruza la ruta en la localidad de La Reforma, a unos 120 Km desde El Cruce, donde iniciaba La Conquista.

Pasamos por Chacharramendi, donde terminaban los 200 Km de la Conquista. Luego pasamos por General Acha y luego de 100 Km llegamos a Santa Rosa y dormimos en el Hotel Calfucura. Al otro día enfilamos hacia el noreste por la ruta nacional 5, donde leímos en un cartel al salir de la ciudad: Buenos Aires 605 Km. Otra vez me encontré pensando-" Madre mía, cuando vamos a llegar! " Y ya sabiendo que luego había que hacer lo mismo de regreso.

Enfilamos hacia la Capital Federal. Siempre me gusto andar fuerte, como todo inconsciente de 30 años y con una auto nuevo, 120, 130 Km por hora. El chofer me dijo: -"Lolo, no vaya a decir en la

provincia de Buenos Aires que anda a esa velocidad porque van a decir que esta loco".(*Igual que hoy, a los porteños hay que pedirle por favor que levanten la pata del acelerador*). Pobre 128, sin apoyacabezas, sin air bags, sin dirección asistida, apenas radio AM, porque las FM luego de 30 a 50 Km pierden fuerza. Sí, tenían cinturón de seguridad que usamos (éramos unos adelantados) lástima que no existía el GPS.

Seguimos andando hasta que llegamos a Pehuajo. Vimos una ruta a la derecha y un cartel que decía Henderson. Llegamos, hice todos los trámites y quedamos que en unos días volveríamos con 5 camiones y personal para desarmar las casas. Volvimos a Alicura por otra ruta, llamada 152, que era la más utilizada antes de La Conquista del desierto, porque teníamos que pasar por la subestación Puelches de Hidronor para tramitar el retiro de otra casa. Esa ruta llegaba a Gobernador Duval y luego La Japonesa sobre el Rio Colorado.

Luego de 40 y algo de Km llegamos a la ruta 22 en Chelforo, de donde tomamos hacia la derecha para pasar por Chichinales, Villa Regina, General Roca, Cipolletti, Neuquén y seguir hacia el sur.



En el mes de noviembre, ya teníamos el equipo preparado, 3 semis de Alicopa y dos alquilados. En los nuestros iban Oscar Germán Guardia, en el otro un chofer de apellido Rodríguez y el tercero no lo recuerdo. En el 128 íbamos Washington Asuriz, mi amigo montevideano y dos

carpinteros para desarmar las casas en módulos. Cuando íbamos en la Conquista del desierto, en un momento le dije a Washington, -"me parece que el velocímetro del 128 se rompió. Qué raro para ser nuevo el auto!". *La aguja estaba tocando el 0 pero por debajo, habiendo dado la vuelta completamente*. Mirábamos hacia afuera y parecía que no avanzábamos nada. Cuando llegamos a la Ruta 5 los 120 Km que íbamos los marcaba perfectamente el auto. Quiere decir que en la recta pasamos los 150 Km/hora (¡qué maquina!). *Claro al*

no tener nada de referencia a los costados, no podíamos calcular la velocidad.

Llegamos a Henderson, una ciudad muy linda llena de diagonales, lo que hacía muy difícil saber por dónde se había pasado antes. Fuimos a un hotel y no tenía aire acondicionado. Así que, de mutuo consenso nos fuimos a Pehuajo a buscar un hotel con aire. No tuvimos suerte, pues era martes y pasaban los viajantes, por lo que no había disponibilidad, así que nos volvimos otros 70 km a Henderson. ¡Qué locura 140 Km para buscar un hotel con aire!. Se ve que ya estaba más canchero.

Se desarmaron las casas, se paso la máquina para nivelar el terreno y se contrato una grúa para cargar los camiones. Un jueves a la tarde estaban cargando, mientras nos fuimos a Pehuajo, a Vialidad para tramitar el permiso de circulación. Como la delegación era provincial, nos dieron un permiso provincial, para el nacional debíamos ir a Santa Rosa, en la Pampa. 250 km más adelante llegamos a la ciudad y fuimos a Vialidad Nacional.



Nos negaron el permiso aduciendo que estábamos pasados de alto, que teníamos que ir a cargar con carretones. Que lo hiciéramos y volviéramos el lunes a tramitar los permisos. Le dijimos que lo haríamos y salimos. En ese momento se largó una tormenta como no había visto en mucho tiempo. Cuando paró la lluvia todo estaba inundado. En la laguna de Santa Rosa se habían dado vuelta varios veleros. Todo era un caos. Nos volvimos a la estación transformadora en Henderson. Ya estaban listos los camiones, así que quedamos que salíamos a la mañana temprano.

Ese sábado por la mañana, en vez de transitar por la ruta 5, lo hicimos por la ruta 63 por el sur de la 5. Cuando estábamos para cruzar la ruta 35, a unos 55 Km de Santa Rosa al sur, nos adelantamos con el 128 a ver si no había moros en la costa. No había controles policiales (*recordar que viajábamos con un permiso provincial que solo tenía vigencia en La Pampa que el permiso que*

teníamos era solo para la provincia de Buenos Aires, o sea que nos sirvió por 300 km. Después que entramos en La Pampa ya no teníamos permiso alguno. Si nos agarraban, solo Dios sabe que hubiera pasado.), así que hicimos cruzar los camiones en fila y rápido y seguir por la ruta 18 hacia un pueblito chiquito llamado Quehue y luego Utracan.

Cuando pasamos por ese pequeño lugar fue un revuelo de



gente, de perros corriendo detrás de los camiones, de gente grande que miraba con curiosidad el paso de camiones con unas casas arriba. Llegamos a la ruta 9 tomamos hacia el sur. Cuando llegamos a una altura, desde donde se veía la ruta que debíamos retomar, dejamos los camiones esperando y

bajamos en el 128.

Recién se había retirado un control policial que había estado instalado en esa intersección de rutas 9 y 152, cerca de Acha. Volvimos y le hicimos señas a los camiones que bajaron y tomaron el camino hacia Acha. Hicimos noche ahí y salimos temprano ese domingo rumbo a la Conquista.

Cuando llegamos a la localidad de La Reforma, tuvimos que pasar por el puente Bailey, ya que el puente sobre la ruta estaba terminado, pero no habilitado. Para dar una idea, sobran solamente 5 cm por cada lado de la casa a los laterales del puente. Gracias a la pericia de los choferes pudimos pasar sin problemas. Cuando llegamos a puente sobre el Rio Colorado, hay un control de cargas en la provincia de Rio Negro. Así que me dijo Oscar Guardia, dame el permiso de vialidad, paso primero y le hago el verso al del control. Así lo hizo, habló con el que controlaba y pasó. Lo siguieron los otros camiones, pero hete aquí, uno de los contratados, que era el último, se le apago el motor en medio del puente. Así que fuimos rápido con el auto y le purgaron la bomba de gas oíl y arranco. Pasamos el obstáculo sin más problema. Transitamos hasta

Neuquén.

Cuando íbamos llegando a Campo Grande, me dijo Guardia:- "vamos a tomar por esta ruta, pasando por El Chañar y pedimos permiso para pasar el río Neuquén por el dique El Chañar, (*dique compensador de Planicie Banderita*). Yo conozco el encargado de la garita". Dicho y hecho. Se bajó, lo saludó, habló con él y le pidió permiso para pasar por el dique compensador. Pasamos los 5 camiones y el auto.

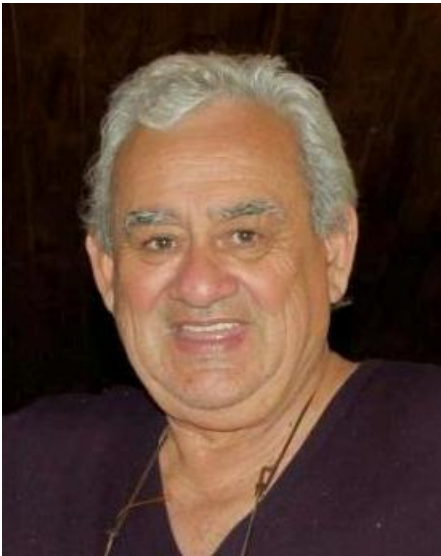
Llegamos a la ruta 51 y doblamos hacia la izquierda, hacia Centenario. Al llegar al yacimiento Río Neuquén, unos 10 km antes de llegar a la ruta 151, me dijo Oscar, -"vamos por acá. Es un doble camino de tierra, que llega a la planta de Pluspetrol", *justo en el límite entre los ejidos de Neuquén y Plottier, evitando pasar por la ciudad de Neuquén*. Bajamos y tomamos un camino vecinal rumbo a Plottier y de allí salimos a la ruta 22 y la 237 hacia el sur para llegar a Alicura.

El día lunes, en horas que teníamos que ir a Vialidad Nacional a tramitar los permisos estábamos instalados de regreso en Alicura.

Eso es lo que se consigue con un gran equipo.



RECUERDOS DE MI PASO POR SALTO GRANDE *por Edmundo Dante Ocampo*



Fines del año 1973: Nov./Dic. la ciudad de Salto (Uruguay) y Concordia (Argentina) a solo 10 km de la futura Represa de Salto Grande, se ve conmovida por el movimiento inusual que caracteriza esa majestuosa obra.

Esfuerzo de ambos países, hacen interesar a entidades internacionales financieras para poder lograr esta Quijotada.

Al fin año 1974 1 de Abril: se comienza a trabajar, la ciudad es sorprendida por el movimiento inusual, que se percibía.

Por las mismas se veían transitar camiones muy grandes, maquinarias viales enormes, (retro excavadoras, palas, terex), nunca vistos por nosotros.

Sorprendidos por esto podíamos apreciar en la zona mucha, mucha gente, invadidos por ciudadanos de todo el mundo, como ingenieros, técnicos, especialistas, y trabajadores.

Los comercios, alertados de este movimiento, debían cumplir con las demandas que esto requería, como así también las villas que ellos iban a ocupar junto a sus familias. Escuelas, liceos, teatros parques. Universidad, y campos deportivos.

Nuestro río Uruguay también cumplió su invaluable trabajo, que se podía ver día a día.

Llegaban barcazas con hierro, maquinaria, y lanchas con gente para trabajar.

También en ese tiempo se podía percibir la invasión de móviles marca FIAT, como cientos de automóviles, los grandes camiones y

maquinarias.

Debo decir decir que todo este movimiento se veía reflejado en ambas ciudades, con grandes filas para inscribirse en oficinas de IMPREGILO para trabajar en la misma.

Hasta que llega el año 1975: ese año ingreso el 1 de febrero. Qué sorpresa fue cuando comencé a conocer el obrador, en pleno desarrollo de movimiento de tierra, montaje en todos lados, explosivos a efectos de abrir cráteres. Planta primaria, planta hormigonera, cinta transportadora, etc.

Una de las prioridades absolutas era la planta hormigonera y como tal debía ser la primera en funcionar.

Pero antes de seguir quiero destacar a los trabajadores dei cantieri. Recuerdo que se contaba con una oficina de RRHH, excelente. En tiempos pico se ocupó a 5.000 trabajadores en obra. Todos los trabajadores debieron ingresar previo test muy exigente realizado por esta oficina, allí te ofrecían conferencias sobre los peligros que existían en la obra. También te proveían de ropa y elementos especiales para evitar dichos peligros.

Mientras tanto la obra seguía a todo ritmo, montaje, terraplenes, explosivos, grúas móviles, Richter, Blondin.

En este tiempo se trabajaba en forma intensa para construir el terraplén, así desviar el rio para la margen argentina. A esto se le llamaría Ataguía. La función sería cortar el río en forma horizontal (600mt), para agregar en el extremo que da al mismo enormes chapas de hierro de forma cilíndrica empotradas unas a otras, todas cubiertas de piedra y tierra, estas irían colocadas en forma longitudinal a la corriente del agua a los efectos de contener la corriente del rio al lugar donde se comenzara a trabajar. Debo decir que en este espacio se comenzaría a ejecutar la central, margen izquierda y tomas de compuertas planas, una vez terminado este procedimiento se procedía de la misma manera en margen derecha (Argentina).



En el vertedero las grúas trabajaban a todo ritmo mientras el Blondin con sus 12 toneladas de concreto viajaba en todo su esplendor por encima de la obra.

Con este bosquejo quiero recordar el hecho de ser joven en el momento de esta inmensa realización, el poder haberlo vivido desde adentro, verla finalizar, haber seguido trabajando hasta el año 2006, y ser jubilado fundador.

Consciente de que hay mucho más para recordar y escribir y ser partícipe de los recursos energéticos que contribuirán con el desarrollo de la región, no faltará oportunidad para continuar contando lo que fue esta obra en Salto y fuera del mismo, ya que muchos nos fuimos de aquí, al menos por un tiempo, a seguir este hermoso trabajo.



027

SALTO GRANDE

por Marcos Alberto Galeano Juncal



Me atrevería a decir que no muchos podrán recordar sin emocionarse lo que significó para el Salto la obra largamente esperada y conseguida con tanto esfuerzo , de la represa de Salto Grande.

Ubicada sobre el río Uruguay. (Este río caudaloso nos separa como frontera natural con Argentina), el nombre de la misma "Salto Grande" fue dado por el paraje de la zona de las cascadas mayores que había río arriba de la ciudad . (las cascadas menores están enfrente de la ciudad de

Salto).

Esta obra comenzó el 1 de abril de 1974. Al comienzo era todo novedad pues nosotros no estábamos acostumbrados a las grandes obras ni a las grandes máquinas que le siguieron y a todo el revuelo de gente de todos lados, que fue como el despertar de nuestra ciudad.



Luego del inicio, entramos muchos a trabajar allí con personal extranjero donde la mayoría era italiana, lugar de procedencia de la empresa ganadora de la licitación y se

dieron muchas situaciones y anécdotas, por ejemplo esta que voy a relatar.

Línea aérea de 13.2 kv.

Estando en el sector eléctrico nuestro jefe era Francescone y Galeotti estaba en obra junto a las tareas de líneas de media tensión. Estos trabajos se efectuaban sobre las ataguías, zona seca del río.

Ante esta tarea, llega Galeotti en la máquina Fiat, estaba toda la cuadrilla. Los postes estaban en el piso y Galeotti con una tiza viene y traza una línea que era hasta donde había que enterrar los postes y se va.

En esos momentos no había máquinas, los pozos había que efectuarlos a poco y pala...

El obrero siempre busca que el trabajo salga lo más rápido y sin esfuerzo.

Pasa el día y a la tarde llega Galeotti otra vez en su máquina Fiat y los postes colocados e molto bene!!!

Queda muy satisfecho. Se retira y para la máquina más adelante y se apea un momento.

Baja unos metros y..... Oh sorpresa!!!! Encuentra trozos de postes cortados!!!! Los obreros habían corrido las marcas!!!! Saltaba furioso!!!. Sus gestos y vocabulario no lo olvidaremos nunca!

Una vez más queda demostrado la habilidad del obrero.

Naranjas.

La zona donde se instala el obrador es un lugar de plantaciones de naranjos (fruto típico de Salto).

En el sector eléctrico teníamos un compañero que era ronco. El otro jefe que teníamos, Tiziano, lo había bautizado *bolsa de bagres*, ya que este pez emite un sonido muy particular y era como nuestro compañero Etlin.

Cuando iba al comedor, siempre veía que todos retornaban comiendo naranjas.

Le pregunta a un obrero por qué y éste le dice: detrás del comedor hay muchos naranjos.

Al otro día va a comer y luego se va a observar donde queda el lugar.

Cuando pasa al turno nocturno, le propone a los compañeros ir

en el camión Mercedes Benz, de alta tensión a sacar naranjas. Se organiza todo y allá van...el "ronco" va adelante, diciendo " yo sé dónde es".

Al llegar bajan y se van detrás del " ronco" que lleva una linterna.

De pronto desaparece en la oscura noche, ni la linterna se ve.

Que había sucedido?

En ese lugar también existían unas casas.

¡El " ronco" había caído en un pozo negro!!! Por suerte estaba seco, no tenía ni agua siquiera. Tuvo muchísima suerte y todos nos pudimos reír y la risa, se sabe... es universal!

Como éstas, guardo muchísimas anécdotas y en otra ocasión les podré acercar nuevo material.

Es lindo recordar los años vividos en la obra, los buenos momentos trabajando junto a tanta gente de tantos lados del mismo Uruguay y del mundo.

-- — □ — --

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.



l'eBook gratuito MEMORIE DI CANTIERE – Vol. III è un progetto sviluppato all'interno del Gruppo Facebook "Gente dei cantieri italiani nel mondo"

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



Esso ha lo scopo di raccontare le esperienze di vita e di lavoro di chi, nei cantieri esteri delle imprese italiane di costruzione, ha contribuito o tuttora contribuisce alla realizzazione di grandi opere di risonanza e prestigio mondiale: dighe, centrali, strade, ferrovie, ponti, metro, canali, grandi edifici, etc.

Si tratta di una piazza virtuale dove poter incontrare o rincontrare amici e colleghi, per raccontarsi e confrontarsi. Un luogo libero da vincoli o formalismi, senza limiti di nazionalità, età, professione o posizione sociale.

Il libro, composto da racconti sia in italiano che in spagnolo, è opera di autori svariati, ma che hanno in comune, oltre all'esperienza di lavoro nei cantieri esteri, l'appartenenza al nostro grande gruppo.

Questa sesta pubblicazione entra a far parte di una "collana" che abbiamo iniziato pochi anni or sono e che, stando alle numerose visualizzazioni e ai lusinghieri apprezzamenti riscontrati, ha riscosso un successo tale da indurci ad andare oltre per far proseguire il "flusso" dei racconti.

Un simile gradimento si deve probabilmente al fatto che le storie narrate non si limitano a riportare vicende di carattere strettamente lavorativo, perché spaziano ben oltre: i casi umani personali e familiari, i riferimenti a situazioni spesso avventurose, agli scambi intercorsi con popolazioni disparate, la descrizione di contrade esotiche, contribuiscono a delineare un vero e proprio affresco, che consente una lodevole operazione: il recupero con salvataggio di tali esperienze di vita va a comporre un capitolo non poco rilevante della storia d'Italia.

Per questo ci teniamo a sottolineare che questo libro di "cantieristi" è rivolto sì a "cantieristi", ma non solo!