

Vol. V

# MEMORIE DI CANTIERE



## A cura di:

Angel Palazzolo  
Catia Berattino  
Claudio Gullini  
Domenico Murgolo  
Edison Jose Giro  
Edmundo Dante Ocampo  
Edoardo Porcedda  
Giampietro Nasci  
Gino Curti  
Giuliano Barbonaglia  
Guillermo Alberto Gabás  
Gustavo Kiefer  
Ignacio Cavo  
Isabella Mecarelli  
Ivan Amonini  
Jose Amancio Alcorta  
Lilian Caligari  
Manrico Botto  
Maria Businaro  
Mario Mancini  
Maurizio Lavarini  
Mirian Raquel Day Furtado  
Sabatino Lusi  
Saul Carreras  
Sergio Vendrame  
Walter Dinelli

Gruppo facebook "Gente dei cantieri italiani nel mondo"



*Il presente volume è dedicato a tutti i lavoratori dei cantieri di costruzione, ma soprattutto agli oltre 3.250 amici del gruppo "Gente dei cantieri italiani nel mondo" che con i loro contributi hanno dato significato, vitalità e sostanza al gruppo, permettendo, tra l'altro, la realizzazione di ben otto eBook incentrati sulla vita e sul lavoro nei cantieri di tutto il mondo.*

*Este volumen está dedicado a todos los trabajadores de las obras de construcción, pero sobre todo a los más de 3.250 amigos del grupo "Gente de las obras de construcción italianas en el mundo" quienes con sus contribuciones le han dado significado, vitalidad y sustancia, permitiendo, entre otras cosas, la realización de ocho eBooks enfocados en la vida y en el trabajo en las obras de todo el mundo.*



## Curatori / Curadores

### Comitato di Redazione / Consejo Editorial:

<i>Giuliano Barbonaglia</i>	Coordinamento, verifica ed editing
<i>Isabella Mecarelli</i>	Revisione dei testi in italiano
<i>Massimo Malgesini</i>	Revisione dei testi in italiano
<i>Lilian Caligari</i>	Revisión de textos en español
<i>Mirian Raquel day Furtado</i>	Revisión de textos en español

### Autori / Autores:

*Angel Palazzolo*  
*Catia Berattino*  
*Claudio Gullini*  
*Domenico Murgolo*  
*Edison Jose Giro*  
*Edmundo Dante Ocampo*  
*Edoardo Porcedda*  
*Giampietro Nasci*  
*Gino Curti*  
*Giuliano Barbonaglia*  
*Guillermo Alberto Gabás*  
*Gustavo Kiefer*  
*Ignacio Cavo*  
*Isabella Mecarelli*  
*Ivan Amonini*  
*Jose Amancio Alcorta*  
*Lilian Caligari*  
*Manrico Botto*  
*Maria Businaro*  
*Mario Mancini*  
*Maurizio Lavarini*  
*Mirian Raquel Day F.*  
*Sabatino Lusi*  
*Saul Carreras*  
*Sergio Vendrame*  
*Walter Dinelli*

Copertina / Cubierta

*Giuliano Barbonaglia*

Prima edizione / Primera edicion: *Maggio 2019*

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 di 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.



La presente obra es expedida según la licencia **Creative Commons - Atribución - no comercial - no obras derivadas - 2.5 Italia License**:

### **Tú, que nos vas leyendo eres libre de:**

compartir - reproducir, distribuir, comunicar al público, exponer en público, representar, ejecutar y recitar este material con cualquier medio y formato

### **sujeto a las siguientes condiciones:**

**Atribución** - debes reconocer una mención de paternidad adecuada, proporcionar un link a la licencia e indicar si se han efectuado modificaciones. *(La versión 4.0 de las licencias requiere que tú indique si el material ha sido modificado y mantenga una indicación sobre las modificaciones anteriores).*

**No Comercial** - No puedes utilizar el material para fines comerciales.

**Prohibición de restricciones adicionales** - No puedes aplicar términos legales o medidas tecnológicas que obliguen a otros sujetos de los vínculos jurídicos sobre lo que la licencia les permite hacer.

### **Notas:**

No estás obligado a respetar los términos de la licencia para aquellos componentes del material que estén en dominio público o en los casos en que el uso esté permitido por una excepción o limitación establecida por la ley.

No se dan garantías. La licencia podrá no otorgar todas las autorizaciones necesarias para el uso que piensas hacer. Por ejemplo, derechos de terceros como los derechos de imagen, confidencialidad y los derechos morales podrían restringir los usos que quieras hacer sobre el material.



## 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 ottava 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 che va 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*



## Prólogo

El presente volumen gratuito es un proyecto desarrollado dentro del Grupo Facebook "*Gente de las obras de construcción italianas en el mundo*"

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

Su objetivo es relatar las experiencias de la vida y del trabajo de quienes, en los sitios de construcción extranjeros de las empresas de construcción italianas, han contribuido o siguen contribuyendo a la realización de grandes obras de resonancia y prestigio mundial: presas, embalses, centrales eléctricas, carreteras, ferrocarriles, puentes, metro, canales, grandes edificios, etc.

Se trata de una plaza virtual donde poder encontrar o re-encontrar amigos y colegas, para contar y discutir. Un lugar libre de vínculos o formalismos, sin límites de nacionalidad, edad, profesión o posición social.

El libro, compuesto por relatos tanto en italiano cuanto en español, es obra de autores diversos, pero que tienen en común, además de la experiencia de trabajo en las obras exteriores, la pertenencia a nuestro gran grupo.

Esta octava publicación entra a formar parte de una "serie" que hemos comenzado hace pocos años y que, según las numerosas

visualizaciones y las apreciaciones favorecedoras encontradas, han tenido un éxito tal que nos lleva a ir más allá para continuar el "flujo" de los cuentos.

Su singular popularidad se debe probablemente al hecho de que las historias que han relatado no se limitan a trasladar los acontecimientos de carácter estrictamente laboral, sino que van más allá: los casos humanos personales y familiares, las referencias a situaciones a menudo aventureras, los intercambios con poblaciones diversas, la descripción de rincones exóticos, contribuyen a delinear un verdadero fresco, que permite una loable operación: la misma consiste en la recuperación con el rescate de tales experiencias de vida que van a componer un capítulo no poco relevante de la historia de Italia.

Por éso no queremos dejar de subrayar que este libro de "obradores" está dirigido sí a las "gente de las obras", mas no sólo a ellos.

*El Comité de Redacción*





## Indice

CURATORI / CURADORES.....	5
PREFAZIONE .....	9
INDICE.....	13

### OPERE IN ITALIANO

001 - <i>Walter Lorenzo Dinelli</i> - TANZANIA: ANNI 1982/1985 - AUTOSTRADA NYANGUGE / MUSOMA E KYRUMI BRIDGE PROJECTS .....	19
002 - <i>Maria Businaro</i> - PIONIERI .....	23
003 - <i>Domenico Murgolo</i> - DA M'JAARA AD ASFALU ( MAROCCO).....	29
004 - <i>Mario Mancini</i> - UN CONGRESSO A SEUL (2015), UNA BELLA REALTÀ.....	45
005 - <i>Edison Jose Giro</i> - LA SPEDIZIONE SUL LAGO STEFFEN .....	55
006 - <i>Sergio Vendrame</i> - MITICO E TRAGICO AKOSOMBO 1961/66 .....	61
007 - <i>Giuliano Barbonaglia</i> - L'INIZIO: DIGA DI TARBELA, PAKISTAN .....	69
008 - <i>Gino Curti</i> - ZAMBIA 1973 - INIZIA LA DIGA DI ITEZHITZHI - UNA SITUAZIONE IMBARAZZANTE .....	79
009 - <i>Manrico Botto</i> - PAKISTAN .....	83
010 - <i>Maria Businaro</i> - LA MIA AMATA AFRICA .....	95
011 - <i>Claudio Gullini</i> - INCIDENTE IN ETHIOPIA.....	99
012 - <i>Catia Berattino</i> - HA SPOSATO LA RODIO .....	105
013 - <i>Sabatino Lusi</i> - COME ENTRA IN IMPREGILO.....	111
014 - <i>Sabatino Lusi</i> - ALICURA, VITA DI CANTIERE.....	115
015 - <i>Giampietro Nasci</i> - OBALA, CAMEROUN ANNO 1980 - PROGETTO STRADALE YAOUNDÉ - LA SANAGA.....	119
016 - <i>Ivan Amonini</i> - VIAGGIO A TEHRAN - IRAN MALL.....	123
017 - <i>Edoardo Porcedda</i> - GITA A CITTÀ DEL CAPO. CAPODANNO 1975 .....	127
018 - <i>Maurizio Lavarini</i> - MOMENTI FANTOZZIANI .....	131
019 - <i>Isabella Mecarelli</i> - CARACAS 1980 .....	139

### OPERE IN SPAGNOLO

001E - <i>Jose Amancio Alcorta</i> - RECUERDO DE UN VIAJE EN BOTE.....	147
002E - <i>Angel Palazzolo</i> - AQUELLOS VIEJOS TIEMPOS.....	149
003E - <i>Saul Carreras</i> - UN NUEVO DESAFÍO - PICHÍ PICÚN LEUFÚ .....	151
004E - <i>Mirian Raquel Day Furtado</i> - UN MITO MÁS EN LAS GRANDES OBRAS .....	155
005E - <i>Lilian Caligari</i> - SI HUBIERA HABIDO.....	161
006E - <i>Gustavo Kiefer</i> - MIS COMIENZOS DE OBRAS .....	165
007E - <i>Lilian Caligari</i> - TURKÍA -SORPRESA EN EL AEROPUERTO.....	167
008E - <i>Ignacio Cavo</i> - NOCHE FATIDICA.....	173
009E - <i>Edmundo Dante Ocampo Moreira</i> - PAUTE.....	177

010E - <i>Mirian Raquel Day Furtado - Guillermo Alberto Gabás</i> - PARECIAMOS AISLADOS, PERO SOLO "PARECIAMOS" .....	181
011E - <i>Ignacio Cavo</i> - LA SATISFACCIÓN DEL DEBER CUMPLIDO.....	185
CONCLUSIONE.....	191
RINGRAZIAMENTO.....	193







# OPERE IN ITALIANO



001



*Walter Lorenzo Dinelli*

## **TANZANIA: ANNI 1982/1985 - AUTOSTRADA NYANGUGE/MUSOMA E KYRUMI BRIDGE PROJECTS**

— — □ — —

**O**ggi, nel silenzio di una bella serata primaverile mi affiorano alcuni ricordi africani, tra i quali quelli della Tanzania, dove ho trascorso un periodo molto bello della mia allora giovane età, nonché quelli delle persone alle quali ho voluto bene.

Nel 1982, appena tornato dalla Thailandia, dove avevo completato un contratto di lavoro durato tre anni con la Vianini S.p.A., mi trasferii in Tanzania, in qualità di Base Manager della G.S.L.E

S.p.A (società di costruzioni edili che mi conosceva).

Il lavoro consisteva nella costruzione di un'autostrada che avrebbe dovuto costeggiare il lago Vittoria all'altezza di Musoma, vicino al confine con il Kenya, e di un ponte strallato sul fiume Kirumi.

La 'strada', così la chiamavamo scherzosamente, assomigliava piuttosto a una diga lunga chilometri, data la sua vicinanza alle sponde del lago.

Poiché questa storia si svolge appunto in Tanzania, mi piace descrivere lo spirito di affetto e collaborazione tra



quella gente e le persone di origine europea che vivevano e lavoravano in Tanzania e che avevano deciso di restarci. Si era così formata una comunità molto unita.

Un giorno, a Dar Es Salam, un autocarro militare sbucato all'improvviso da un vicolo laterale mi tagliò la strada mentre mi stavo recando al Ministero dei Lavori Pubblici; mi tamponò, scaraventandomi contro un grosso albero.

Rimasi imprigionato tra il sedile e il cruscotto mezzo svenuto; riportai una brutta frattura al braccio sinistro, che avevo già fratturato correndo in macchina molti anni prima, quando ero ancora un ragazzo vivace e temerario.

La gente del luogo accorse e mi liberò dai rottami. Qualche ragazzino mi aveva anche frugato, in cerca di spiccioli o altro, ma gli altri mi soccorsero subito premurosamente portandomi all'ospedale, che si trovava abbastanza vicino al luogo dell'incidente e che, penso, a quei tempi fosse l'unico ospedale, se così si può definire, fatiscente com'era. Era costituito da un grande capannone e da altre piccole costruzioni che ospitavano decine di malati malconci in brande da campo distribuite nelle stanze e nelle corsie.

Io, ancora frastornato dall'incidente accadutomi, non feci molta attenzione a questa situazione, ma trascorso qualche minuto, mi resi conto che c'era una brandina al mio fianco con un bimbo in condizioni

molto gravi a causa del morbillo, che in Africa a quei tempi era altrettanto mortale della peste e si portava via prematuramente un'infinità di poveri bambini. Ammalarsi era quasi sempre una condanna a morte, mentre in Europa e anche altrove non destava ormai più alcuna preoccupazione.

Cercai di farlo ridere, nonostante il braccio mezzo ingessato. Ai piedi della brandina lo vegliava una donna, sicuramente la mamma, avvolta nei suoi cenci e con il viso scavato dal dolore. Mi prese la mano priva di forze, mi guardò con un tale affetto che mi fece venire un nodo alla gola, bisbigliandomi nella sua lingua swahili con voce rauca: "*Kama Mungu nafungua melango, sisi napita tu*" (*Quando Dio ci apre la porta, noi dobbiamo entrare*). Risposi di rimando con un nodo alla gola: "*kuenda na Mungu, pole mama*" (*vada con Dio, mi dispiace mamma*) ed ella mi rispose: "*ejok*" (*grazie*).

A distanza di anni, rivedo ancora quegli occhi lucenti di lacrime che nella penombra mi guardano per implorare aiuto, perché il mio viso era più chiaro e quindi, per loro, era come se avessi dei poteri. Il bimbo morì durante la notte.

In seguito, aiutato dal mio assistente e amico Roby, fui imbarcato su di un aereo e riportato in Italia, dove ricevetti le cure adeguate e, dopo una nuova ingessatura e un paio di giorni trascorsi in ospedale, subito tornai in Tanzania a riprendere il mio posto di lavoro, ricevendo anche gli apprezzamenti dei miei superiori.

Dovetti presto provvedere alla sostituzione del mio amico Roby, costretto a rimpatriare, con un giovane, figlio di amici dei miei genitori, che all'inizio si dimostrò molto premuroso e pieno di volontà di imparare un nuovo mestiere, poiché il suo era quello di aviatore alle prime armi. Devo dire che, purtroppo, in seguito cominció invece a deviare, seguendo certe amicizie con figli di lavoratori di altre aziende.

Presi così la decisione, mio malgrado, di mandarlo nel secondo cantiere presso un capo cantiere mio amico, che l'avrebbe seguito e aiutato nel disbrigo delle sue nuove mansioni, ma il giovane amico, poco dopo, si invaghì di una nostra dipendente locale, certamente bella, che fu obbligato a sposare con i dovuti riti tribali. Dal matrimonio nacque in seguito una bellissima figlia, che tuttora vive in Italia.

Altri ricordi affiorano alla mia mente. Un giorno, recandoci in

cantiere, io e un collega ci imbattermo in un bufalo solitario e all'apparenza pericoloso. L'animale era stato ferito lievemente da chissà chi, quindi era inferocito e in più aveva la vista annebbiata.

Noi, per non correre rischi, portavamo sempre in macchina un fucile; ci fermammo sul ciglio della strada, gli sparammo da distanza ravvicinata, così da porre termine alla sua sofferenza ed esso crollò quasi in ginocchio ai nostri piedi, facendoci paura. Lasciammo poi la sua carcassa ai Masai, affinché ne approfittassero per le loro scorte di viveri lasciando agli avvoltoi gli scarti.

I Masai, infatti, erano subito accorsi con le loro lance in mano spaventandoci non poco mentre noi stavamo ancora riflettendo su che cosa fare dell'animale; in realtà, ci avevano ossequiato e in swahili ci avevano detto: "*Jambo sahibu, karibu chakula*" (*Saluti amici, benvenuto il vostro cibo*), poi ci avevano accolti con il loro calore, un calore che ebbi sempre più modo di conoscere negli anni successivi.

Un giorno, fuori dal cancello di casa mia a Dar Es Salam, il mio guardiano mi presentò un giovane con una gamba orribilmente gonfiata da una ferita e mi chiese di aiutarlo.

Cercai di medicarlo alla bell'e meglio con il mio kit di pronto soccorso e questi per ringraziarmi mi offrì, ovviamente in vendita, un mezzo vasetto di pepite d'oro.

Acquistatele, dovetti provvedere l'indomani, di buon mattino, a ben nasconderle sotto un scoglio a me conosciuto in un tratto di mare vicino casa, con l'intenzione che le avrei ripescate e provveduto a portarle via, impresa che naturalmente era pressoché impossibile visti i severi controlli alle dogane. Esse giacciono forse ancora lì, perché non ne ho più saputo nulla. Mi ero ripromesso che forse un giorno sarei tornato da quelle parti, anche solo a scopo turistico, per riprendermele; penso però che ormai sia troppo tardi e che esse rimarranno là per chissà quanti secoli.

*Mungu ya Kupenda (Grazie a Dio!).*



002



*Maria Businaro*

## PIONIERI

— — □ — —

**A**vevo ventisette anni, quando ero in Namibia, al sud ovest dell'Africa, con mio marito Businaro e mia figlia Barbara.

Mio marito lavorava alla Torno di Milano, una società di costruzioni di grandi opere presente in gran parte del mondo.

Eravamo sempre in giro e con valigie sempre pronte: da un momento all'altro si poteva partire per altri luoghi. Si trattava di una vita da nomadi, ovviamente nomadi di lusso.

Eravamo dei pionieri. Si arrivava, con tanta voglia di fare, in posti solitari, boschivi, privi di tutto e ricchi di silenzio.

Si dice che il silenzio doni pace, faccia riflettere e aiuti a contemplare meglio quello che ti circonda; a me, cosa strana,

suscitava sensazioni opposte: metteva angoscia e ansia.

La notte era lunghissima, tanto lunga da non vedere mai l'alba, vivevo nell'attesa del giorno che mi riportasse alla vita.

Eravamo lì da un anno; il tempo sembrava non passare mai. Avevamo le scarpe consumate, piene di buchi, da cui faceva capolino l'alluce, i vestiti sbiaditi e cotti dal sole, i capelli arruffati e senza forma come i nostri corpi, modellati da una magrezza tale da fare invidia alle bellissime ma anoressiche modelle di oggi.

Non c'era centimetro di pelle che non fosse pieno di punture di zanzare. Passavamo il tempo a combattere con il prurito e a ingerire il Daraprim, sciroppo per la profilassi della malaria a base di chinino che rigorosamente si doveva prendere due volte alla settimana: mercoledì e domenica. Ma, nonostante ciò, non si era immuni dal contrarre la malaria, anche se in forma meno grave.

Contavamo i giorni che mancavano alla scadenza dell'anno, così da poter rientrare in Italia, se pur per una breve vacanza.

Le nostre abitazioni erano i container dei materiali o dei mezzi meccanici, che venivano svuotati e adibiti a casette, con un piccolo bagno di un metro quadrato, un piccolo angolo cottura e un piccolo spazio per il letto.

Durante la permanenza, soprattutto i primi giorni e i primi mesi



furono duri: non vedevamo che bosco, serpenti, scorpioni e babbuini, ladri di tutto; bisognava stare attenti e pronti a recuperare il maltolto.

Eravamo una piccola comunità di persone, composta per la maggior parte di uomini, con solo tre donne e due bimbi.

I giorni passavano, passavano i mesi e il campo cresceva; ogni giorno sorgeva una nuova costruzione. Prima di tutto la mensa, accogliente e protettiva: era il luogo dell'anima della nostra comunità, il "motore" che ci dava la spinta per affrontare un altro giorno.

Parallelamente, nascevano come funghi le abitazioni, e man mano tutto quello che poteva servire a un gruppo di mille e più



persone. Alla fine, era così sorto un piccolo villaggio, una sorta di Club Méditerranée con piscina, ristorante, club, campi da tennis, da bocce, e un piccolo supermercato per le signore per non fare scordare loro i profumi e i sapori della patria lontana.

Il club era così grande da contenere la sala lettura, il cinema, il teatro, la sala giochi e l'angolo salotti. Dimenticavo le strutture più importanti: la scuola e l'ospedale internazionale, dove si parlavano varie lingue, fra cui l'inglese, il francese, il portoghese, lo spagnolo, pur essendo la lingua ufficiale ovviamente quella del Paese ospitante.



I nostri ragazzi avevano così l'opportunità di imparare più lingue e di rapportarsi con culture differenti.

Si vivevano bellissime esperienze, che favorivano una grande apertura mentale, così che il chiacchiericcio e i pettegolezzi non trovavano spazio.

Gli interessi erano diversi; si organizzavano corsi di cucito, di uncinetto e di cucina, ma l'aspetto più importante, per le donne, era quello di stare insieme.

Finalmente arrivò il giorno della partenza. Con un piccolo aereo privato della Società, un Piper, si raggiungeva la capitale Windhoek, poi, da lì, con un aereo di linea, l'Italia.

Un Boing 747 era pronto sulla pista; dopo poche ore ci imbarcammo e occupammo i nostri posti, io con il cuore in gola e con un principio di attacco di panico (confesso di non aver mai volato serenamente). Annunciati la partenza e il decollo, chiusi gli occhi e mi abbandonai: ero nelle mani di Dio.

Era di sera ed eravamo in volo da qualche ora, i due Busi dormivano, mentre io, come al solito, vigilavo che tutto procedesse regolarmente. Mai dire mai: improvvisamente si spensero le luci, fu annunciato di allacciare le cinture, di appoggiare il capo sulle gambe e di tenersi pronti per un atterraggio di fortuna.

Cominciammo a girare e girare; il Comandante ci informò che c'era un oblò della cabina di pilotaggio incrinato, per cui avremmo dovuto alleggerire l'aereo consumando carburante, così da poter tentare un atterraggio d'emergenza.

Passavano le ore, ore che mi parvero infinite. Ero in preda al panico e alla tremarella, non riuscivo a tenere i piedi e le gambe ferme, sobbalzavano da sole; mossa dalla paura, correvo al bagno senza chiudere la porta. Pensavo dentro di me di fare la fine del topo. Avrei voluto prendere in braccio mia figlia e tenerla stretta a me, ma mio marito me lo impedì: mi disse di lasciarla dormire che non si sarebbe accorta di nulla. Ancora di più mi salì il panico, furono momenti interminabili.

Nessun Paese dette l'ok per l'atterraggio, visto che in Namibia vigeva allora l'apartheid, per cui dovemmo tornare da dove eravamo partiti. Ma ci saremmo arrivati? Chi avrebbe potuto saperlo! Intanto la paura aumentava sempre più.

Il volo proseguiva, le ore trascorrevano in un silenzio tombale; tutti noi eravamo pronti ad accettare la fine: un tragico destino per quattrocento anime.

Finalmente, dopo ore interminabili, intravidi le luci dell'aeroporto; il cuore si fermò per un attimo, per poi riprendere il suo regolare battito all'avvicinarsi del suolo. Avremmo fatto un buon atterraggio?

Ci siamo finalmente! Atterrammo tra gli applausi di ringraziamento ai piloti. Evviva! Evviva! Eravamo tutti salvi.

Essendo stato un atterraggio di emergenza a forte rischio in quanto l'aereo non aveva potuto consumare la maggior parte del carburante, come previsto dalle procedure, sulla pista e sull'aereo atterrato era stata spruzzata una gran quantità di schiuma antincendio.

Appena l'aereo si era arrestato, vennero spalancati i portelloni e calati gli scivoli di emergenza ed il personale di bordo ci ordinò di scendere velocemente dall'aereo usando quelle via di fuga. Saltammo, quindi, sugli scivoli e rapidamente toccammo terra tra grandi spruzzi di schiuma bianca. Ci allontanammo correndo più in fretta possibile, volgendo di tanto in tanto lo sguardo all'indietro per capire se all'aereo stesse succedendo qualcosa di grave.

Grazie a Dio, tutto finì bene. Il problema, tuttavia, si ripresentò il giorno dopo quando dovemmo affrontare il volo di ritorno con lo

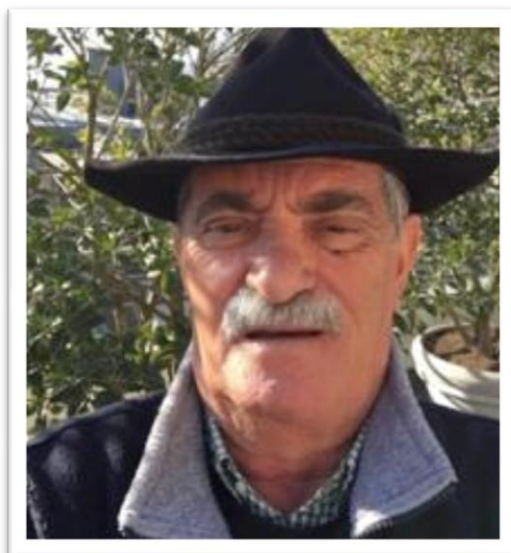
stesso Boeing. Io non avrei voluto più salire a bordo, ma mi fu imposto di farlo.

Dodici ore durò il viaggio, un viaggio da non consigliare neanche al peggior nemico. Un panico!





003



*Domenico Murgolo*

## DA M'JAARA AD ASFALU ( MAROCCO)

— — □ — —

**S**iamo nel 1995. I lavori per la costruzione dello sbarramento in terra sul fiume Ouergha in località M'jaara (provincia di Taunate, Marocco) stavano avviandosi verso il completamento.

In quella fase, il programma lavori prevedeva di ruotare le attività di movimento terra, sino ad allora interessate alla costruzione della diga, verso la realizzazione di bretelle e nuove strade, a monte dell'invaso, per ripristinare i collegamenti dei villaggi, rimasti isolati dalla rete stradale della regione, oltre che completare, con edifici pubblici e servizi, i nuovi insediamenti che lo Stato aveva provveduto

a realizzare.

I lavori per la costruzione della diga di M'Jara erano stati finanziati da Italia e Spagna nell'ambito della Cooperazione con i paesi del Terzo Mondo. Tre le società aggiudicatrici dell'appalto: Torno, Cogefar-Impresit e Cubiertas. I lavori per la realizzazione della centrale elettrica (per la parte elettro-meccanica) furono invece finanziati dalla Russia (che in contropartita riceveva dal Marocco licenze di pesca, fosfati e agrumi).

Io, che sino ad allora rivestivo il ruolo di responsabile del planing e del budget del progetto Al Wahda, fui spostato ai lavori esterni della diga. Mi toccò il compito di provvedere alla realizzazione



Invaso della diga Al Wahda

di infrastrutture utili a ridare, ai villaggi già esistenti e a quelli nuovi, le migliori condizioni perché la vita potesse riprendere normalmente.

Mi faceva piangere il cuore il pensiero che quella magnifica vallata, lunga una trentina di chilometri con migliaia di ettari di terreno

fertilissimo, con villaggi, strade, meravigliose aziende agricole impiantate dai francesi, ricche di aranceti e di piante di mandarini, di limoni, con splendidi viali alberati di altissimi eucalpti e tanto ancora, sarebbe stata sommersa per far posto a un immenso lago.

Si approntarono tre grossi gruppi di lavoro e iniziammo, dando priorità alla costruzione di ponti e strade per collegare i villaggi isolati dalla viabilità ordinaria. Furono avviate anche le attività per l'approvvigionamento di acqua potabile e per la fornitura di energia elettrica per i nuovi insediamenti.

I problemi cominciarono con la costruzione di scuole, uffici pubblici e commerciali, i *souk* in particolare (*souk* è il luogo dove si svolge settimanalmente il mercato).

Ogni villaggio marocchino ancora oggi ha il proprio: un enorme piazzale, dove il commercio e il baratto dominano fino alle prime ore del pomeriggio. E' un mercato che soddisfa tutte le necessità del villaggio: dalla vendita di ovini e caprini ai prodotti alimentari, dagli

abiti alla frutta e agli ortaggi, dai polli alle attrezzature per la campagna, dal vasellame alle scarpe; vi è di tutto, calzolaio e parrucchiere compresi.

La tenda che ospitava la vendita della carne (come del resto anche quella del pesce) era quella che probabilmente avrebbe preoccupato maggiormente i nostri ispettore dell'igiene: un nugolo di mosche e insetti vari si divertivano a svolazzare, insaziabili e mai stanchi, sopra i differenti brandelli di carne esposti sui banconi, per tutto il tempo che rimaneva aperta la vendita.

Insomma, quello che noi, oggi, definiremmo centro commerciale, per gli abitanti del posto era rappresentato dal *souk*. Si tratta di una tradizione introdotta con l'avvento del protettorato francese.

Accennavo, prima, alle difficoltà incontrate. Per le opere civili esisteva un progetto standard per ogni tipologia di opera, ma ogni villaggio chiedeva in continuazione modifiche e varianti al progetto.

Tutto questo comportava tempi più lunghi di esecuzione e un aumento dei costi per l'impresa e il cliente. Di qui discussioni a non finire con le Autorità e con la Direzione dei Lavori, nonché continui compromessi per cercare una via di uscita onde evitare il rallentamento delle attività operative. Non ricordo il numero di chilometri che percorrevo ogni giorno e quante promesse elargivo per cercare di far avanzare il lavoro. Alla sera, al rientro dal cantiere, dovevo mettere su carta tutto quello che si era convenuto per poi, il giorno successivo, pretendere l'avvallo e la firma del cliente.

Per accelerare le attività che riguardavano in particolare scuole e *souk*, mi ero avvalso anche della collaborazione di imprese locali, ma non si era rivelata una saggia decisione.

Un giorno mancava la sabbia, un altro il trasportatore non aveva provveduto alla fornitura del cemento, un altro ancora si era guastata l'impastatrice, oppure il caposquadra non si era recato al lavoro... e via dicendo. Insomma, una litania ininterrotta!

Non c'erano alternative: o così, o così.

Le imprese locali ci offrivano tuttavia il pretesto di scaricare su di loro qualsiasi ritardo o nefandezza; il che, per noi, era indubbiamente un vantaggio. E' pur vero che noi eravamo comunque responsabili anche del loro operato, ma esse servivano da parafulmine.

Quando i lavori per la realizzazione delle infrastrutture dei nuovi villaggi erano ormai in dirittura di arrivo (erano trascorsi più di sette

mesi), il consorzio di Imprese (Torno, Cogefar-Impresit e Cubiertas) decise che era giunto il momento di affidarmi un nuovo incarico: dovevo provvedere alla realizzazione del "Barrage Asfalu".

Il "Barrage Asfalu" venne realizzato utilizzando il contante non speso nel progetto "Al Waada". Siccome il Ministero dei lavori Pubblici doveva utilizzare per intero il finanziamento ricevuto dalla Cooperazione, il residuo fu così prontamente girato alla costruzione del nuovo "barrage", di cui erano già pronti il progetto esecutivo, il capitolato, etc.

Il consorzio di imprese non poteva che essere d'accordo.

Alcuni giorni prima della mia partenza per il nuovo cantiere, con una delegazione composta dalla Direzione dell'impresa e dalla Direzione dei Lavori (erano le stesse di Mjara), mi recai sul luogo dove si sarebbe dovuta costruire la diga di Asfalu. La vallata era ampia ma deserta: niente villaggi, vegetazione quasi inesistente, se non per qualche sparuto arbusto, infine l'oued Asfalù.



Vista da monte, il ponte in ferro e l'anfratto roccioso attraversato dall' oued Asfalù

Non capivo e non riuscivo a immaginare, e non ero il solo, il luogo in cui si sarebbe dovuto costruire il "barrage". Era come se fossimo dentro un catino, circondati tutt'intorno da montagne; sul fondo, tra meandri sassosi, solamente grosse pozze, che non permettevano di capire in quale direzione potesse scorrere l'acqua dell'oued: verso ovest o verso est?

Arrivati in prossimità di un ponte in ferro, scoprimmo l'arcano.

L'acqua scorreva attraverso una spaccatura, da lei stessa creata dentro un enorme ammasso roccioso, per poi confluire in una valle angusta che si allungava sino a raggiungere il villaggio di Thar Es Souk, che poi attraversava.

La spaccatura rocciosa si presentava con pareti verticali, minacciose, che precipitavano, nere e silenziose, verso il basso della gola, la quale appariva ancora più buia e tetra per la mancanza di luce (il sole, lì dentro, penso non fosse mai entrato). Venivano i



brividi.

Quello che avevo visto fece sorgere in me un dubbio: sarei stato capace di vincere quelle pareti e quindi di realizzare quel progetto? Dubbio subito fugato. Anche chi mi accompagnava aveva strabuzzato gli occhi.

Mi trasferii, con i primi collaboratori e con il necessario equipaggiamento, in un piccolo villaggio, il più prossimo alla futura area operativa: Thar Es Souk.

Ci installammo con uffici e alloggi in abitazioni prese in affitto per sei mesi e dopo sostanziali modifiche ai servizi igienici, pronti a iniziare le attività preliminari.

Il cantiere di M'Jaara era il nostro riferimento, qualsiasi cosa ci servisse: personale, impianti, macchinario, attrezzature, ecc. dovevano provenire da quel cantiere. In teoria l'idea era valida; ma in pratica ne derivarono parecchi conflitti d'interesse. Ognuno tirava l'acqua al proprio mulino. Per avere in cantiere "la topografia" dovettero intervenire le sedi centrali. In verità, col tempo i rapporti migliorarono e potemmo disporre della nostra autonomia.

Con i dati che il topografo aveva cominciato a trasmettere all'ufficio tecnico si definirono le aree per l'ubicazione dei baraccamenti di cantiere, sia i nostri che della Direzione Lavori.

Si stabilirono le superfici idonee e la posizione dell'impianto di frantumazione degli aggregati, dell'impianto del ghiaccio, della torre beton con i sili del cemento, delle vie di corsa e del punto fisso del blondin, nonché del laboratorio prove.

Studiammo i percorsi per gli allacciamenti idrici e per l'energia elettrica e le strade di cantiere, nonché la geometria del "barrage": diga in calcestruzzo di particolare geometria: due raggi di curvatura orizzontale e verticale (arco-cupola), per una altezza superiore ai cento metri, sviluppo del coronamento diga; cinquecento metri per sei metri di larghezza.

Fu redatto un primo programma dei lavori (con percorso critico) con l'individuazione delle risorse. Evidenziammo i fabbisogni nel tempo e predisponemmo una pianificazione finanziaria.

A Thar Es Souk non vi era nulla di quanto noi necessitavamo. Per le comunicazioni installammo un telefono satellitare (previa autorizzazione della gendarmeria).

Per gli approvvigionamenti disponemmo un servizio quotidiano a

mezzo furgone con il capoluogo della regione, Taounate, e con il cantiere di M'Jara.

Passati i primi due mesi immersi in montagne di carta, provvedemmo per l'arrivo ad Asfalù dei macchinari per il movimento terra e dei rispettivi operatori; era ormai tempo di iniziare la costruzione degli insediamenti di cantiere, sia di quelli abitativi che degli impianti.

Con l'arrivo di nuovo personale, il villaggio di Thar Es Souk entrò in fibrillazione. I prezzi degli affitti andarono alle stelle e non c'era modo di trattare con i proprietari delle abitazioni.

Dovemmo rivolgerci all'autorità locale.

Personalmente mi recai nella sede del Kaid, che può essere paragonato al nostro sindaco. Non credetti ai miei occhi quando scoprii che era una mia vecchia conoscenza. Avevo già avuto con lui rapporti di lavoro nel 1989. Io responsabile del cantiere per la realizzazione del progetto idraulico della "Chute de Matmata", lui Kalifa di Oulad Ayyad, piccolissimo villaggio della provincia di Fès.

Era un ottimo inizio, anche se a Matmata eravamo entrati in contenzioso per questioni tecniche legate all'approvvigionamento idrico del nostro cantiere prima e per gli abitanti del luogo poi. Allora mi avevano obbligato a utilizzare una tubazione in fibrocemento, che io non volevo, perché quel materiale in Italia era ed è tuttora considerato cancerogeno.

Ma il Governatore di Taounate fu irremovibile: "*Qui siamo in Marocco, non in Italia; se volete l'acqua, l'avrete, a condizione di utilizzare le tubature in fibra di cemento*", mi intimò. Avevo ribattuto che la salute, oltre l'investimento, era affare nostro e quindi rifiutammo.

Acquistai un camion cisterna e feci costruire un serbatoio adeguato a ospitare acqua potabile. Sottoscrissi un contratto con un privato che disponeva di una sorgente e di un potabilizzatore e per tre anni lo utilizzai per i fabbisogni del cantiere. L'acqua "del Governatore" la usai esclusivamente per impianti, officine e piazzali.

Ma ritorniamo a Thar Es Souk. Il Kaid fece molto per il cantiere di Asfalù. Quello che lo spingeva ad aiutarci in maniera così determinata era "il suo amor patrio".

Noi lavoravamo per realizzare un'opera di grossa rilevanza a beneficio della comunità del suo paese. Il Kaid sentiva il dovere di

essere il nostro tramite nei confronti dell'amministrazione dello Stato.

La sua competenza e le sue conoscenze ci aiutarono anche a smussare attriti e dispute che inevitabilmente sorgono quando la cultura, la mentalità e le abitudini delle persone sono molto diverse.

Il Kaid era la persona che riusciva a calmare gli animi, a far ragionare la sua gente e a ricreare serenità nell'ambiente. Si era conquistato il rispetto di tutti noi. Per lui feci una cosa sola: assunsi sua figlia come aiuto segretaria e, onestamente, non ebbi mai modo di pentirmene, perché si dimostrò sempre un'impiegata modello e, con il tempo, anche capace.

A proposito di segretarie, ricordo la prima: segretaria di direzione con un'esperienza importante e con molti anni di servizio. Era molto preparata, anche perché aveva lavorato in parecchie imprese europee in Marocco e conosceva molto bene le lingue (quattro, scritte e parlate); di buon carattere, non più giovanissima e single.

La conoscevo da tanto e la apprezzavo perché sapevo della sua abilità, che avevo avuto modo di apprezzare nel periodo in cui aveva lavorato a Thar Es Souk. Al ritorno da un periodo di ferie, si trasferì in cantiere ad Asfalù. Non compresi mai la ragione della sua decisione quando, dopo pochi giorni di permanenza, un mattino mi disse senza giri di parole: "Moi, je ne pose pas mon cul dans un bureau comme ça". Rimasi allibito, ma feci buon viso a cattiva sorte e cercai la sostituta.

Dopo qualche settimana, l'ufficio amministrativo presentò la candidatura di una segretaria che aveva già avuto, anni prima, un'esperienza di lavoro con un'impresa italiana. Fu assunta. Era molto volonterosa e brava, ma dovemmo avere molta pazienza. Col tempo, si sa, maturano le nespole e anche la segretaria migliorò. Un mattino la cercammo dappertutto, ma non la trovammo. La radio di cantiere la diede dispersa con il responsabile del personale locale. In un sol colpo perdemmo due impiegati che ricoprivano ruoli importanti. Ci appoggiammo, infine, all'aiuto segretaria, la figlia del Kaid.

Dimenticavo di ricordare un positiva esperienza, che io e i miei colleghi di lavoro avemmo nel periodo trascorso nel villaggio di Thar Es Souk.

Nonostante le difficoltà iniziali, le arrabbiate e la stanchezza, la sera, consumata la cena, io e l'ingegnere dei servizi tecnici, con il

quale dividevo l'appartamento, avevamo preso l'abitudine di sederci sul tetto a terrazza della casa che abitavamo, a guardare il cielo. Intorno a noi il buio assoluto; sembrava di toccare le stelle con le mani, come se fossero appena sopra la nostra testa. Contemplavamo entusiasti la Via Lattea, una miriade di luci piccolissime che disegnavano nella volta celeste un'autostrada bellissima. Eravamo in mezzo alle montagne, fra i contrafforti del Rif, il silenzio e il nero della notte ci avvolgevano, mentre l'aria fresca si levava tutte le sere per compensare il caldo del giorno. Provavamo una intensa sensazione di pace e serenità; ci sentivamo contenti, appagati.

Parlammo ai colleghi di questa nostra esperienza. Gli piacque molto, per cui si formò un gruppo che diventò sempre più numeroso e curioso. Il tetto della nostra casa, la notte, era divenuto il luogo dei nostri incontri. Oltre a contemplare le stelle, ci scambiavamo idee, opinioni, progetti futuri; parlavamo della famiglia, dei figli, di automobili, di moto, di sport, di tutto tranne che di lavoro (quello era riservato al giorno). Diventammo un gruppo molto affiatato.

Il cielo e le stelle divennero la nostra occupazione notturna, stimolando sempre più la nostra curiosità, che venne parzialmente appagata quando, per meglio documentarci, decidemmo di acquistare un telescopio a Casablanca.

Nel giorno festivo, il responsabile dell'ufficio tecnico era incaricato delle ricerche per individuare i passaggi delle varie costellazioni nei diversi giorni della settimana e di fornirci di elementi utili all'individuazione di pianeti come Giove, Saturno, Venere, etc.

Era arrivato intanto il tempo di lasciare il villaggio di Thar Es Souk per trasferirci nel nostro nuovo campo su in cantiere, di fronte ai lavori che dovevano iniziare.

La logistica non era stata ancora stabilita al cento per cento, ma il programma lavori prevedeva per settembre 1996 l'avvio degli scavi.

Le pareti di roccia liscia che si dovevano preparare per alloggiare le spalle del corpo diga, interessavano una superficie, specie sul lato destro, molto estesa come profilatura della roccia.

La verticalità dell'ammasso roccioso interessato alla costruzione dell'opera presentava parecchie difficoltà, oltre a una reale pericolosità, sia per gli accessi che per le altezze alle quali il personale doveva operare.

Iniziammo gli scavi molto timorosi, attaccando per prima la spalla

sinistra. I primi spari (volate) e le prime pulizie (smarino) misero in evidenza la parete rocciosa scavata, con in vista le mezze canne della perforazione, a testimonianza della esatta profilatura della parete.

Affrontammo gli scavi della diga con prudenza ma anche con determinazione; si lavorava su due turni di dieci ore, sei giorni la settimana. La domenica mattina era dedicata alla manutenzione del macchinario.

La Direzione Lavori era stata affidata a giovani ingegneri, che ci rendevano la vita impossibile con continui controlli e verifiche.

Nel timore che l'Impresa potesse approfittare della loro inesperienza, si inventavano le cose più assurde, come la taratura degli strumenti topografici, il controllo delle bolle dei livelli, oppure lo svolgimento di certe attività come la messa in opera del "beton project" solo durante il giorno. Alla fine, tuttavia, guadagnammo la loro fiducia, in verità anche grazie a elargizioni di favori e ricchi premi.

Sulla spalla sinistra gli scavi diga iniziarono dopo il completamento di quelli per l'alloggiamento dei binari per lo scorrimento dei carri del blondin.

Si utilizzarono le stesse tecniche impiegate per lo scavo in spalla destra. Il risultato fu ugualmente buono. Terminammo due settimane dopo la fine degli scavi in sinistra.

Mentre eravamo nella fase di scavo per l'imposta diga e avevamo intrapreso quello della prima galleria d'iniezione, arrivò il 4 dicembre, giorno di Santa Barbara.

Ci preparammo per festeggiarla nel miglior modo possibile. Si era provveduto per tempo ad approvvigionarci di quanto necessario per fare una "bella figura".

Invitammo le nostre rispettive direzioni di Milano e Madrid, la nostra Direzione Lavori di Rabat, le autorità locali. Mancava solo l'officiante della Santa Messa.

Partì per Fez la mia bellissima Nissan rossa con tanto di autista. Non ritornò mai più in cantiere. Un incidente stradale mise fuori uso prete, autista e vettura.

Il prete ci costò una fortuna perché le sue condizioni abbastanza gravi suggerirono il trasporto in Francia, e in Marocco non fece più ritorno.

L'autista si rimise in salute, ma fu poi licenziato (aveva causato

lui il sinistro per disattenzione). La vettura, invece, fu rottamata.

La festa di Santa Barbara fu comunque un successo.

Natale arrivò dopo pochi giorni. Fu un obbligo permettere a quasi tutti gli espatriati il ritorno in famiglia. Ci dividemmo le festività: alcuni a Natale, gli altri a Capodanno. Il 10 di gennaio riprendemmo tutti con nuove energie e con gli obiettivi sempre più chiari e presenti nelle nostre menti.

Terminati gli scavi diga, a valle di questi ultimi iniziarono le attività per la realizzazione dello sfioratore, tecnicamente definito a sifone, esterno allo sbarramento e posto in spalla destra, distante dalla spalla diga un centinaio di metri. Due gli attacchi per la sua costruzione: da monte e da valle.

Durante tutta la fase degli scavi, nessuno del personale espatriato si mosse dal cantiere. Rimanemmo tutti come degli assediati, attaccati alle nostre mansioni e ai nostri compiti.

Il cantiere intanto si stava ingrandendo. Il personale espatriato proveniva tutto dal cantiere di M'Jara, quindi era già esperto e disponibile a sostenere grandi sacrifici.

Come dicevo in precedenza, eravamo fuori dal mondo e gli spazi limitati non permettevano di realizzare campi di football, tennis o altre strutture, come era avvenuto invece nel cantiere precedente, dove vivevano anche le famiglie ed erano presenti le scuole sino al ginnasio. Avevamo solo un campo da bocce.

In fase già avanzata, si stavano completando le diverse installazioni.

Quando arrivò dal Messico l'impianto per la produzione del ghiaccio rimasi allibito: un ammasso di rottami arrugginiti. Mi lamentai immediatamente con il responsabile impianti della sede di Milano.

A distanza di pochi giorni, giunse in cantiere il tecnico che, visto l'impianto, non fece una piega. Munito di carta e penna, mise nero su bianco l'elenco dei ricambi da ordinare. Il mese successivo si ripresentò in cantiere (nel frattempo il materiale per la messa a punto dell'impianto era arrivato) per iniziare il montaggio. Fece un lavoro eccezionale: è vero che noi gli demmo tutto il supporto necessario, ma lui fu comunque bravissimo. La produzione del ghiaccio fu continuativa e l'impianto non ebbe mai un guasto.

Eravamo pronti per iniziare la costruzione del "barrage".

Non avevo un capo-diga. L'uomo che cercavo stava lavorando

alla costruzione di una centrale termoelettrica in un cantiere nei pressi di El Jadida. Sapevo che non si trovava bene e che era prossimo a lasciare. Chiamai il responsabile di quel cantiere e la mia sede in Italia. Nel giro di pochi giorni ebbi quello che cercavo. Avevo enorme fiducia in lui perché conoscevo da tempo le sue capacità di serio e preparato "assistente alle opere d'arte". Non mi deluse: fece un lavoro eccezionale.

Il vantaggio di avere un assistente valido è che non viene mai solo, ma di solito porta con sé anche i capisquadra e gli operatori capaci; quella volta, però, non fu così. Il personale lo richiesi al cantiere di M'Jaara. Sapevano che la costruzione della diga presentava delle difficoltà operative non semplici e per questo mi inviarono dell'ottimo personale specializzato.

Cominciammo. I primi getti iniziarono verso il mese di aprile del 1998. Le fondazioni erano pulitissime (come diceva la Direzione Lavori, "ci si doveva poter mangiar sopra"). Eravamo diventati matti a soffiare aria e acqua in quella valle così nera che sembrava lo fosse diventata ancor di più. Ne uscimmo con buoni risultati. I provini del calcestruzzo avevano confermato le resistenze richieste (in molti casi anche superiori ai valori del *Cahier prescription special*). Iniziammo a salire con le casserrature.

I conci cominciarono a salire: i pari più in alto, i dispari sotto. Ci eravamo alzati di otto, dieci metri, quando arrivò un'ondata di piena improvvisa, nera, forte, violenta, rapida e carica di detriti.

Quel giorno, terminato il pranzo, come al solito ci eravamo seduti fuori della mensa per fumare una sigaretta, in attesa di riprendere il lavoro. Il geologo che si era già incamminato a piedi verso il laboratorio, gettato distrattamente uno sguardo verso monte, rimase come paralizzato da quanto aveva visto e prevedendo quello che sarebbe avvenuto, emise un urlo agghiacciante che ci fece sobbalzare. Ci alzammo e corremmo verso il ciglio del piazzale. Lontana, una enorme massa d'acqua scura stava scendendo verso valle. Immaginai subito quello che sarebbe avvenuto: si sarebbe infranta con enorme violenza contro le pareti dell'anfratto roccioso, e poi, entrata dentro la gola, si sarebbe abbattuta contro il nostro "muro" appena iniziato.

Ci precipitammo sul ponte in ferro che collegava le due spalle della profonda gola.

Urlando e suonando i clacson delle vetture, cercammo di attirare l'attenzione per avvertire chi fosse in zona di fuggire, di uscire dalla forra. Il tempo per scappare c'era. Ma non vedemmo nessuno. Dopo una trentina di minuti la valanga d'acqua, trasportando con sé arbusti, sassi, alberi, urtò l'ammasso roccioso che chiudeva la valle. Verso monte si formò un lago e dentro la forra l'acqua limacciosa precipitò con un rumore forte e cupo come se stesse schiaffeggiando la roccia, poi si smorzò e corse verso valle. Non ci furono vittime. I danni alle strutture, alle attrezzature e al macchinario sarebbero stati poi quantificati.

Non persi tempo però nell'inviare un avvertimento scritto alla Direzione dei lavori. Qualora non si fossero installate subito delle stazioni per il rilevamento della portata del fiume lungo il suo percorso e altrettante per le segnalazioni acustiche e visive; se non ci fosse stato fornito del personale idoneo permanente, che seguisse scrupolosamente le misure di sicurezza, l'impresa non avrebbe ripreso i lavori. Se fosse capitato di notte, sarebbe stata una strage.

Onestamente, non pensavo potesse succedere un evento del genere. E' vero che nei giorni precedenti vi erano state delle piogge, ma nulla poteva far presagire una piena di tali dimensioni.

Dopo una settimana entrammo nell'orrido. Sia le casserrature che il muro della diga avevano resistito all'impatto dell'acqua, senza problemi. Le attrezzature, invece, erano state spazzate via, così come il compressore (ritrovato due mesi dopo). Il macchinario eravamo riusciti a sollevarlo con il blondin. Con la Direzione Lavori trovammo poi un accordo per la quantificazione economica dei danni subiti e per il tempo che si era perso.

L' amministrativo del cantiere era dipendente Cubiertas. Entrò nel mio ufficio ed esclamò: *"I miei a Madrid vogliono conoscerti e hanno bisogno di parlarti. Ho già prenotato il volo, partiamo fra tre giorni."* Non sapevo che cosa dire. Aggiunse anche che non conosceva le ragioni di questa mia convocazione.

Sulle prime mi allarmai, poi mi dissi che non c'era motivo di preoccuparsi. Sentii Milano: la Direzione mi rispose di andare.

Preparai una montagna di carte per essere documentato, ma alla Cubiertas interessava tutt'altro.

Volevano sapere come eravamo riusciti a rispettare finora il programma lavori, tenuto conto delle difficoltà esecutive, e se



pensavamo di terminare il lavoro nei tempi dovuti. Erano curiosi di conoscere anche come era organizzato il cantiere, se avevamo avuto problemi in merito al macchinario e se il blondin (di loro proprietà) operava correttamente. Tutto qui, una chiacchierata durata un mattino.

Ne dedussi che quel viaggio fosse un premio.

Trascorsi poi tre giorni nella capitale spagnola e visitai la città. Rientrammo la domenica sera; lunedì ero di nuovo in cantiere.

Con il salire dei getti, notammo che le facce del concio verso l'interno della diga presentavano delle microfessure

Nella mia vita di cantiere ho imparato ad ascoltare quelli che ne sanno più di me. In questo caso, fu interpellato l'ing. Lombardi dell'omonimo studio con sede a Minusio in Svizzera e con il quale avevo già avuto contatti di lavoro.

La spiegazione fu che, a causa della sottile sezione trasversale del muro della diga, il differente coefficiente termico fra la parete di monte (fredda) e quella di valle (temperata) causava quelle microfessure, che non richiedevano tuttavia alcun intervento. Riprendemmo il ritmo dei sei conci a settimana.

Il lavoro proseguiva nel rispetto del programma lavori. Il sabato sera, una o due volte al mese, con l'auto raggiungevo Fès. La strada per arrivarci era maledettamente stretta e pericolosa. Gli incidenti erano frequenti e spesso gravi, come quello accaduto allo sfortunato parroco. Mi facevo sempre accompagnare dall'autista.

I ristoranti in città come Fès rimanevano aperti fino a tardi. La migliore cucina che conoscevo era quella di Gaston, che gestiva un ristorante sotto i portici del Boulevard Hassan II.

La sera, quando tornavo dal cantiere, era quasi una consuetudine prendere una "soupe à l'oignon"; altri piatti che gustavo con piacere erano il "confit de canard", ma anche il "lapin à la cocotte", les "escargots à la bourguignonne" e le "poulet roti". Ma ciò che mi spingeva a recarmi a Fès era soprattutto il desiderio di cambiare, di uscire dalla solita routine.

Quel ristorante lo frequentavo già da quando lavoravo a M'Jaara. Lo gestiva, come dicevo, Gaston, un francese che non sembrava francese. Era riservato, ma sincero e gioviale, niente puzza sotto il naso, e poi cucinava davvero bene; quando era ai fornelli, però, diventava intrattabile perché voleva dimostrare che lui (non

tanto la cucina francese) era il migliore.

Ci si fermava sino a tardi, e da buon anfitrione, quando rimanevano solamente i clienti-amici, offriva del vino francese oppure italiano sempre di ottima qualità.

Con lui, il mattino presto, ci si recava al golf per le solite nove buche, che il più delle volte raddoppiavamo. Ci si divertiva, oltre che con il gioco, con gli sfottò. Io giocavo meglio di lui, e questo gli suscitava un pizzico di invidia. Fece venire una nuova attrezzatura dalla Francia, ma i risultati non cambiarono.

Fèz e i suoi dintorni offrono paesaggi unici.

Quando mi assaliva la nostalgia delle mie vallate, mi recavo a Ifrane, oppure ad Azru, in montagna, per vedere la foresta dei cedri.

Ifrane è una località che dista da Fèz quasi un centinaio di chilometri; è sita sulle pendici dell'Alto Atlante, in una zona ricca di abeti, di pini e di cedri del Libano: un posto incantevole.

Una piccola realtà, molto ben attrezzata, che assomiglia a uno dei nostri centri turistici delle Alpi: piscina coperta, impianto di pattinaggio sul ghiaccio, impianti di risalita (a mezz'ora d'auto), laghetto artificiale, giardini con bouganville di differenti colori (rosso e bianco), piante di jacaranda dai colori che vanno dall'azzurro al violetto, viali alberati, bellissimi. In estate è un paradiso.

Un Natale, a casa in vacanza, parlai di questo fantastico luogo in famiglia. Mia figlia, non credendo alle mie parole, volle venire con me che dovevo rientrare in cantiere, per assicurarsi della veridicità del mio racconto.

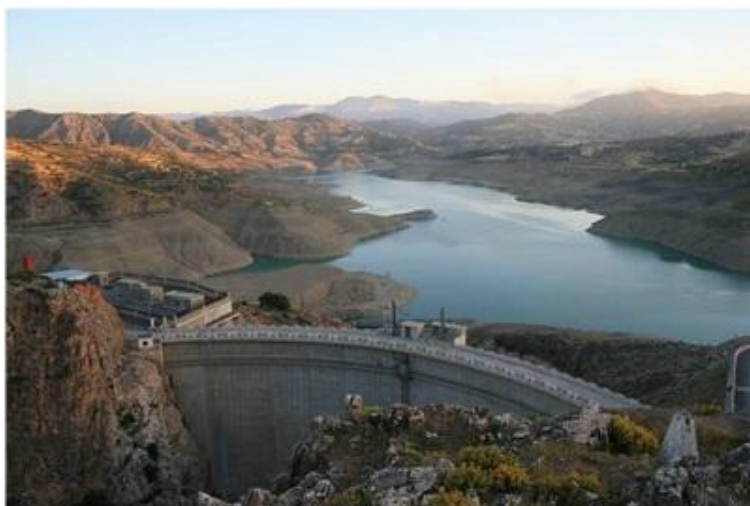
Ci recammo a Ifrane; rimase tanto entusiasta che l'anno successivo con le sue amiche ci passò la settimana prima di Natale. In Marocco lavorai dal 1989 al 1998 ed ebbi più volte occasione di visitare il Paese, da sud a nord, da est ad ovest. Con moglie e figli al seguito, ho conosciuto luoghi e persone di una ospitalità e cortesia rare.

Anche i miei colleghi avevano la possibilità di scendere a Fèz oppure a Meknès; erano tutti ottimi conoscitori del paese. Avevamo un solo obbligo prima della partenza: informare il Capo Campo del luogo in cui si andava. Inoltre, era consigliato rientrare per cena. Ogni mercoledì si prenotava la vettura per il fine settimana. I permessi al personale venivano concordati con la Direzione del Cantiere, in accordo con i capisettore. Per avere sempre gli espatriati motivati, era

quasi un obbligo permettere queste "fughe" dal cantiere.

Salimmo con i conci più velocemente verso le spalle della diga. Un rallentamento dei conci centrali era previsto per il posizionamento della tubatura in acciaio, che in seguito avrebbe trasportato l'acqua del lago per far girare la turbina della centrale elettrica (condotta forzata). Il blondin fu occupato durante il giorno a seguire questa attività che permise ai montatori di esibirsi in spostamenti acrobatici nel vuoto, a cinquanta metri di altezza, in completa sicurezza. Proseguimmo poi verso l'alto, sino al completamento dei getti diga, che terminammo in dicembre.

Terminati gli scavi e i rivestimenti in calcestruzzo dei cunicoli, si approntarono le attrezzature per intraprendere le attività di perforazione e d'iniezione di cemento, acqua e additivi, al fine di rendere impermeabili sia le pareti rocciose che il contatto roccia-calcestruzzo diga. Queste attività durarono dei mesi. La spalla destra assorbiva tonnellate di cemento, dato che presentava molte porosità. A distanza di qualche anno, seppi che quel volume di roccia necessitava ancora di essere trattato in modo pesante.



Dovevamo terminare i lavori di valle per chiudere la porta che avevamo lasciato nel corpo della diga. Prima di Natale, chiudemmo l'apertura .

La parte più complessa nella costruzione dello sfioratore a sifone rimaneva il rivestimento in calcestruzzo armato dell'imbocco all'acqua. Le difficoltà maggiori erano rappresentate dal modo in cui si doveva colare il calcestruzzo all'interno del cassero, quindi dentro l'armatura in ferro, e dalla successiva vibratura.

Non doveva comparire sulle pareti di quest'opera nessuna bolla d'aria, cioè nessun buco, anche piccolissimo. Questo per evitare il rischio di cavitazione.

Il progetto Asfalù non prevedeva nel corpo diga alcun tipo di scarico. Secondo questo sistema, quando il lago raggiunge il livello

prefissato dagli studi idraulici, l'acqua obbligatoriamente entra nel sifone a imbuto per essere scaricata a valle, nel suo letto naturale.

Vi precipita dentro, esercitando sulle pareti circolari, una pressione notevole.

Il piccolissimo buco, sollecitato da questa forte pressione, è costretto così ad ingrandirsi. La sommatoria di una serie di imperfezioni, se pur di lieve entità, può arrivare a compromettere la sicurezza dell'intera opera.

Sul coronamento della diga si stava provvedendo ad allargare la piattaforma per consentire il transito al traffico stradale (il ponte in ferro sarebbe rimasto sotto l'invaso) e a costruire l'alloggiamento dei comandi della paratoia dello scarico di mezzofondo.

I grossi lavori erano ormai terminati; mancavano le finiture, la rimozione degli impianti e la sistemazione definitiva dei campi che rimanevano a disposizione del personale di guardia all'impianto.

A ciò andavano aggiunte la chiusura della contabilità dei lavori e quindi l'emissione degli ultimi stati di avanzamento lavori. Ero soddisfatto. Chiamai casa. Volevo che i miei figli vedessero quel lavoro.

Li attesi a Casablanca, e da qui ripartimmo subito in aereo con destinazione Fès, dove pernottammo. Infine Asfalù. In cantiere c'erano stati e più volte, ma quello che li colpì allora fu l'insediamento del muro della diga dentro quell'anfratto roccioso. Erano curiosi, pieni di domande; per me fu una grande soddisfazione.

Rientrammo per le festività natalizie. Per me aveva fine l'esperienza del cantiere di Asfalu.

La mia testa era già nelle Filippine, il cantiere successivo.



004



*Mario Mancini*

## UN CONGRESSO A SEUL (2015), UNA BELLA REALTÀ

— — □ — —

*“**L**a nostra vita è stata sempre movimentata, e come spesso rimarchiamo nelle nostre conversazioni con amici e parenti, tutti sanno che abbiamo sempre il trolley pronto dietro la porta e un passaporto valido in mano”.*

E' proprio questa l'idea che mi ha accompagnato da sempre. Nonostante gli ultimi anni, per la maggior parte, li abbia trascorsi in sede, non mi è mancata l'opportunità di spostarmi in giro per il mondo per una serie di eventi, come mi capitò nel 2015 per organizzare lo stand italiano in occasione del XXV Congresso Mondiale della Strada,

presso il Coex Center di Seul (Corea del Sud).

Rimasi otto giorni in quel Paese, che non conoscevo, ma che si rivelò una piacevole e continua scoperta. Furono numerose le settimane antecedenti all'evento dedicate alla preparazione del nostro stand e alla scelta del materiale da portare per divulgare e far conoscere la nostra attività e partecipazione in tanti lavori nel mondo; il convegno si rivelò utile anche per prendere contatti con le imprese presenti per possibili future collaborazioni.

Partii con un volo diretto di Alitalia la sera del primo novembre; durata prevista di undici ore e quarantun minuti per percorrere circa 9.000 km, fortunatamente in classe Business con tutti i confort. In verità, eravamo solo quattro persone e quindi dal personale di bordo ricevevmo il massimo delle attenzioni.

Decollare poco prima delle diciotto e sentirti chiedere subito di cenare mi sembrò però eccessivo; chiesi pertanto di posticipare la cena alle venti, mentre nell'intervallo avrei occupato il tempo nella lettura dei giornali. Ma questo non mi fu possibile del tutto, in quanto alle diciannove si presentarono con la cena e mio malgrado dovetti acconsentire che mi fosse servita; avrei proseguito la mia lettura dopo averla consumata. Nulla da dire sulla buona qualità del pasto e le continue premure per servirti a puntino.

Fortunatamente il volo si svolgeva di notte e così il tempo trascorse più in fretta: una bella dormita in classe business si può fare e ci si sveglia freschi e riposati, o quasi.

Una volta arrivati nel moderno Incheon Airport di Seul, espletate le formalità burocratiche di rito, si scende di tre piani per arrivare al piano banchina del treno metropolitano. E qui è possibile già constatare la differenza con il nostro paese: il treno, pulitissimo e molto spazioso, in alto sulle porte riporta il percorso con le singole fermate e man mano che il treno avanza, il tragitto da rosso si colora di verde e non vi è modo in alcun caso di sbagliare la fermata. Lungo il percorso è facile riconoscere lo spettacolare ponte strallato Incheon Bridge, aperto nel 2009. Il ponte, che corre a 50 metri dalla superficie del mare con pali di fondazione da tre metri di diametro, è molto lungo: copre 12,3 chilometri, con una larghezza di 33,4 metri per sei corsie, con campata centrale da 800 metri e pile alte 230 metri.

Arrivati alla fermata di scambio, si sale sulla metro, e vi assicuro che prendere la metropolitana a Seul in un'ora di punta è

un'esperienza che non si dimentica facilmente. Le scritte sono in coreano, e in inglese per fortuna, ma si deve prestare molta attenzione, perché i nomi si assomigliano tutti; si deve stare concentrati anche per non confondere la direzione: alcune linee sono circolari e se si sbaglia verso, si arriva alla fermata prevista anche dopo un'ora, invece che in dieci minuti.

Trovai comunque molta disponibilità da parte dei coreani che, vedendomi come turista, si offrirono gentilmente, in più di un'occasione, di fornirmi le indicazioni utili a non sbagliare. In alternativa, esistono dei video nelle stazioni, su cui, una volta inseriti il punto di partenza e quello di arrivo, escono evidenziate sul display le linee con il percorso più breve, con le stazioni di trasbordo, i tempi di percorrenza e il prezzo del biglietto. Viene consigliato addirittura su quale carrozza salire per un trasbordo veloce da una linea all'altra. Cose da noi impensabili.



I prezzi dei biglietti sono diversificati a seconda dei percorsi; si può acquistare il biglietto singolo oppure propendere per il carnet da dieci corse, ma esistono anche forme di abbonamento di vario tipo. Le linee sono numerate e classificate con i diversi colori; altre sono ancora in costruzione e, una volta ultimate, esse permetteranno di raggiungere località finora mai servite.

La metro di Seul è relativamente giovane. La prima linea, la blu n.1, fu inaugurata alla fine degli anni Settanta; negli anni Ottanta seguirono la linea 2, 3 e 4. Si sta ancora costruendo l'estensione di alcune linee esistenti; altre, di nuova concezione, sono previste tra il 2019 e 2021. In alcune stazioni si trovano interconnesse addirittura tre linee a livelli diversi. A quelle sotterranee, vanno aggiunte le metropolitane leggere di superficie, che sono un potenziamento dei collegamenti locali sia nel centro della città che nelle aree suburbane.

Arrivato alla mia fermata della linea 2, vicino al Centro Congressi Coex, mi bastarono pochi minuti per essere in albergo, l'Ibis Styles Ambassador nel quartiere Gangnam, reso famoso anche dal tormentone del rapper sudcoreano SPY: un moderno hotel con tutti i confort, che purtroppo non ebbi la fortuna di sfruttare del tutto a causa delle giornate intense e interminabili che ogni congresso riserva.

Le sorprese arrivarono la mattina dopo, quando, recandomi a piedi al Centro Congressi, da subito percepii la sensazione di trovarmi in una città frenetica: una corsa continua da parte di tutti per arrivare in orario in ufficio, un senso del dovere esasperato.

Percorrendo il marciapiede, uscendo dall'albergo, trovai impresso sulla pavimentazione il divieto di fumare. Ma come? Siamo all'aria aperta, in città e non si può fumare? Per quanto il divieto possa sembrare assurdo e quindi anche scontato infrangerlo d'istinto, è consigliabile non farlo: la città è piena di telecamere poste a diversi livelli e direzioni; basta provare a fumare e subito ci si trova di fronte un poliziotto che ti redige un verbale per l'infrazione commessa.

Poco più avanti vi è una Bike Station, un vero parcheggio meccanizzato per bici, dove si può tranquillamente lasciare il proprio mezzo, che viene poi, terminato l'uso, ritirato inserendo il numero del box e pagando il tempo in cui è rimasto lì parcheggiato. Si possono anche noleggiare biciclette con il sistema del *bike sharing*, molto diffuso e praticato dai coreani.

All'attraversamento pedonale il semaforo rosso indugia molto prima di dare il via al passaggio dei pedoni, che avviene su due serie di strisce, ognuna per una direzione di marcia. E' possibile osservare gente che corre con ritmi forsennati per cercare di arrivare in tempo ad attraversare e scorgere sul volto di molti la preoccupazione per un possibile ritardo, che evidentemente potrebbe metterli in cattiva luce con i superiori, visto l'attaccamento al lavoro che questo popolo ha insito nel proprio dna.

Proseguendo per il breve percorso verso il Centro Congressi, lungo il viale alberato e ricco di fiori e piante, si sentiva una piacevole musica, che scoprii provenire da altoparlanti collocati sui pali dell'illuminazione, dotati di sensori che si attivano al passaggio dei passanti. La cosa mi sorprese molto.

Le prime impressioni provate nel frequentare la città furono quelle di un ordine quasi maniacale, ma anche di un profondo rispetto



delle regole e delle persone, oltre che del bene pubblico.

Arrivai al Centro Congressi in anticipo per rendermi conto dell'organizzazione e, all'accoglienza, mi furono fornite dalle hostess



tutte le indicazioni necessarie. Avevamo a disposizione tutto il primo piano riservato per l'esposizione, l'aula magna e le varie sale per gli incontri multidisciplinari.

Nulla da dire anche del nostro stand Italia, al cui allestimento avevano partecipato diverse imprese

del settore, come Anas, Aiscat, noi e il Politecnico di Milano, condividendone gli spazi oltre che le spese.

A mezzogiorno del primo giorno tutto era pronto, grazie anche all'aiuto di Kim, la nostra assistente coreana, che aveva curato spedizioni e sdoganamento del materiale e che ci assistette per tutta la durata del convegno.

Nel pomeriggio arrivò il nostro Ambasciatore per inaugurare il nostro padiglione e dare il benvenuto a tutto il personale presente; dopodiché fu servito un gran rinfresco tipicamente italiano a base di tramezzini, pizzette, parmigiano e pasticceria tipica, rigorosamente "made in Italy".

Nei giorni che seguirono ci furono diverse simpatiche iniziative. Negli altri stand ogni giorno si festeggiava un evento: presentazioni di prodotti, relazioni su lavori... e alla fine, sempre, un bel seguito mangereccio. Così un giorno era il turno degli spagnoli e si festeggiava con il loro prosciutto affettato al momento dal cuoco; un altro dei francesi e si festeggiava con spuntini a base di vari formaggi tipici.

Arrivò anche il nostro turno. Presentammo presso il nostro stand il "terzo ponte sul Bosforo", con un bel pienone di tecnici e invitati, che seguirono con molta attenzione ed estremo interesse le nostre spiegazioni sul metodo usato, i materiali e le tecnologie, il varo dei conci di questo ponte ibrido e unico nel suo genere, finito tra l'altro in soli tre anni e già entrato nella storia dell'ingegneria. La presentazione

fu un gran successo e si concluse in serata con un rinfresco all'italiana offerto ai presenti, con i quali ci intrattenemmo per rispondere alle tante domande e curiosità suscitate dalla visione delle numerose *slide* e dei filmati che avevano accompagnato le spiegazioni durante gli interventi dei relatori, tra cui quello del prof. Calzona, illustre docente alla Facoltà di Ingegneria della Sapienza e autore di libri e trattati d'ingegneria.

Per non essere da meno, anche noi offrimmo un bel rinfresco tradizionale, con parmigiano e prodotti tipici italiani, dolci e bevande, tra cui un ottimo prosecco italiano.

Arrivò anche il momento di una tipica cena coreana in un locale molto particolare e conosciuto, con giardino ricco di piante e cascate d'acqua. La curiosità era molta, essendo noi al corrente dell'abbondante uso di verdure cotte al vapore, della marinatura dei cibi, dei sapori piccanti tipici della loro cucina. Anche il modo di consumare le pietanze è unico; lo si fa con bacchette di metallo, a differenza degli altri paesi asiatici che usano quelle di legno. Per non parlare del modo di tenerle tra le dita e di farle ruotare: per noi impresa impossibile; così, alla fine si desiste e si chiedono le posate normali per poter tranquillamente terminare il pasto.

Il piatto tipico è il *Kimchi*, verdura lasciata fermentare in salamoia insieme a varie spezie, di solito cavolo cinese insieme a cipolle, aglio, zenzero e peperoncino piccante; un contorno per tutte le pietanze, che non manca mai a tavola, come il pane per noi.

Il barbecue coreano a tavola, con i carboni ardenti messi nelle apposite sedi dei tavoli, è uno spettacolo. Il *Bulgogi* (*bul* significa "fuoco", *gogi* "carne") è la "carne al fuoco", solitamente di maiale o di manzo, costata o controfiletto, lasciata marinare per alcune ore con olio di sesamo, soia, pepe nero, cipolla e aglio, zenzero. Vi assicuro che è veramente squisita; ha un gusto particolare con una morbidezza davvero unica, dovuto anche alla cottura alla brace.

Analogo piatto è il *Galbi*, altra carne alla griglia: costine di manzo o di maiale, sempre marinate in salsa di soia con della frutta, pera e mela o kiwi; questa pietanza ha un gusto dolciastro ma gradevole. È servita in occasioni di festività e ricorrenze locali; non manca mai sulla tavola coreana.

Un'altra specialità è il *Bibimpap*, letteralmente "riso mescolato"; infatti al riso si aggiunge della verdura condita e passata in padella

con della carne marinata e poi cotta, amalgamata con pasta di peperoncino e salsa di soia; il tutto guarnito in cima con uovo fritto. È portato in tavola dentro una ciotola di pietra molto calda con gli ingredienti che vanno mescolati insieme.

I *Mandu* coreani, invece, sono l'equivalente dei nostri ravioli. Il ripieno è di vario genere: carne mista a verdure, gamberetti, carne di maiale; il condimento è la salsa di soia con peperoncino a volontà.

La cucina coreana si basa sul principio dei cinque colori: il rosso, il giallo, il blu, il bianco e il nero.

I componenti devono essere in equilibrio e armonizzati per dare specifiche proprietà nutritive a ogni pietanza. Il tutto è accompagnato dalla tipica bevanda di riso glutinoso fermentato: il *Magoli*.

Alla fine della cena una botta di *Soru*, la bevanda più popolare coreana, preparata con cereali o con patate dolci, che somiglia alla vodka e ha un alto contenuto alcolico.

Beh, potete immaginare come ci siamo sentiti alla fine della cena, con un sapore di gusti diversi in bocca e la preoccupazione di non superare indenni la notte. Andò comunque bene, anche se la passammo a bere continuamente per dissetarci e annacquare lo stomaco per diluire gli innumerevoli cibi ingeriti.

Al mattino, mi rifeci subito con una ricca colazione all'europea, adatta a riprendere i gusti e i sapori abituali.

Nei giorni trascorsi a Seul feci una visita in città, soprattutto per ammirare l'opera di Zaha Hadid chiamata DDP, il "Dongdaemum Design Plaza", uno dei maggiori progetti di sviluppo della città, inaugurato nel 2014 e connesso alle linee metropolitane; infatti la stazione che prende il nome della struttura è l'incrocio di ben tre linee, la due, la quattro e la cinque, su livelli diversi. Un vero spettacolo!

L'edificio è famoso per le sue eleganti curve formate da oltre quarantamila pannelli in lamiera di alluminio microforata. Viene utilizzato come spazio pubblico di notevole flessibilità per allestimento di mostre, concerti, convegni, sfilate di moda; contiene il museo del design e una biblioteca, disposti su una superficie di 85.000 mq. su otto piani, di cui quattro interrati.

La tecnologia di avanguardia è presente con pannelli fotovoltaici, riciclo di acque, doppi elementi di facciata e un parco con specie arboree selezionate e scelte con accuratezza.

La fortuna volle che davanti al Coex Center si trovasse uno dei

tesori di Seul, il tempio buddhista Bongeunsa. Non potevo certo perdere l'occasione di visitarlo. Approfittai di una delle pause del Convegno e in una bella giornata di sole, una rarità visto che eravamo nel mese di novembre e pioveva costantemente, lo visitai e mi documentai sulla sua storia.

Questo tempio è antichissimo, essendo stato fondato nel 794 d.C. sotto la dinastia Silla; da poco è stato restaurato e ricomposto integralmente. Situato nel cuore della città, immerso nel traffico intenso delle numerose vie, circondato da numerosi palazzi e grattacieli, è tuttavia inserito in un polmone verde, in cui si trovano una ventina di edifici dall'architettura tipica, ognuno con proprie peculiarità.

All'ingresso vi è il padiglione dedicato ai quattro guardiani del tempio; ma l'elemento che lo caratterizza è la statua gigantesca del Buddha, alta ben ventitré metri, la più grande di tutta la Corea, costruita in dieci anni con la partecipazione di oltre diecimila credenti. Trovarsi lì dentro, immersi nel silenzio di un parco a ridosso di una città per contrasto molto chiassosa e frenetica, osservare i coreani pregare e fare offerte al loro Buddha, è un'esperienza indimenticabile, che suscita un profondo senso di rispetto e un desiderio di quiete.

L'ultimo giorno di permanenza a Seul coincideva con l'apertura serale della "Festa delle lanterne", che si svolge lungo il fiume Han per circa un chilometro. Vengono esposti per l'occasione disegni e animazioni illuminati da lanterne che sono accese al tramonto,



quando tutti i presenti rivolgono una preghiera a Buddha. E' una festa di tipo carnevalesco che ha il suo fascino, con delle coreografie inconsuete: le lanterne tradizionali, confezionate con carta di gelso, sono colorate vivacemente e riproducono i temi più svariati, dai personaggi dei cartoni animati agli eroi dei fumetti, dagli animali a scene di vita quotidiana.

Abbandonai la festa in serata per prendere poi la metro e quindi il treno per l'aeroporto. Il volo di rientro decollava intorno alla mezzanotte per Abu Dhabi, dove era previsto uno scalo tecnico di un paio d'ore di prima mattina. Affioravano alla mia mente i tanti ricordi dei tre anni trascorsi in quella città e dei successivi viaggi che mi avevano riportato spesso nell'emirato omonimo, che ritengo uno degli Stati più organizzati e sicuri. Da qui, con un altro aereo dell'Etihad, raggiunsi Roma, alla fine di una settimana faticosa, ma ricca di una nuova esperienza, utile per arricchire il mio bagaglio professionale.

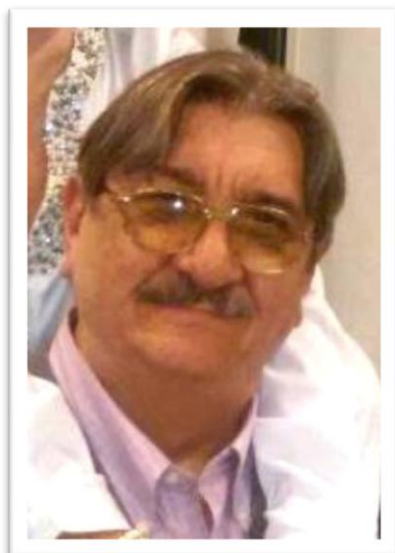
#### Bibliografia:

<http://Inx.costruzioni.net/2016/04/zaha-hadid-e-le-sue-opere/>





005



*Edison Jose Giro*

## LA SPEDIZIONE SUL LAGO STEFFEN

-- — □ — --

**L**l cantiere di Alicura era situato nel mezzo di un bellissimo paesaggio. La presenza del fiume Limay, teatro dei lavori per la costruzione di una diga, le montagne circostanti e la vicinanza dei luoghi incantevoli della Patagonia offrivano molte attrazioni per lo scarso tempo libero lasciato dal lavoro.

D'inverno, l'attività era abbastanza ridotta. Il freddo e la neve ci tenevano rinchiusi in casa e si usciva soltanto per andare al Club per condividere un bicchiere di vino con amici e compagni di lavoro.

Man mano che i giorni si allungavano, l'offerta diventava più

variegata. Quasi ogni fine settimana, se il tempo lo permetteva, andavamo al lago Traful o a Villa La Angostura o ancora, a Paso Flores, una vicina colonia tedesca. Eravamo un gruppo eterogeneo di espatriati e locali, in cui l'unica regola vigente era quella dell'amicizia. Ciascuno portava qualcosa da bere o mangiare e quindi si andava a pesca o, semplicemente, ci si sdraiava al sole, recuperandone la mancanza invernale.

La stagione di pesca si apriva nel mese di novembre e, siccome c'era il sole fino a quasi le dieci di sera, terminato il lavoro si prendevano canna e attrezzi per andare a procurarsi una trota per la cena.

C'erano noti pescatori, come G. o E. G. Quest'ultimo, al momento del suo cambio di destinazione, mi lasciò in eredità parecchie esche, che tuttora conservo gelosamente.

Questa attività ci permise di avere una relazione stretta con la *Guarda Fauna*, anche se non sempre proprio amichevole. La nostra avidità per i pesci ci portava, in alcune occasioni, a trasgredire il regolamento di pesca e a subire, se colti sul fatto, le sanzioni dei guardiani: addio canne, mulinello e soldi!



Tuttavia, un giorno furono loro ad avere bisogno del nostro aiuto. Erano impegnati ad aprire una stradina verso il Lago Steffen, vergine fino a quel momento, e un loro bulldozer Terex era andato in avaria, con le catene senza tensione per mancanza di pressione di azoto.

In officina era giunta la loro "disperata" richiesta di aiuto. N., il nostro capofficina, appena ricevutala, mi chiese d'intervenire, poiché avevo già una certa esperienza in materia.

Caricai i tubi di azoto, manometri e attrezzi vari sull'auto e partii in direzione del lago Steffen. Là mi aspettava il capo del gruppo



*Guarda Fauna*, che fu felice della rapidità del mio arrivo. Resomi conto dell'assoluta ignoranza sua e dell'operatore, riguardo all'entità del guasto, dopo un'attenta ispezione del mezzo, mi misi all'opera.

Sarebbe bastata un'oretta di lavoro, ma per "farla tragica" ne impiegai due: il Terex era nuovamente in condizioni di riprendere il lavoro.

Soddisfatto, mi obbligò a condividere un *asado* e, prima di ripartire, volle conoscere il costo dell'intervento. Seguendo le istruzioni di N., risposi che non ci dovevano niente. Non insistette molto, ma volle comunque sdebitarsi e mi consegnò, forte della sua autorità, due permessi di pesca senza data di scadenza, una per me ed una per N. Furtivamente, aggiunse l'invito a godere, soltanto noi, del lago "in prestito" per un fine settimana!

Tornato in cantiere, mi diedi immediatamente da fare per organizzare l'escursione. Nel volgere di pochissimo tempo si formò un gruppo variamente composto: assistenti di magazzino, membri dell'ufficio del personale e tecnico, dell'officina, minatori.

Il sabato mattina successivo, partimmo in sette su tre pick-up e una Fiat 128 in direzione del lago, distante circa duecento chilometri del cantiere. Siccome per strada non c'erano distributori, facemmo il pieno di carburante, certi che sarebbe stato sufficiente per l'andata e il ritorno.

Sembrava una spedizione di guerra: tende, gommone con fuori bordo, attrezzi da pesca di ogni sorta, cibo per una settimana, compreso un capretto; non poteva mancare il vino, più o meno venti litri di Rey del Neuquén, roba da diciassette gradi, acquistato da un russo che aggiungeva del miele per aumentarne il grado alcolico!

Una volta organizzato il campo, con l'aiuto del *Guarda Fauna*, i pescatori si diressero verso la riva del lago. Disposti a debita distanza l'uno dall'altro, rimasero tutti impegnati fino all'imbrunire nel tentativo di prendere qualche pesce. Fatica sprecata: niente di niente!



Deluso, il gruppo rientrò al campo e si organizzò per la sera, che si annunciava molto fredda. Avevamo anche un candidato cuoco, un bergamasco, che si era offerto di cucinare il capretto in umido "alla calabrese"(!).

Bicchieri e cavatappi in mano, comincio a girare il Rey del Neuquén. Si era fatto il buio e tutti, riuniti attorno a un grande fuoco minuziosamente preparato e acceso secondo le severe istruzioni del *Guarda Fauna*, aspettavamo la "bergamasque délicatesse".

La temperatura era scesa a tal punto che i commensali, me compreso, cercavano un'illusione di caldo nel Rey del Neuquén,.

Da qui il mio racconto diventa un po' confuso; forse a causa del buio, forse del freddo o, più probabilmente, del vino, ma non posso tralasciare il sapore e il calore del capretto che bruciava la bocca come brace.

Non si sa bene né come né perché, a un certo punto nacque una discussione, a cui partecipammo noi tutti ma, soprattutto, e neanche tanto nascosto, il Rey del Neuquén. La stessa, come era prevedibile, degenerò in alterco, col gruppo diviso in due fazioni. Il passaggio dalle parole ai fatti fu repentino: ne derivò una specie di guerriglia, le cui armi furono all'inizio pigne, ma subito dopo palate di braci, scagliate perfino dentro una tenda.

Il mio racconto della notte finisce qui perché, alcune ore più tardi, mi risvegliai dentro una tenda, con un terribile mal di testa che mi massacrava il cranio; sicuramente vi ero stato portato al riparo da un'anima caritatevole. Il panorama circostante era desolante. Quelli che si reggevano ancora in piedi si erano rifugiati dentro le macchine, chiusi a chiave per evitare le azioni dissennate degli scalmanati ancora in trance alcolica. I rimanenti, riacquistato un minimo di sobrietà, cercavano di risistemare il campo.

A mattina inoltrata, venni nominato pilota per guidare il gommone nelle gelide acque del lago. Partimmo, io e tre pescatori, alla ricerca di quelle trote che il giorno prima ci avevano beffato e che ancora non avevano la minima intenzione di farsi acchiappare. Ricordo che portavo un cappello che nel frattempo si era riempito di ghiaccio, ma da cui, a causa delle bassissime temperature, non sentivo stillare nemmeno un goccio d'acqua sulla mia testa.

Trascorsa un'ora abbondante, col serbatoio quasi a secco tornammo al campo.

La fortuna aveva arriso, sia pure in forma molto striminzita, a uno dei pescatori, che aveva catturato un unico pesce: un bell'esemplare di trota fontinalis dalla straordinaria misura di dodici centimetri (!).



Nel campo regnava un silenzio assoluto; gli uomini si scambiavano sguardi poco amichevoli.

Decidemmo allora di tornare ad Alicura, non senza avere consumato prima un pranzo improvvisato a pane, acqua e con un pezzetto di formaggio sopravvissuto alla notte di follia.

Saliti in macchina, uno di noi si rese conto di aver lasciato il suo orologio sopra una pietra, in riva al lago. "Non vi preoccupate - disse - scendo e monto sull'ultima macchina dopo la curva".

D'accordo con lui, noi riprendemmo il viaggio di ritorno che si stava svolgendo senza particolari intoppi. Eravamo ormai vicini al cantiere, quando il convoglio delle auto si bloccò ad ammirare quattro cervi, intenti a brucare in uno spiazzo pianeggiante in prossimità della strada. A questo punto l'autista della prima macchina, resosi conto di una assenza, chiese al resto del gruppo: "Ma, che fine ha fatto l'Ingegnere?". Silenzio totale. Mancava, giustappunto, il proprietario dell'orologio smarrito!

A causa della distanza dal lago e della scarsità di carburante, non era possibile per nessuno dei nostri mezzi tornare indietro. La decisione finale fu quella di proseguire verso il cantiere e... che Dio aiutasse l'ingegnere!

Il lunedì mattina, il gruppo fu convocato presso l'ufficio del Direttore dei Lavori. Lì ci aspettava un violento rimprovero da parte di C., che ci chiedeva il motivo dell'abbandono del nostro compagno. Questi, grazie a Dio, era tornato in cantiere dopo una notte trascorsa in *shorts* a una temperatura di meno cinque gradi. Si era riparato nella casa del *Guarda Fauna* ed era stato ricondotto alla base su una motocicletta guidata dall'operatore del Terex, che per fortuna doveva

recarsi in cantiere.

Sicuramente, col tempo, i partecipanti avrebbero ricordato l'avventura sorridendo.



006



*Sergio Vendrame*

## MITICO E TRAGICO AKOSOMBO 1961/66

— — □ — —

**A**kosombo è stato il secondo grande progetto idroelettrico dell'Impregilo in Africa dopo Kariba, o meglio, il primo dell'Impregilo, poiché quello di Kariba, sebbene realizzato dal medesimo gruppo di imprese italiane, è stato aggiudicato e costruito dal consorzio "Impresit Kariba PTY Limited", mentre Akosombo dalla stessa Impregilo costituitasi dopo la scissione dalla Torno.

Arrivai ad Akosombo, in Ghana, nel maggio del 1962 proveniente da Kariba e a lavoro ben avviato; infatti, come primo compito mi fu assegnato il rivestimento della galleria di deviazione

appena perforata e il portale della stessa, dove vennero installate tre paratie, due delle quali da utilizzare una sola volta per la chiusura definitiva, mentre la terza, quella centrale, operata idraulicamente, serviva per controllare, durante la formazione del lago, il flusso d'acqua richiesto a valle dalle varie comunità residenti nel territorio compreso tra la diga e il mare.

Ultimati i lavori di rivestimento del tunnel a valle e il portale a monte, si procedette con la deviazione del fiume attraverso la stessa galleria, che funzionò per circa tre anni, mentre venivano eseguiti i lavori della diga (Rockfill Dam): dragaggio fondazioni, costruzione dei due cofferdams, rilevato della stessa diga fino al livello superiore del fiume (circa trenta metri) e il resto del rilevato fino al coronamento della diga.

Il progetto di Akosombo, sebbene importante e inedito ai tempi



per l'impresa, poiché in rockfill con nucleo d'argilla, nuovo appunto per il consorzio, a parte la deviazione del fiume, non presentava altre difficoltà tecniche, esecutive o elementi di pericolosità che avrebbero potuto causare infortuni. Il progetto infatti proseguì senza incidenti di rilievo o addirittura mortali,

a differenza di ciò che si verificò a Kariba, fino a pochi giorni dal suo completamento e dopo l'inaugurazione ufficiale avvenuta verso la fine del 1965.

All'inizio del 1966 il cantiere era in fase di chiusura e la maggior parte del personale dirigente e delle maestranze espatriate aveva lasciato il Ghana per essere trasferita in altri cantieri che l'Impregilo si era aggiudicata in Africa e in Sud America. Per il completamento dei rimanenti lavori e la chiusura amministrativa contrattuale, era stato steso un nuovo organigramma: direttore di progetto ing. Leto, direttore amministrativo, rag. Carrano, direttore lavori, geom. Bigoni, e capocantiere il sottoscritto.

Il lavoro più importate da eseguire, oltre alle rifiniture della

centrale elettrica e le gallerie di drenaggio con iniezioni di consolidamento abatement o spalla della diga, era senza dubbio la chiusura permanente della galleria di deviazione con un tampone di calcestruzzo; per farlo, si doveva chiudere definitivamente anche la terza paratia idraulica, ma, ahimé, al momento della chiusura, si riscontrò che quella lasciava passare una forte quantità d'acqua che non ci permetteva di prosciugare la galleria onde poter realizzare il tampone permanente. Un bel guaio!

Data la pressione e il risucchio dell'acqua, era impossibile per un palombaro avvicinarsi alla paratia e verificare quale fosse precisamente il problema, che si pensava fosse collegato a un guasto idraulico. Furono giorni frenetici quelli che seguirono e, dopo varie consultazioni e confronti con l'engineer e owner, si decise che l'unica soluzione per tappare il flusso d'acqua e accedere da valle fosse quella di creare un tampone con roccia e filtri di fronte al portale dal lago, già quasi al coronamento. Intervento non semplice, poiché non si poteva eseguire da una piattaforma su terraferma, ma bensì dalla superficie dell'acqua a mezzo zattere che dovevano poi scaricare il tutto sul luogo preciso, non visibile, e a una cinquantina di metri sott'acqua.

Ovviamente, questo intervento imprevisto e inedito richiedeva attrezzature non comuni e non presenti in cantiere. I nostri ingegneri tuttavia non si scoraggiarono e l'ingegno italiano, pur messo a dura prova, dette eccellenti risultati; così, in meno di un mese, si incominciò a scaricare il materiale sul luogo, creando un tampone quasi impermeabile, atto a permetterci di accedere, in meno di due mesi, al portale entrando in barca dall'imbocco a valle della galleria.

Fu grande la nostra sorpresa nel constatare ciò che era successo: al contrario di quanto si era ipotizzato, e cioè che la paratia idraulica si fosse incastrata o fosse mal funzionante, riscontrammo invece che essa era ben chiusa, ma che la pressione dell'acqua durante i tre anni di funzionamento aveva eroso la soglia dell'apertura in calcestruzzo o cemento armato, creando così una grossa cavità e un flusso considerevole impossibile da gestire. Per ridurre le perdite d'acqua ancora notevoli, continuammo a scaricare materiale sigillante a monte fino a ridurre la quantità d'acqua in modalità gestibili con le pompe di drenaggio installate a valle della galleria; dopodiché incominciammo con la preparazione dei lavori per la costruzione del

tampone, che venne ubicato e costruito a metà galleria, a circa trecento metri dall'imbocco di valle.

Sin dal primo giorno dell'ingresso in galleria si procedette con il controllo dell'aria e la misurazione di possibile presenza o flussi di gas; la misurazione era fatta in collaborazione tra un ingegnere dell'engineer (Direzione Lavori) e un nostro tecnico. Il timore era che con l'acqua filtrante entrasse pure del gas, formatosi dalla decomposizione del materiale organico presente in fondo al lago; infatti, un giorno si verificò una piccola esplosione proprio a valle delle paratie, ma tutte le successive letture (rilevate ogni sei ore) diedero esito negativo.

Non avendo avuto altre avvisaglie di gas, si procedette normalmente con i lavori per la costruzione del tampone, senza adottare quelle precauzioni necessarie in presenza di gas; infatti illuminammo la galleria con fari elettrici, utilizzammo pompe elettriche, fiamme ossidriche, ecc. Anche la stazione di pompaggio all'imbocco a valle della galleria era alimentata in parte elettricamente.

Al tampone, che era di uno spessore di circa cinque metri, avevamo installato due tubi di diciotto pollici di diametro per drenare l'acqua d'infiltrazione; uno di questi tubi doveva essere chiuso dopo il completamento dei getti per mezzo di una sfera. Il tampone veniva eseguito in cinque getti da circa un metro e cinquanta di altezza e a un minimo di tre giorni di distanza tra un getto e l'altro onde permettere il ritiro del calcestruzzo; lo stesso tampone era incastrato in una chiave che veniva preparata tra un getto e l'altro con martelli compressori.

Come già premesso, io ero il responsabile dei lavori, ma data la complessità delle rifiniture della centrale elettrica e il tempo libero di cui godeva, il geom. Bigoni si era offerto



di seguire i lavori del tampone, dandomi così la possibilità di dedicarmi più a fondo a quelli di rifinitura.

Fatalità volle che nel frattempo si verificasse anche un colpo di



stato e che il Presidente Kwame Nkrumah, che in quel momento era impegnato in una missione di pace ad Hanoi, fosse destituito. Tutto questo però, a parte lo sconcerto causato all'Owner, organo di stato, lo scompiglio con l'engineer e la presenza di qualche mezzo blindato circolante in cantiere, non ci disturbò più di tanto, anche perché non avevamo bisogno di altri approvvigionamenti e i lavori erano in via di completamento.

Il 12 febbraio 1966, di venerdì, eseguimmo il quarto getto del tampone e di seguito iniziò subito la preparazione dell'ultimo getto (serraglia). Durante il sabato procedemmo con la cassaforma a perdere nel lato a monte del tampone, chiudendo ermeticamente ogni fessura, onde non perdere del calcestruzzo durante l'intasamento dell'ultimo getto; intervenimmo anche con quella a valle, lasciando un accesso per poter far vibrare e consolidare il calcestruzzo. Si pensò anche, diversamente da quanto era programmato, di chiudere uno dei due tubi di drenaggio dell'acqua proveniente dal portale, calcolando che l'acqua in accumulo non sarebbe salita nel tunnel durante la sosta domenicale creandoci problemi.

Con Bigoni era consuetudine riunirci ogni mattina sul piazzale della centrale elettrica per definire le necessità dei materiali e delle attrezzature e coordinare il personale da mandare nel tunnel, confrontandoci su eventuali problemi e sull'andamento dei lavori.

Il destino fece sì che quel lunedì mattino io fossi trattenuto nel piccolo ufficio della centrale per i problemi lavorativi di due operai; il Bigoni, vistomi occupato e non avendo nessuna richiesta particolare da farmi, si diresse direttamente al tunnel. Liberatomi dai due operai, anch'io mi infilai nel cunicolo di drenaggio diga. L'imbocco era collocato proprio all'opposto della galleria di deviazione, e cioè sulla destra della diga, dove stava per iniziare un getto di platea; ero già dentro una ventina di metri, quando sentii un forte boato, simile a quello di un terremoto. Corsi fuori per verificare che cosa fosse successo: notai allora, dalla parte opposta della diga, sul lato sinistro dove avevamo la stazione di pompaggio e l'accesso al tunnel, una nube di fumo bianco che fuoriusciva dal tunnel.

Qualcuno mi gridò che era saltata la stazione di pompaggio, ma quel fumo bianco mi fece rabbrivire; pensai subito a un'esplosione di gas, e non mi sbagliavo.

Presi la Land Rover, uno dei pochi mezzi leggeri rimasti in

cantiere, e volai verso l'imbocco del tunnel. Al mio arrivo stavano trasportando fuori il povero Bigoni, sorretto da Tonet e un'altra persona; alcuni, incuranti del pericolo, erano corsi dentro al tunnel per soccorrere gli infortunati. Bigoni era sfigurato, ustionato ovunque, ma cosciente. Fu adagiato sulla Land Rover per essere condotto in ospedale, non prima però che raccomandassi all'amico Tonet di fare molta attenzione; lo stesso Bigoni ci sollecitò a soccorrere gli altri infortunati.

Per fortuna l'ospedale di cantiere, che distava cinque-sei chilometri, era funzionante e avevamo ancora un nostro medico italiano. Lungo il percorso, il Bigoni mi chiese di informare subito sua moglie poiché, in base alla sua esperienza, sentiva che non avrebbe avuto scampo.

Il personale dell'ospedale, avvisato per telefono, era già in stato d'allarme poiché; cinque minuti dopo il nostro arrivo, furono ricoverati anche un altro ustionato, nelle stesse condizioni di Bigoni, e una terza persona del luogo. Dalla faccia del dr. Messina mi resi conto della gravità del caso, ma non lasciai l'ospedale finché non ebbi il parere del medico, che mi disse: "Guarda, Sergio, una persona con ustioni corporee del quaranta per cento ha cinquanta probabilità su cento di sopravvivere, ma a loro manca il settanta-ottanta per cento della pelle." Nella mezz'ora in cui mi fermai all'ospedale vidi arrivare altri corpi mutilati e irriconoscibili.

Feci ritorno in cantiere, dove trovai una situazione caotica: tutti gli abitanti del villaggio, operai di cantiere e impiegati d'ufficio, incuranti e inconsapevoli del pericolo, correvano e si erano infilati sulla passerella del tunnel lunga circa trecento metri. Dovetti faticare non poco per farli uscire e con alcuni fui costretto a usare parole forti. Solo dopo lo sgombero dei curiosi si poterono trarre le conclusioni.

All'appello mancava un italiano, Zangrando. Non si trovava, e solo nel pomeriggio fu riconosciuto all'obitorio da un lembo di pelle rimasto intatto su una natica; purtroppo, mancavano sia la testa che gli arti e nello stesso stato si trovavano altri sei-sette lavoratori locali. Alla fine della conta risultarono sette morti e cinque feriti gravi, di cui tre locali e due italiani: Bigoni e Bertona. Di questi, uno solo si salvò, il Bertona, aiutato dal suo fisico robusto, anche se perdette ben quaranta chili di peso.

Ricapitolando, l'esplosione causò undici morti in un cantiere

considerato fino allora esemplare per la sicurezza e l'assenza di gravi infortuni.

Ci si potrebbe chiedere: come mai il gas non era stato rilevato prima, mentre risultava ancora presente ore dopo l'esplosione? Che cosa successe realmente?

In effetti, il gas era sempre stato presente, ma in quantità minime e in percentuali non rilevabili dagli strumenti. E' probabile perciò, se non quasi certo, che durante il fine settimana, con l'accumulo e l'innalzamento dell'acqua tra il portale e il tampone, anche il gas si fosse imprigionato e compresso, divenendo così una potenziale miscela esplosiva. Lo scoppio, quasi sicuramente, era stato causato dall'accensione di una fiamma ossidrica. Il Zangrando e altri assistenti locali, per essere stati ridotti irriconoscibili a quel modo, dovevano trovarsi in cima al tampone. Essi furono recuperati all'imbocco del tunnel, e cioè a circa trecento metri da dove presumibilmente si trovavano al momento dell'esplosione, come se fossero stati "sparati" da un cannone.

Lo scenario che ci trovammo di fronte "a bocce ferme" era a dir poco sconvolgente, addirittura apocalittico. Per una settimana fummo costretti a raccogliere resti di carne umana che galleggiavano sul fondo del tunnel e che in certi casi ostruivano i pescanti delle pompe di drenaggio. Purtroppo quell'ingrato compito, essendosi rifiutato tutto il personale, dovetti svolgerlo io con l'aiuto di un collaboratore locale.

Il profondo cordoglio e la sciagura che ci aveva investito non ci esimevano dal portare a termine il lavoro del tampone rimasto incompiuto, intervento delicato e pericolosissimo poiché da eseguire alla presenza di gas esplosivo.

Come si può supporre, avvisati dell'incidente, i vertici dell'impresa arrivarono dall'Italia immediatamente e con loro pure degli esperti in gas, uno dei quali era il prof. Mili del Politecnico di Torino. Una volta stabilita la causa dell'esplosione e individuata la provenienza del gas, si decise sul metodo e le attrezzature da utilizzare per il completamento dell'opera, onde evitare una seconda esplosione.

L'ing. Baldassarini, che era stato il responsabile del progetto, ma che era in quel momento impegnato in altre opere, mi chiese se me la sentissi di impegnarmi nel condurre le difficili e pericolose operazioni o se dovesse far giungere qualche responsabile dall'Italia o da altri

cantieri. Ritenni mio dovere accettare, essendo praticamente l'ultimo capocantiere rimasto.

Così, con lo stesso Baldassarrini mi sedetti ad analizzare in maniera dettagliata ogni minimo intervento e, una volta definito con lui il programma, diedi inizio alle operazioni, operazioni che durarono circa un mese, con la minaccia del gas esplosivo che ci accompagnò fino al completamento dell'opera.

Ecco il racconto di quel tragico evento, che si verificò proprio alla fine del cantiere e che costò la vita a undici persone.



P.S. I personaggi della foto allegata costituiscono il gruppo di colleghi che si impegnò con il sottoscritto a portare a termine il difficile, delicato e pericoloso intervento.

— — □ — —

007



*Giuliano Barbonaglia*

## L'INIZIO: DIGA DI TARBELA, PAKISTAN

-- — □ — --

**A** fine maggio 1979, all'età di trentacinque anni, conclusi i cinque mesi di preavviso concordati con i vertici delle Cartiere Italiane Riunite presso lo stabilimento di Serravalle Sesia (oltre seicentocinquanta dipendenti). Vi avevo lavorato undici anni abbondanti, di cui gli ultimi sei come *responsabile del personale e dell'organizzazione*.

Mi ero dimesso per andare dove e fare che cosa, visto che molti mi ripetevano che avevo sbagliato a lasciare un posto di lavoro così?

La risposta era: per andare in Pakistan con I.G.L. per

rimpiazzare il capo del personale, prossimo alla pensione.

Sarei partito congiuntamente con i miei familiari, procedura di norma non prevista, poiché prima partiva il lavoratore e poi, dopo qualche mese, in genere sei, se confermato in servizio, veniva raggiunto dalla famiglia, sempre e quando ci fosse stata la disponibilità dell'abitazione.

Perché avevo preso tale decisione, nonostante una più che soddisfacente posizione lavorativa e retributiva?

A quel tempo nel mondo del lavoro si parlava molto di internazionalizzazione del proprio curriculum ai fini di uno sviluppo della carriera; un amico geometra, poi, che lavorava con I.G.L., mi aveva parlato molto bene del lavoro e della vita nei cantieri esteri.

Vi era quindi l'opportunità di fare altre significative esperienze professionali, oltre a quella di vivere in un contesto più semplice, umano e meno stressante di quello italiano, soddisfacendo, nel contempo, un innato senso della ricerca del nuovo, arricchendomi inoltre, assieme ai miei familiari, di nuove conoscenze e nuove esperienze umane, culturali ed esistenziali.

Da non sottovalutare, infine, la possibilità di accumulare, in un tempo relativamente breve, un piccolo capitale così da creare un fondo di sicurezza per il futuro.

Dopo due giorni, era prevista la nostra partenza per il cantiere di Tarbela. Tutto era stato preparato e organizzato per tempo.

All'estero, fino a quel momento, mi ero recato solo in Francia e in Spagna, in auto e per le vacanze; in aereo, invece, avevo viaggiato qualche volta con destinazione Roma per motivi di lavoro; l'inglese lo avevo ripassato negli ultimi tempi; sul cantiere mi ero documentato attraverso le pubblicazioni fornitemi dall'impresa; infine, sugli usi e costumi del Paese avevo consultato enciclopedie, libri e riviste, oltre a raccogliere depliant presso alcune agenzie di viaggio.

Mi sentivo, anzi ci sentivamo, pronti per il grande salto.

Finalmente arrivò il grande giorno! Sabato 2 giugno 1979, festa nazionale: partenza!

In tredici su tre auto ci dirigemmo in carovana verso l'aeroporto di Milano - Malpensa: noi quattro, cioè io, Renata con i nostri figli Barbara di otto anni e Davide di sette, quattro genitori, due fratelli e

tre amici.

Il momento di separarci fu quanto mai triste: noi con il magone, le mamme che piangevano, i papà che cercavano di nascondere l'emozione con qualche battuta più o meno spiritosa, i fratelli all'apparenza indifferenti, gli amici pure, e forse anche un poco invidiosi.

Entrammo nell'area d'imbarco, poi ci voltammo per un ultimo saluto: loro si sbracciavano, sventolavano fazzoletti, si asciugavano gli occhi. Rapidamente ci voltammo emozionati verso il controllo bagagli a mano e... via verso un nuovo destino.

Dopo un paio d'ore, ci imbarcammo su un aereo della PIA. Partiamo.

Il volo non fu dei più tranquilli a causa di forti perturbazioni. Comunque, alle prime luci dell'alba del giorno seguente, dopo uno scalo a Damasco, atterrammo all'aeroporto di Islamabad.

Controllo passaporti effettuato da personale molto gentile ed educato. Attesa, ritiro bagagli, uscita.

Appena la porta automatica che dà sull'esterno dell'aeroporto si aprì, fummo quasi risospinti indietro da un muro di aria torrida, nonostante l'ora mattutina, e da una marea di persone vocianti e vestite in modo che a noi pareva inusuale.

Non riuscivamo a capire che cosa ci potesse fare a quell'ora tutta quella gente davanti all'aeroporto.

In mezzo a quella moltitudine, si fece strada un uomo sventolando un cartello con la scritta "Impregilo". Si avvicinò, ci salutò molto gentilmente ed in inglese ci spiegò che lui era l'autista incaricato di portarci in cantiere. Ordinò poi a due persone di prendere le nostre valigie. Lo seguimmo fino all'auto, una Fiat 125, parcheggiata al sole di fronte all'aeroporto. Salimmo a fatica sull'auto rovente e ci avviammo verso il cantiere di Tarbela, distante circa cento chilometri.

Fortunatamente l'aria condizionata rendeva la temperatura interna gradevole. La moglie ed i figli si erano addormentati ed anche a me il sonno stava per sopraffarmi, ma lottavo per stare sveglio onde immagazzinare tutto quello che potevo vedere strada facendo.

Osservavo e riflettevo immerso nei più svariati pensieri, ma dopo molti chilometri percorsi vi erano domande a cui non riuscivo a dare risposta.

Soprattutto, mi era difficile capire come un Paese con una popolazione che in maggioranza viveva in condizioni di quasi povertà, avesse potuto sviluppare la bomba atomica e costruire una diga che, a quei tempi, era la più grande del mondo.

All'arrivo nell'enorme villaggio del cantiere, denominato Sobra City, venni accolto dall'addetto ai servizi logistici, sig. V., che nel dialogo di presentazione, scoprimmo di abitare in Italia a pochi chilometri l'uno dall'altro.

Questo aspetto, in seguito, avrebbe favorito il sorgere della nostra amicizia.

Dopo di che, V. ci invitò a visitare in auto il villaggio, che nelle fasi di costruzione della diga giunse a ospitare migliaia di espatriati di varie nazionalità con le loro famiglie.

Vi era di tutto e di più: due piscine, campi da tennis, da calcio, da golf, cinema, scuole, chiesa, ufficio postale, banca, ristorante, mense, club, supermercato, ospedale, negozi commerciali e artigianali vari; per non parlare delle numerose e graziose villette con giardino ben allineate lungo gli ampi viali alberati. Veramente una bella, accogliente ed efficiente cittadina che superava di gran lunga ogni nostra aspettativa formatasi sulla base delle fotografie viste in Italia.

A quell'epoca gli espatriati erano decisamente ridotti in quanto dopo la conclusione del contratto principale, all'impresa era stato assegnato un contratto aggiuntivo per l'esecuzione di lavori di completamento e di manutenzione.



Il giro si concluse davanti a una bella villetta, situata verso la collina e circondata da un ampio giardino con alti alberi di eucalipto.

Dopo essere scesi dall'auto, V. ci disse: *“Questa è la vostra casa. E' attrezzata di tutto e tutto è nuovo. Per qualsiasi necessità basta che mi*



*telefoniate. Passerò a prendervi alle dodici e trenta per pranzare insieme in mensa anche in compagnia di mia moglie."*

La casa era veramente bella ed accogliente e con tutte le dotazioni di ottima qualità. Era strutturata con cucina, soggiorno, tre camere da letto, bagno, ripostiglio, camera esterna con doccia per il personale di servizio e aria condizionata ovunque. Altrettanto bello era il giardino.

In mensa venni presentato a decine di persone. Incontra pure A., colui che avrei dovuto sostituire, il quale, dopo una cordiale presentazione, mi disse: "*Domani, lunedì, non venga al lavoro; riposatevi, organizzatevi la casa e fate i necessari acquisti al supermercato. Nel pomeriggio le farò avere l'auto in sua dotazione, una Fiat 125. Martedì mattina passerò da casa sua per farle strada fino al cantiere.*"

Lo ringraziai, ci congedammo e finalmente ebbe inizio il pranzo.

Il lavoro cominciò bene e ancora meglio proseguì.

Nel primo mese mi occupai degli espatriati di varie nazionalità.

In seguito, passai a seguire il personale locale, circa tremila persone in organico.

In questa fase ho avuto una imprevista e notevole collaborazione dagli addetti dell'ufficio preposto: tutti, parlando lentamente in inglese, si davano un gran da fare per spiegarmi tutto quanto si riferiva alla amministrazione ed alla gestione del personale pakistano.

Questa attività mi piaceva e mi interessava di più di quella di occuparmi del solo personale espatriato.

Più avanti, iniziai, ovviamente, ad operare in modo soddisfacente con entrambi gli uffici.

Ero contento del lavoro e dei positivi rapporti con gli addetti agli uffici del personale.



Soddisfatti lo eravamo anche della vita a Sobra City.

Avevamo una bella casa con un bel giardino recintato con tanti alberi e fiori variopinti e profumati, dove Barbara e Davide potevano giocare in piena libertà.

Dietro casa, avevamo realizzato un piccolo pollaio con qualche gallina e dei conigli. Vi era pure un grosso tacchino bianco che, vagando libero per il giardino, oltre a divorare una gran quantità di insetti, era sempre vigile e attento circa l'eventuale presenza di serpenti. Ogni tanto ci faceva visita una simpatica mangusta alla ricerca di cibo.

Avevamo realizzato anche un piccolo orto, dove coltivavamo insalata e altri diversi tipi di verdura.

Renata, oltre a qualche piatto locale che aveva appreso a preparare, cucinava come se fossimo rimasti in Italia, in quanto al supermercato si poteva comprare tutto ciò di cui si aveva necessità.

Avevamo preso l'abitudine di pranzare diverse volte alla settimana al club sulla collina, seduti ad un tavolo con ombrellone situato al bordo della piscina, oppure sotto al pergolato.

Faceva sempre molto caldo.

Renata preparava il cibo ed aiutata dai figli lo portava al club.

Io li raggiungevo nell'intervallo di lavoro. Facevamo il bagno e poi si pranzava tutti insieme. Dopo di che io rientravo in ufficio.

Al venerdì, giorno di festa, invece andavamo mangiare ottimi piatti in mensa.

Quando eravamo liberi si andava sovente alla scoperta di quello che il Pakistan ci poteva offrire: civiltà, storia, cultura, usi e costumi. Se la destinazione era relativamente vicina andavamo senza l'autista, in caso contrario lui ci accompagnava, facendo anche da ottima guida, dandoci, nel contempo, anche un senso di maggior sicurezza.



Oltre che con la famiglia V., avevamo instaurato una buona e reciproca amicizia con i F.; amicizia che purtroppo terminò quando essi furono trasferiti in un altro cantiere. Avevamo fatto anche altre amicizie, ma più superficiali.

Molto meno contento, invece, lo ero della vita di cantiere.

Non della vita che noi conducevamo, che era, come ho detto, molto positiva, era, invece, il *fattore umano* (mi riferisco al personale espatriato) il punto controverso della questione.

La vita sociale nel villaggio, al di là delle apparenze, formalità e convenzioni, la trovavamo abbastanza sterile.

Molto diffusa era la tendenza alla formazione di clan, gruppi chiusi dalle più disparate origini: luogo di provenienza, precedente cantiere, livello sociale, parentela, amicizia, settore di lavoro, nazionalità, etc..

Vi era quindi qualche difficoltà a comunicare e a instaurare buoni e disinteressati rapporti interpersonali e fra i gruppi precostituiti.

Oltre a questo era trasparente l'individualismo ed una certa indifferenza verso gli altri, fatta eccezione per una costante e manifesta ricerca dell'amicizia dei capi e di chi in cantiere poteva contare.

La reale solidarietà, poi, era uno degli ultimi pensieri.

Verso il personale locale poi, per qualificato che potesse essere, traspariva spesso un senso di ostentata superiorità, che sfociava a volte in manifestazioni di malcelato disprezzo.

In cantiere, pur essendo una piccola comunità, non c'era vera armonia, senso civico e comunitario. Costituivano in parte, ma solo in parte, un'eccezione i rapporti all'interno dei singoli gruppi.

Comunque, al di là di queste considerazioni, noi personalmente non abbiamo mai avuto alcun contrasto con le persone.

Dopo alcuni mesi di permanenza in cantiere, giunse da Milano un ispettore amministrativo, il rag. C., con il quale in un paio di settimane, durata della sua permanenza a Tarbela, si era instaurato un rapporto extralavorativo schietto ma amichevole.

Una sera al club, seduti a bordo piscina, discutendo della vita nei cantieri nel mondo, gli manifestai il mio desiderio di poter col tempo essere trasferito in altro Paese e, se fosse stato possibile, in un

cantiere a inizio lavori.

Dopo circa due settimane dalla partenza di C., A. venne nel mio ufficio, ubicato di fronte al suo, con un telex in mano dicendomi: *"- E' di C., che chiede se X (nome fasullo per evitare che si sapesse in giro il destinatario), ossia tu, è interessato a essere trasferito in Argentina. Che cosa gli rispondo? -"*

Sorpreso dalla rapidità della proposta di C., ma senza pensarci su più di un momento, gli dissi di botto: *"- Rispondigli, per cortesia, che X è interessato ad andare in Argentina. -"*

Lui annuì e io aggiunsi: *"Ora dobbiamo attendere la conferma da Milano. Sono più che contento di andare in quel Paese, ma mi spiace di averti fatto perdere del tempo e magari ritardare la tua andata in pensione"*.

Rimase un attimo in silenzio e poi affermò: *"Potrei andare in pensione, ma rimanere qui a Tarbela fino a fine lavori."*

Ci stringemmo la mano in modo molto amichevole, mi diede una pacca sulla spalla e senza più proferire parola ritornò nel suo ufficio.

Dopo un paio di settimane, giunse la conferma del mio trasferimento.

Rimanemmo a Tarbela fino alla fine di ottobre: cinque intensi mesi di vita e di lavoro nel mio primo cantiere italiano all'estero. Nel complesso, una esperienza sicuramente positiva e formativa.

Nel frattempo, i miei figli avevano iniziato là la scuola, la proseguirono in Italia per qualche giorno, per poi concluderla in Argentina.

In Italia ci fermammo circa una settimana, onde poterci preparare per il trasferimento nel nuovo cantiere.

In Pakistan eravamo andati con tre valigie perché lì servivano pochi indumenti, essendoci solo due stagioni: una calda e una tiepida, mentre al sud dell'Argentina, a cento chilometri da San Carlos de Bariloche dove era sorto il nuovo cantiere di Alicura, le stagioni erano quattro e con un inverno rigido e ventoso; di conseguenza, fu necessario preparare un baule e quattro valigie di effetti personali ed oggetti di uso comune.

Dopo di che, terminati i preparativi, ci recammo nuovamente in carovana verso l'aeroporto di Milano-Malpensa: altre lacrime, altri

saluti, e poi via verso un'altra fase della vita nei cantieri italiani nel mondo, fase durata circa dodici anni: dal 1979 al 1991.





008



*Gino Curti*

## **ZAMBIA 1973 - INIZIA LA DIGA DI ITEZHITZHI - UNA SITUAZIONE IMBARAZZANTE**

— — □ — —

**A**ll'inizio dei lavori, eravamo arrivati sul posto in una decina e alloggiavamo in una baracca prefabbricata, nella quale erano state ricavate le nostre stanze fornite di branda e di un armadietto metallico.

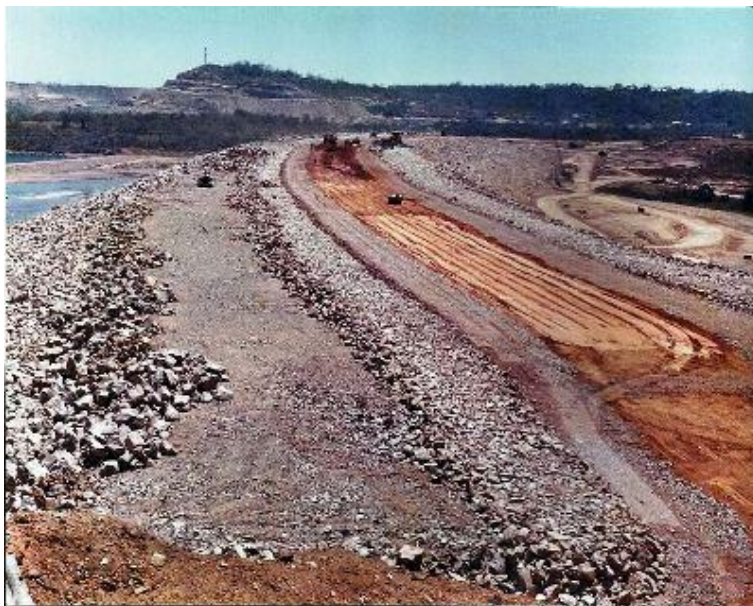
Quella baracca, rimasta abbandonata e disabitata da tempo, era servita anni prima a ospitare i tecnici svedesi che avevano condotto i rilievi e le investigazioni geologiche in zona, per poi elaborare il

progetto della diga.

Era il nostro primo alloggio e ne avevamo preso possesso dopo averla disinfestata e pulita alla bell'e meglio, cercando di liberarla dai parassiti e dalla vegetazione che l'avevano invasa.

Inizialmente, noi tecnici eravamo in pochi, ma ogni settimana il personale aumentava di numero per i nuovi arrivi dall'Italia; queste persone, che erano inviate per prime sul posto, avevano l'incarico di impiantare il cantiere.

Erano uomini duri e di poche parole, che sapevano arrangiarsi in qualsiasi condizione e difficoltà si fossero venuti a trovare. Ognuno di loro



aveva un compito specifico da compiere per realizzare le infrastrutture del cantiere: chi si occupava dell'installazione degli impianti di trattamento materiali, chi dell'officina, chi del magazzino oppure degli impianti dell'acqua potabile o dei gruppi elettrogeni per la corrente elettrica.

Essi alloggiavano provvisoriamente negli insediamenti nuovi che la Sweco aveva messo a disposizione, ma all'ora dei pasti ci si trovava tutti nella piccola mensa, dove ciascuno discuteva delle difficoltà riscontrate sul lavoro.

Fu in una di quelle occasioni che un nostro giovane collega si lamentò di essere stato punto da qualche insetto nel sonno durante la notte. Nel farlo, si era tolto la camicia, mostrando a tutti i segni delle punture che apparivano sul dorso e sulle spalle.

La scena fu notata da uno di quegli anziani esperti, che subito intervenne suggerendogli la soluzione da adottare in futuro. Soluzione che lui, diceva, aveva già adottato anni prima con successo in un altro cantiere. Il collega lo guardò con interesse chiedendogli: *“Come hai fatto? Dimmi come hai fatto, così anch'io potrò risolvere il problema!”*

E lui gli suggerì il rimedio: *“Vai in mensa - gli consigliò - e fatti*



*dare dal cuoco quattro scatolette di carne vuote. Sì, proprio quelle della carne Simmenthal! (tipo di carne che veniva consumato spesso, data la difficoltà, allora, di ricevere in cantiere i rifornimenti di viveri necessari). Poi, vai in stanza e in ognuna di esse infila un piede della branda metallica che sostiene il materasso. Fatto questo, devi versare in ogni lattina della nafta o gasolio, riempiendola almeno fino a metà; vedrai che nessun insetto riuscirà più a salire sul letto."*

Il giovane collega si diede subito da fare per seguire quel prezioso consiglio e la cosa finì lì.

Qualche giorno dopo, l'anziano carpentiere chiese al collega: "E allora? Tutto bene? Il sistema ha funzionato?" Questi lo guardò sconcolato, rispondendogli: "Il metodo è buono e ha funzionato per qualche notte, ma questi insetti sono furbi! Non riuscendo a salire dal piede della branda, si arrampicano sulla parete, lasciandosi poi cadere su di me dal soffitto!"

L'esperto carpentiere scoppiò in una fragorosa risata e battendogli una mano sulla spalla gli disse: "A questo punto conviene chiedere al Capo Campo di fare una buona disinfestazione!"

La disinfestazione venne eseguita con polvere insetticida sparsa attorno alla baracca e fra le intercapedini delle pareti. Tutto sembrava risolto e la tranquillità del sonno assicurata.

Questo fatto, però, mi aveva allarmato e reso guardingo; ogni sera, al mio rientro, ispezionavo la stanza, dando un'occhiata sotto il letto e guardando bene sotto le coperte prima di infilarmi sotto.

Fu così che una di quelle sera, al rientro dal lavoro, aprendo la porta della stanza vidi strisciare sul pavimento un serpentello che, spaventato dal mio arrivo, si stava dileguando velocemente con l'intento di nascondersi dietro l'armadio. Lo raggiunsi con un rapido scatto e col mio stivale di cuoio lo immobilizzai, schiacciandolo poi sul pavimento.

Curioso di sapere a quale specie appartenesse, lo presi cautamente fra le dita e osservandolo bene compresi che si trattava di un piccolo cobra; ormai conoscevo quella specie di serpenti, distinguibili anche da una caratteristica macchia bianca che portano impressa sotto la gola.

Era un piccolo esemplare, ma non per questo meno pericoloso di quelli adulti. Infatti, questi serpenti, oltre a essere estremamente velenosi, hanno l'abitudine di sputare negli occhi quando si sentono

minacciati.

Pensai allo scampato pericolo e cercai di capire da dove fosse potuto entrare. L'unica possibilità era che fosse entrato dalla fessura, alta un paio di centimetri, che vi era fra la porta e il pavimento.

Allora presi un asciugamano e, stendendolo bene sul pavimento, lo pressai contro quella fessura, chiudendola e impedendo così ogni possibilità di accesso a qualsiasi animale indesiderato.

La cosa finì lì, ma da quel giorno e in seguito per anni, tutte le volte che mi trovavo a dover dormire in simili alloggi di cantiere, prima davo una occhiata nel letto spostando le coperte e poi stendevo un asciugamano contro la fessura alla base della porta. In questo modo mi sentivo più tranquillo e il sonno sopraggiungeva veloce, mentre il pensiero correva rivolto alle persone care che stavano tanto lontano. Buonanotte!

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.

-- — □ — --

009



*Manrico Botto*

## PAKISTAN

— — □ — —

**A**lcuni dei miei compagni di scuola, ottenuto il diploma di perito meccanico, furono assunti dalla Valeo o dalla Ferodo, che avevano da poco aperto gli stabilimenti a Mondovì; altri, invece, furono assunti dalla Fiat.

Anch'io fui convocato per un colloquio di lavoro presso la Valeo, dove mi fu offerta l'opportunità di essere assunto, cosa che tuttavia non accettai perché già mi frullavano per la testa certe idee. La stessa situazione si riprodusse al colloquio presso la Fiat di Torino: anche qui ebbi la possibilità di accedere alla scuola allievi con uno

stipendio iniziale di 124.000 lire, molto appetitoso per quei tempi. Ricordo che nel corso del colloquio avanzai la richiesta di essere inviato in qualche stabilimento estero, richiesta che fu respinta se pur cortesemente; perciò rinunciai anche a quel posto di lavoro.

Nel frattempo, tutti i giovedì, compravo il "Corriere della Sera" di Milano, sul quale numerose pagine centrali sono tuttora riservate alle più disparate offerte di lavoro. Tra queste, una mi colpì particolarmente. Una importante impresa di grandi costruzioni, con sede a Milano, selezionava diplomati tecnici, anche alla prima esperienza di lavoro, da inserire nei suoi cantieri. Si richiedeva una conoscenza almeno scolastica della lingua inglese e, soprattutto, la disponibilità a trasferirsi all'estero.

Risposi immediatamente e dopo pochissimi giorni fui convocato a Milano per un colloquio. Si trattava dell'Impregilo, una delle maggiori imprese al mondo di costruzioni di dighe, ponti e strade.

Mi presentai negli uffici di via S. Sofia, sede operativa, dove l'ingegnere Belloni mi illustrò brevemente le caratteristiche del lavoro di cantiere, informandomi anche che la loro ricerca di personale tecnico derivava dall'aver vinto l'appalto di tre grandi lavori che stavano iniziando o che erano da poco iniziati.

Si trattava della costruzione di tre grandi impianti idroelettrici, con dighe e opere annesse, in Perù (Mantaro), Columbia (Chivor) e West Pakistan (Tarbela). Non mi fu precisato in quale cantiere sarei stato inviato nel caso avessi accettato, ma mi fu detto che il lavoro si sarebbe svolto su grandi impianti di trattamento inerti con la mansione di assistente del responsabile di settore. Mi fu proposto uno stipendio mensile iniziale di 384.000 lire, senza alcun periodo di prova, a fronte di un contratto annuale con rinnovo automatico. Trascorsi i dodici mesi, si sarebbe potuto rientrare in Italia per un mese di ferie. Rientri anticipati erano possibili per motivi importanti, ma prevedevano l'accollo totale delle spese di viaggio.

L'euforia del momento non mi permise di valutare a fondo le molteplici conseguenze che la mia scelta avrebbe causato, soprattutto in famiglia, con l'accettazione e la firma del contratto. L'ing. Belloni colse con molta umanità il mio stato d'animo, pertanto mi permise di valutare attentamente la situazione e, per non perdere del tempo, mi mandò nello studio medico per una visita di controllo, nel corso della quale confessai, non senza apprensione, che avevo

da poco superato una brutta pleurite.

Furono eseguiti degli esami radiografici, al termine dei quali il dottore mi chiese se ero sicuro che mi fosse stata diagnosticata proprio una pleurite. Spiegai del lungo ricovero in clinica e delle cure che avevo sopportato, aggiungendo che al momento in verità mi sentivo bene e che non avevo più avuto problemi. Purtroppo, avevo anche ripreso a fumare. Controllò più volte le radiografie e sentenziò che non era presente alcuna cicatrice sulla pleura. Mi licenziò dicendomi: "Se mi vuol dare retta, alle prossime visite di lavoro a cui verrà sottoposto, eviti di parlare di pleurite."

Incredibile. Ero euforico e ciò mi distolse dal pensare e valutare ciò che avrei fatto nei minuti successivi. Firmai il contratto di lavoro. Mi fu detto che entro pochi giorni avrei ricevuto un telegramma nel quale mi sarebbero stati indicati il cantiere di destinazione, la data di partenza e il programma di viaggio.

Rientrando in treno a Mondovì, l'euforia iniziale lasciò il posto a svariati pensieri. Come avrei fatto a informare i miei genitori? E la mia ragazza? E il posto di lavoro presso le Officine Magliano? E mille e mille altre domande, a cui non sapevo dare risposta. Fui preso dal panico, ma tornare sulle mie decisioni, cosa ancora possibile, mi sembrava un tradimento, prima di tutto nei confronti di me stesso. Decisi di non informare ancora i miei genitori e al ritorno a Mondovì mi confidai solo con F.. Anche lei rimase sorpresa e scoppiò in un pianto diretto. Ci voleva poco a capire che saremmo stati lontani per un anno. Chissà se la lontananza ci avrebbe uniti ancora di più o se ci avrebbe portato su strade diverse. Questo lo avremmo scoperto più avanti.

Intanto i giorni scorrevano veloci senza che trovassi il coraggio di informare i miei genitori. Sempre in silenzio con tutti, mi licenziai dal lavoro. Ricordo bene che l'ing. Boggio rimase sorpreso e mi ammonì, dicendomi che io volevo bruciare le tappe. Rimasi ancora qualche giorno per far acclimatare Gino, che avrebbe preso il mio posto.

Giovedì 29 gennaio 1970 arrivò un espresso dall'Impregilo. Lo ritirò mia mamma che, preoccupata, mi chiese che cosa stesse succedendo. Senza più scuse né indecisioni, doveti confessare. Apriti cielo!

La destinazione era il cantiere di Tarbela (West Pakistan), dove

si stava costruendo un impianto idroelettrico con una diga in terra sul fiume Indo, fino a quel momento la più grande al mondo mai realizzata.

La mattina di giovedì 5 febbraio 1970 partii, come richiesto, per Milano. Mi accompagnavano mia sorella Sandra e la mia ragazza F..

Preferisco non dilungarmi eccessivamente sui momenti di commiato dai mie genitori perché, ancora oggi, quando ci penso, mi sale un groppo in gola rivedendo dinnanzi a me il mio papà, molto emotivo, che piangeva come un bambino; la mia mamma invece era più "tosta" e non lasciava quasi mai trapelare le sue emozioni. Avrei capito, più avanti negli anni, il dolore che essi avevano provato quel giorno del distacco.

Giungemmo a Milano dopo un viaggio alquanto silenzioso e ci recammo agli uffici Impregilo, dove mi fu consegnato il biglietto ferroviario per Roma e quello aereo per Rawalpindi, unitamente ad altri documenti di viaggio. Ci recammo quindi in stazione centrale, da dove Sandra e F. ripartirono per Mondovì. Anche in questa occasione il distacco fu molto triste, in modo particolare con F., con la quale ci scambiammo vicendevoli promesse di fedeltà e d'amore.

Intanto era giunta anche per me l'ora della partenza; mi incontrai con tre operai che avrebbero viaggiato con me fino alla meta. Mi colpì il fatto che per me, assunto come impiegato, fu riservato un posto in prima classe, mentre per loro, operai, i posti erano in seconda classe. Senza indugio, mi aggregai a loro. Non avevo alcuna voglia di affrontare circa sei ore di treno in solitudine e con la miriade di pensieri che continuavano a frullarmi nella mente.

Giunti a Roma, proseguimmo in autobus per l'aeroporto di Fiumicino, dove nel tardo pomeriggio ci saremmo imbarcati sul volo per Karachi.

Non avevo mai visto un aeroporto né conoscevo le procedure di imbarco, per cui mi affidai all'esperienza dei miei compagni di viaggio che rientravano in cantiere dopo un periodo di ferie.

L'aereo della PIA (Pakistan International Airlines), un Boeing 720B, arrivò da Londra in perfetto orario. Fummo chiamati per l'imbarco e salii a bordo non senza emozione. Mi fu assegnato un posto vicino al finestrino, dal quale seguii, non senza timore, le varie fasi di decollo. Il volo prevedeva uno scalo al Cairo, dove fummo fatti sbarcare e accompagnati da militari armati, fatti entrare in una sala di

transito. Ripartimmo dopo circa un'ora, a notte inoltrata, e arrivammo a Karachi alle cinque del mattino seguente, dopo aver sorvolato decine di pozzi di petrolio nel deserto arabico, riconoscibili per la classica fiamma sulla torre di perforazione.

Siccome per il proseguimento del viaggio il volo era previsto alle dieci del mattino, fummo trasferiti in albergo, dove ebbi la possibilità di farmi una doccia, riposare e fare colazione. Il volo interno per Rawalpindi fu effettuato con un aeromobile Trident della PIA, che prevedeva un breve scalo a Lahore. Il volo fu interessante perché il tempo era buono e permetteva un'ottima visibilità.

Arrivammo a Pindi verso le due pomeridiane. Qui trovammo ad attenderci un minibus della ditta che, dopo circa tre ore di viaggio, ci depositò in cantiere. Quest'ultima parte del viaggio fu abbastanza avventurosa perché la strada da Rawalpindi a Peshawar, un'arteria molto importante e percorsa quasi esclusivamente da autocarri, era strettissima e male asfaltata.

Essa, importante via di comunicazione tra il Pakistan e l'Afghanistan, portava a Kabul attraverso il Kyber Pass. Pochi chilometri prima di Peshawar c'era il bivio per Tarbela, che si raggiungeva con una strada sterrata e molto polverosa. Giunto in cantiere ed espletate le formalità negli uffici del personale, fui destinato provvisoriamente al vecchio campo "A", dove mi fu assegnata una casetta con camera da letto, bagno e piccola cucina.

Questo campo, molto vicino al cantiere, stava andando poco per volta in disuso. Sarebbe stato presto sostituito dal nuovo campo base che si stava ultimando più a valle e che era formato da centinaia di belle villette per i dipendenti che avevano la famiglia ed altrettante casette che ospitavano gli scapoli.

Si stava costruendo una piccola città con ospedale, due supermercati, la Chiesa, due piscine, vari campi da tennis, due campi da calcio, due club esclusivi, due mense aziendali e diversi esercizi commerciali. Una particolare attenzione fu riservata alle scuole, in quanto molte famiglie avevano bambini e ragazzi. Pertanto c'erano due asili, scuole elementari e medie in italiano, francese, inglese e tedesco e un liceo, sempre nelle lingue citate. Tutti i docenti provenivano dai paesi di madrelingua.

Questa vera e propria città, battezzata Sobra City, ospitava circa cinquemila "espatriati" che erano in maggior numero italiani, seguiti

da tedeschi, francesi e americani.

Per il personale locale era stato costruito un villaggio nelle vicinanze che ospitava circa quindicimila pakistani e indiani. Al termine dei lavori, tutta la città, essendo parte integrante del progetto, sarebbe stata consegnata alla popolazione locale.

Per quanto riguarda il lavoro, ero provvisoriamente stato assegnato a un ufficio tecnico con l'ingegner Sappa, ma mi fu ordinato di andare a giro per i vari cantieri in modo da assuefarmi ai grandi impianti e macchinari per il trattamento e trasporto degli inerti.

Per questi spostamenti avevo a disposizione una Land Rover con autista pachistano. Il cantiere era enorme e si sviluppava su due fronti principali: la valle del fiume dove sarebbe sorta la diga e le cave



per l'estrazione degli inerti, che erano dislocate in una vallata parallela divisa da questa da una catena montuosa. Per raggiungere le cave di estrazione, si percorreva una strada tortuosa che si inerpicava sulla montagna per ridiscendere a Gandaf. Il tragitto durava circa un'ora, tempo che poteva essere

abbreviato percorrendo una grande galleria lunga circa tre chilometri, appositamente scavata, nella quale erano installati due grandi nastri trasportatori (main conveyors); tra di essi era stata ricavata una strada percorribile dalle auto di cantiere, previa autorizzazione.

Da questo tunnel partiva un nastro trasportatore (main conveyor) della larghezza di 240 centimetri e che scorreva su appositi rulli in acciaio alla velocità di circa trentacinque chilometri/ora; attraverso diversi passaggi (curve, salite e discese) raggiungeva una grande tramoggia mobile, posizionata sulla diga, dove il materiale veniva scaricato su appositi trattori con cassone che lo spandevano sulla diga.

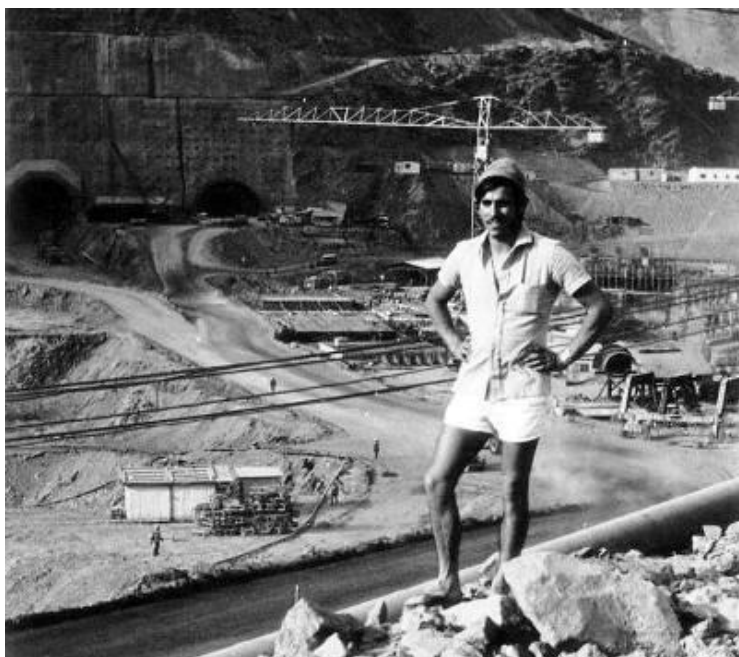
La particolarità di questi mezzi, denominati "bottom dumper", era, oltre alla enorme capacità di circa cento tonnellate, quella di scaricare senza fermarsi. Infatti, un sistema idraulico apriva due



grandi paratie poste sul fondo del cassone in modo che il materiale si scaricasse senza l'arresto del mezzo.

Una delle caratteristiche di questi grandi nastri trasportatori era il dislivello che dovevano superare dall'uscita della galleria proveniente da Gandaf al livello della diga in costruzione. Il tratto in discesa, della lunghezza di circa ottocento metri e con una pendenza di circa trenta gradi era azionato da quattro motori elettrici Siemens da seicento chilowatt di potenza caduno; essi avevano la caratteristica di produrre energia elettrica, che veniva immessa nella rete quando i nastri trasportatori viaggiavano a pieno carico, per la qual cosa non era necessaria alcuna alimentazione. Per l'arresto degli stessi, in caso di emergenza, intervenivano dei grandi freni a disco posti sull'albero motore di ciascun generatore. Ad ogni arresto di emergenza, eventualità che fortunatamente si verificava di rado, tutti i dischi dovevano essere sostituiti perché completamente usurati.

Dopo un breve periodo di lavoro nella sezione impianti per inerti, fui trasferito alla sezione "main conveyors" dei nastri trasportatori, il cui capo settore era l'ingegnere tedesco Hopfner. Questo, perché il suddetto settore era di competenza della Germania, che ne aveva curato il progetto, la



costruzione e l'assemblaggio in loco. Mi trovai subito a mio agio, dato che il settore era davvero interessante e stabilii un ottimo rapporto con il capo responsabile, che mi aveva subito dato molta fiducia.

Questa esperienza mi permise di migliorare la mia conoscenza dell'inglese, requisito indispensabile in quanto questa era la lingua ufficiale del cantiere; era obbligatorio quindi usarla in tutte le conversazioni di lavoro, anche tra italiani, specialmente nelle continue comunicazioni via radio. A questo proposito, è opportuno evidenziare che esisteva un apposito ufficio operante ventiquattro ore al giorno,

con il compito esclusivo di ascoltare e registrare tutte le comunicazioni radio. Se esse erano trasmesse in una lingua diversa, il fatto veniva segnalato all'ufficio competente, il quale provvedeva a detrarre dalla busta paga mensile una certa somma per ogni conversazione. Pure io cascai nella trappola qualche volta. Infatti, era presente in cantiere un tecnico piemontese che in passato aveva lavorato anche a Mondovì e che, quando mi chiamava via radio, mi diceva sempre "ciao purilu"; al che, non potevo esimermi dal rispondergli in dialetto.

Pochi anni dopo ci incontrammo a Mondovì, dove venne ad abitare con la moglie, una volta raggiunta la pensione.

In quella occasione, incontrai anche sua figlia Manuela che avevo già conosciuto a Tarbela e che lavorava come hostess di prima classe all'Alitalia.

Non si deve dimenticare che in cantiere non c'era possibilità di sciupare denaro perché tutti i servizi erano gratuiti; perciò l'unica spesa superflua erano le sigarette o i liquori, ovviamente per chi ne faceva uso.

Un altro modo per sperperare denaro era il gioco d'azzardo (carte e bigliardo), anche in questo caso per chi ne era soggiogato. Grazie a Dio, non ho mai avuto di questi vizi, se non quello del fumo. L'opportunità offerta permetteva di accantonare una discreta somma anche in cantiere in valuta locale.

Con i miei giovani colleghi, organizzammo così alcuni viaggi che ci portarono a visitare Lahore, la seconda città del Pakistan dopo la capitale Karachi, e Karachi stessa; facemmo anche un indimenticabile tour a Bangkok, Honk Hong e Tokio, del quale, però, tratterò più avanti.

Oltre a questi, la società stessa organizzava viaggi gratuiti di una giornata nelle vicinanze del cantiere o di più giorni in località più lontane.

Per me, il primo di essi fu la visita a Taxila, noto sito archeologico risalente alla civiltà dell'Indo, cui fece seguito un viaggio di tre giorni a Kabul, attraverso il Kyber Pass. Qui ebbi modo di vedere di persona ciò di cui avevo sentito parlare e a cui non potevo credere: il mercato delle donne; non nel senso che era frequentato solo da donne, ma dove le donne erano "merce in vendita". A prezzi

inferiori alla carne da macello era possibile, naturalmente per i locali, acquistare una donna, normalmente da schiavizzare, che poteva essere scelta in un "campionario" esposto in un'ala del mercato. Le poverette erano vestite di nero e rigorosamente invisibili in volto, per cui si acquistava a "scatola chiusa". Incredibile, ma purtroppo vero

Le giornate in cantiere scorrevano veloci e non c'erano particolari momenti di distrazione. Dopo dodici ore di lavoro a temperature che nel periodo estivo raggiungevano i cinquanta gradi all'ombra, non si attendeva altro che il momento di fare una bella mangiata e di ritirarsi in camera al fresco del condizionatore. Andare in piscina di giorno era sconsigliabile a causa della temperatura dell'acqua. Così, essa veniva molto utilizzata nelle ore notturne. La mensa era ottima e sempre con un menù abbondante e vario, adatto a tutti i gusti. Essa era aperta ventiquattro ore al giorno ed era sempre in funzione. Nel salone principale, che contava centinaia di posti, nell'angolo in fondo a sinistra erano collocate delle caselle in legno, dove veniva sistemata la posta in arrivo.

Io ricevevo lettere tutti i giorni, soprattutto da F., ma anche da casa mia e da alcuni amici ai quali ero particolarmente legato, oltre alla *Gazzetta di Mondovì*. La posta, via aerea naturalmente, impiegava circa otto giorni per arrivare a destinazione.

Dall'inizio del mese di agosto non arrivarono più lettere da F., per la qual cosa iniziai a preoccuparmi. Pensieri strani affollavano la mia mente senza trovare al momento alcuna spiegazione. Anche nelle lettere di mia sorella, non si faceva alcun cenno alla strana situazione.

Un giorno mi recai così negli uffici e chiesi di poter telefonare a casa. Non senza difficoltà, riuscii a ottenere la prenotazione per il giorno successivo. Mi sarei dovuto presentare nell'ufficio la mattina verso le nove e attendere la chiamata che, in ogni caso, non poteva essere assicurata. Infatti le comunicazioni con l'Italia avvenivano pressochè esclusivamente via telex. Trascorsero molte ore e, quando stavo ormai perdendo la fiducia, mi fu passata la linea il pomeriggio alle diciassette. Rispose mia madre incredula. Nel breve tempo che ebbi a disposizione, riuscimmo, tra le lacrime, a pronunciare le solite frasi rituali: "come stai, sto bene; e tutti voi? com'è il tempo", e via di seguito. Alla domanda come mai F. non mi scrivesse più, mia madre cambiò discorso e senza che io sapessi altro, la comunicazione si

interruppe.

Desolato e con il morale a terra, ritornai al lavoro cercando di escogitare qualche soluzione per venire a capo della situazione. L'unica possibilità che mi balenava nel cervello era quella di rientrare in Italia, anche solo per un breve periodo. Il problema sarebbe stato quello di ottenere un permesso speciale, cosa non facile.

La mattina successiva, mi recai nell'ufficio del personale per avanzare la mia richiesta, adducendo motivi familiari urgenti. Inaspettatamente, mi fu concessa l'autorizzazione, naturalmente con le spese di viaggio a mio carico. Il problema maggiore era l'ottenimento del visto per l'uscita dal Pakistan e il successivo rientro, con il relativo timbro sul passaporto.

Devo sottolineare la collaborazione che ottenni, probabilmente perché fu notata la mia "disperazione", tanto che in brevissimo tempo mi fu consegnato il biglietto aereo, mentre il passaporto mi sarebbe stato fatto pervenire direttamente in aeroporto a Rawalpindi. E così fu.

Partii una mattina presto dal cantiere su un'auto dell'impresa guidata da un autista, che mi portò in aeroporto; qui un addetto, come mi era stato detto, mi consegnò il passaporto. Mi imbarcai sul volo PIA per Karachi, da dove la sera stessa con un DC8 dell'Alitalia partii per Roma via Teheran. Giunsi a Roma la mattina, in tempo per prendere il primo volo del giorno per Torino. Era un DC9 Alitalia, a bordo del quale ero l'unico passeggero, tant'è che una delle hostess mi fece accomodare in prima classe, proprio alle spalle della cabina di pilotaggio. Non avendo informato nessuno del mio rientro, il tragitto da Torino a Mondovì lo feci in taxi; la soluzione mi costò una fortuna, ma fu necessaria perché, come si suol dire, non stavo più nella pelle dall'ansia di conoscere che cosa fosse accaduto.

Quando, giunto a Mondovì, entrai nel negozio, mia madre impallidì e mio padre iniziò a piangere. Dopo baci e abbracci veloci, mi recai nell'ufficio dove F. lavorava e la incontrai mentre scendeva le scale. Nel vedermi restò impietrita; l'abbracciai e cercai di baciarla.

Non ci voleva molto a intuire che qualcosa stesse cambiando o fosse già cambiata; tuttavia, ai miei occhi, e soprattutto al mio cuore, non riuscii a farlo comprendere. Era una strana sensazione quella che stavo provando, ma che non volevo ammettere. Riuscii comunque a darle appuntamento per la sera per accompagnarla a

Ormea, dove abitava sua madre.

Il suo silenzio, protrattosi per tutto il viaggio, mi fu sufficiente per capire che la nostra storia era finita. Non trovò mai il coraggio di spiegarmi come e che cosa le fosse accaduto, e questo mi fece molto male. Durante i dieci giorni della mia permanenza a Mondovì non ci incontrammo più, e devo confessare che non riuscivo a darmi pace né a trovare spiegazioni logiche su che cosa fosse successo e su come fosse potuto succedere. Ero desolato al pensiero che tutti i miei, anzi i nostri, programmi, che avevamo fatto prima della mia partenza, erano ormai solo un ricordo. Mi tormentava l'idea di aver gettato via per sempre cinque anni di un rapporto che credevo ormai consolidato da esperienze, non sempre positive, ma comunque vissute insieme e che credevo ci avessero legato indissolubilmente.

I dieci giorni a mia disposizione volarono velocissimi e giunse il momento del mio rientro a Tarbela.

La sera antecedente, mi recai al bar "La casa del caffè" per salutare gli amici. Tra questi Rino, barista e buon amico che, intuendo il mio stato d'animo, mi confidò il nome di colui che avevo preso il mio posto nella vita di F.. Restai talmente allibito da non riuscire a crederci ma, ragionando, mi fu facile comprendere come, con il denaro, sia possibile comprare qualsiasi cosa, anche un corpo, ma non un cuore; un cuore lo si può anche "affittare", ma comprare no. E di questo avrei avuto conferma anni dopo.

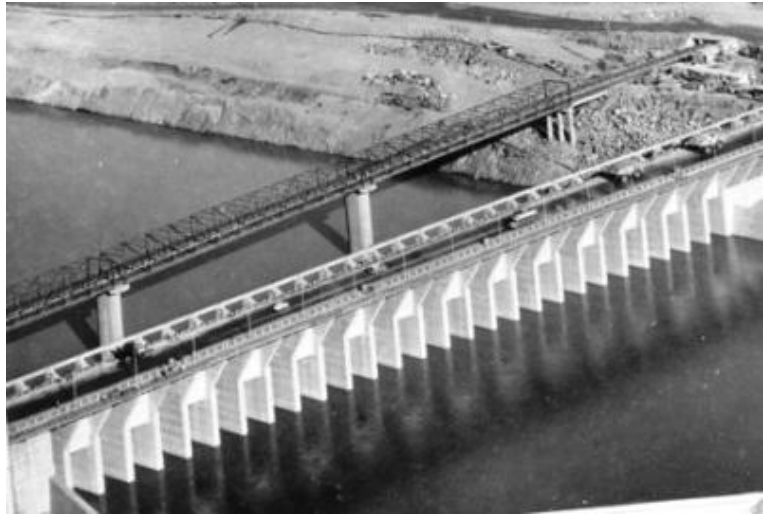
La mattina della partenza, mi accompagnarono in auto a Torino Caselle mia sorella e mio cognato. Al casello autostradale di Mondovì, incrociammo F. che stava tornando da Ormea con un'auto non sua, ma di cui sapevo il nome del proprietario. Fu la conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, di quanto mi aveva confidato Rino. Le feci cenno di accostare e mi avvicinai per salutarla. Mi colpì un vistoso anello che portava all'anulare e non mi trattenni dal confidarle, tra le lacrime, ciò che stavo provando. Non le risparmiavo neppure qualche brutto insulto.

A Caselle presi il volo per Roma, da dove, nel pomeriggio, proseguii con il solito volo PIA per Karachi, via Cairo. Poi da Karachi a Rawalpindi, e da qui un pulmino mi riportò in cantiere.

Tutto il viaggio si svolse in una atmosfera surreale con la mia mente che continuava a vagare incontrollata e incontrollabile tra i pensieri più strani, nel tentativo di gettare le basi per un cambiamento

radicale, al quale - lo confesso - non ero affatto preparato e predisposto.

Il lavoro riprese normalmente e, nonostante la brutta esperienza vissuta, riuscii a migliorare notevolmente la mia professionalità, così che non tardarono gratificazioni e soddisfazioni .



Pochi giorni dopo il mio rientro in cantiere, si concluse la prima fase del progetto con la deviazione del fiume Indo in un canale di diversione appositamente scavato, necessario, appunto, per prosciugare il normale letto di scorrimento dell'Indo e permettere la costruzione della diga principale. E' importante annotare che, nel calcolare la sezione e quindi la portata di questo canale, i progettisti presero in considerazione la massima verificatasi negli ultimi cento anni per non correre il rischio di eventuali esondazioni.

-- — □ — --

010



*Maria Businaro*

## LA MIA AMATA AFRICA

— — □ — —

**A**gli inizi degli anni '50 mio zio Giuseppe, fratello di mia madre, si trasferì in Kenia, dove cominciò la sua fortuna, esportando, per la Motta italiana e sui mercati europei, caffè e banane.

Di lì a poco partì mio padre in suo aiuto, con la convinzione che entro poco tempo ci saremmo trasferiti tutti.

Il tempo passava e si pensava che a breve saremmo partiti. I nonni piangevano per la lontananza, che essi credevano imminente, da noi nipoti, in un'Africa, poi, ai loro occhi così lontana, pericolosa, piena di insidie e malattie rare. Certamente, temevano che non

saremmo più tornati.

Mia madre, pur essendo preoccupata, non lasciava trasparire con noi quattro figli i suoi sentimenti e si preparava con coraggio al distacco, perché così doveva essere e così era stato stabilito. Erano quelli i patti: loro sarebbero partiti prima, e poi saremmo arrivati tutti noi.

Gli anni passavano, io avevo già sette anni e miei fratelli mi seguivano in scala, ma il momento della partenza veniva continuamente rinviato.

In Africa, nella *farm* era scoppiata una rivolta: mio zio venne ucciso, mentre mio padre riuscì a fuggire, stabilendosi in Rhodesia, dove cominciò a lavorare nei pozzi di petrolio.

Il nostro viaggio si era tinto di nero e di dolore; non era più un sogno ma una realtà triste e funesta. Sugli uomini della famiglia ormai non potevamo più contare, l'orizzonte si era fatto oscuro e senza speranza.

Quando ero bimba, ricordo di aver trascorso una vita nel segno del dolore. Ma le disgrazie non erano finite. Dopo pochi anni, giunse la notizia della morte di mio padre per malaria pernicioso. Non avevamo più appoggi, né concreti né immaginari; la morte ci aveva tolto tutto, a cominciare dagli affetti più cari.

Eravamo sempre vissuti dei racconti dell'Africa e in me, nonostante tutto, permaneva il desiderio di poter realizzare il mio sogno: un viaggio alla scoperta del perché di tanta nostalgia e di tanto dolore.

Ero adolescente e il desiderio della figura paterna continuava a essere un sogno, un consapevole sogno irrealizzabile.

Passarono gli anni e mi diplomai. Vivevamo a Taranto, città portuale e industriale. Trovare lì un lavoro era molto difficile, ma fui fortunata: pochi giorni dopo il colloquio, fui assunta alle acciaierie dell'Ilva.

Non trascorse molto tempo che un giorno in acciaieria arrivò un certo Businaro, il quale, per un certo periodo, doveva portare a termine un intervento in economia, per poi partire per un lavoro in Africa. Chiese di me e mi riferirono che voleva conoscermi.

Tutte le volte che si andava in mensa a mangiare, Businaro lo trovavo sempre, come per caso, al mio tavolo per ripetermi: "*Mi sono*



*innamorato di lei. Avrebbe voglia di girare il mondo con me? Ne sarei tanto felice se lei accettasse la mia proposta".* Lui di lì a poco sarebbe partito per l'Africa e, ritenendomi la sua donna ideale, non aveva alcuna intenzione di abbandonare il corteggiamento senza aver tentato il tutto per tutto.

Pensavo: *"Ah no, non ho nessuna intenzione, io non ho tempo, devo lavorare, non posso lasciare un posto così prezioso per il mio futuro e incorrere nell'errore di una vita spezzata a causa di una decisione frettolosa! No, no, non se ne parla proprio, nemmeno per un'avventura africana! Gli dico di no, che non posso!"* E così feci.

Mi rispose: *"Come mai? Sei già sposata, hai forse dei figli? A me non interessa, prendo tutto il pacchetto".*

Avevo ventitré anni e non avevo figli, ma tante responsabilità in quanto, insieme a mia madre, ero il sostegno della famiglia. Non potevo assolutamente partire.

Era il mese di ottobre e il "Busi" non cedeva; il tempo stava per scadere e di lì a poco sarebbe partito. Nel mio profondo, non avevo nessuna intenzione di lasciare perdere.

Strano: ogni qualvolta che esprimevo un desiderio, in breve capitava che si esaudisse.

Businaro era un uomo con la "U" maiuscola; più anziano di me di otto anni, ma tanto maturo e affidabile, una solida spalla su cui appoggiarmi, così da non farmi desiderare più nulla.

In dicembre eravamo già marito e moglie. A luglio dell'anno seguente nacque mia figlia B. Terminato lo svezzamento e somministrati tutti i vaccini di prescrizione, io e mia figlia partimmo la prima volta per l'Africa per raggiungere il "Busi", già in Nigeria. Questo fu l'inizio del mio viaggio in Africa, terra dei miei desideri di bambina, patria adottiva dei miei avi.

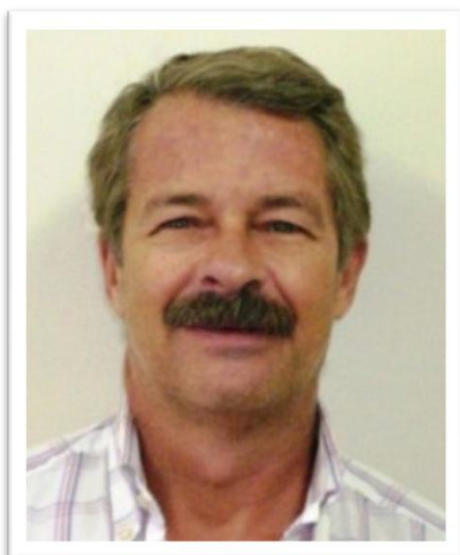


Un sogno realizzato che durò quarant'anni: insieme per il

mondo! E il filo conduttore fu sempre lei, la mia amata AFRICA.



011



*Claudio Gullini*

## INCIDENTE IN ETHIOPIA

-- — □ — --

**N**el periodo compreso fra marzo 2006 e gennaio 2010, mi trovavo a seguire come employer representative dell'*EEPC* (Ethiopian Electric Power Corporation) la costruzione della centrale idroelettrica del Beles (Beles multipurpose project) nel Nord dell'Etiopia, a Kunzila, presso la città di Bahirdar sul lago Tana.

Si tratta di una centrale a singolo stadio con una capacità totale installata di 460 MW e una capacità di produzione annuale prevista di 1.720 Gwh/anno.

L'impianto si trova nella sponda sud-occidentale del Lago Tana

e, a parte gli 800 metri lungo di un canale di approccio, per il resto si sviluppa completamente in sotterranea per una lunghezza totale di circa venti chilometri.



APPROACH CHANNEL TO THE INTAKE TUNNEL

Una galleria in pressione di 11.8 chilometri convoglia le acque del lago Tana in una centrale elettrica sotterranea (powerhouse), con installate quattro unità da 115MW di turbine Francis e da qui, con una galleria di scarico lunga

7,2 chilometri, l'acqua viene fatta confluire nel fiume Jehana, un piccolo affluente del fiume Beles, con un dislivello totale lordo di 335 metri.

Durante la fase di costruzione del campo destinato a noi consulenti e al cliente, ero solito percorrere le strade interne, non ancora completate, per fare un po' di jogging, così da smaltire qualche chilo di troppo. Un giorno - era



POWERHOUSE

verso la fine del mese di settembre 2006 - stavo correndo dopo l'orario di lavoro, mentre mio cugino, che allora era il capo dell'ufficio tecnico, controllava alcune rifiniture delle nostre future abitazioni.

Malauguratamente, non mi accorsi della presenza di alcune grosse pietre nascoste dalla vegetazione e con tutto il mio peso, che allora superava i cento chili, appoggiai il piede sinistro su una pietra instabile cadendo rovinosamente a terra. Subito mi resi conto della gravità dell'incidente, perché mai in vita mia avevo sentito un dolore così lancinante.

Fui prontamente soccorso da mio cugino e caricato sul nostro

fuoristrada per essere accompagnato dal medico del campo, un marcantonio russo sul quale circolavano voci inquietanti; si diceva, infatti, che arrivasse direttamente dall'Afghanistan in guerra, dove tagliare gambe e braccia ai feriti era pratica "usuale".

Vista la gravità, immediatamente fui trasportato all'ospedale di Bahirdar, la città più vicina al nostro campo.

Il medico (o tecnico radiologo, chissà!), con un camice che forse era stato bianco qualche anno prima, aveva in uso un'attrezzatura obsoleta, probabilmente portata in Etiopia alla fine degli anni Trenta durante la breve occupazione italiana.

Comunque, confidando in quel poco che si poteva avere in quella sperduta città, accolsi con sollievo il responso della radiografia: distorsione della caviglia, con prognosi di tre settimane di gesso, anche se mi sembrava strano, in quanto non ricordavo di aver provato dolori così intensi quando aveva subito un trauma simile in gioventù.

Ritornato al campo, il medico russo confermò la diagnosi e mi applicò una gessatura da tenere per tre settimane. Per favorire la guarigione, il carpentiere della Salini, ditta appaltatrice della costruzione della Centrale idroelettrica, mi fabbricò una stampella in legno.

Per mia fortuna (e capirete il perché in seguito), il giorno seguente iniziavo il mio periodo di ferie a Fortaleza, in Brasile, Stato in cui risiedo da molti anni.

Sfortunatamente, l'unico biglietto che mi era stato trovato era per Recife, una grande città brasiliana a ottocento chilometri a sud. L'ultimo tratto lo avrei percorso con un autobus "con letto", ovvero con una poltrona che si poteva allungare fino a farla diventare un letto a tutti gli effetti.

Il primo tragitto di 320 chilometri, fino all'aeroporto di Addis Abeba, si concluse senza grossi problemi, imbottito com'ero di antidolorifici.

Una volta entrato in aereo, e praticamente subito dopo il decollo, iniziai a sentire delle fitte intense alla caviglia, che mi pareva scoppiasse dentro il gesso. A un certo punto, non riuscendo più a sopportare il dolore, entrai in bagno, dove ruppi e rimossi l'ingessatura, liberando un piede esageratamente gonfio e già martoriato dalla morsa del gesso, che mi aveva provocato un taglio

profondo alla caviglia, proprio vicino all'attaccatura del piede.

Dopo essere sceso all'aeroporto di Recife con l'aiuto del personale di terra, un taxi mi accompagnò, assieme a due pesanti valigie, alla stazione degli autobus.

La biglietteria si trovava al primo piano; vi confesso che salire una rampa di scale in quelle condizioni e per di più con dei bagagli fu un'ulteriore sofferenza.

Comunque, alla fine salii sull'autobus e con una modesta mancia convinsi l'autista a fermarsi davanti alla mia fattoria, che si trova lungo il percorso prima della stazione delle autocorriere di Fortaleza. Avrei così potuto evitare un ulteriore viaggio in autobus.

Sciaguratamente, l'autista non si accorse (o non si ricordò?) del luogo della fermata, e così mi scaricò, alle tre circa del mattino, trecento metri dopo l'ingresso della mia fattoria.

Non mi dimenticherò mai quei trecento metri, che mi parvero tre chilometri: con la stampella, il piede che mi causava dei dolori da svenire e due valigie! Avanzavo a tratti; buttavo le valigie avanti di un paio di metri e poi le raggiungevo.

Fortunatamente, nei pressi della mia abitazione ci sono diverse piccole fabbriche che producono dei dolci fatti con la canna da zucchero ("rapadura"), i cui lavoratori iniziano a lavorare all'alba; ad essi chiesi soccorso. Svegliai il mio fattore, che mi portò in casa dentro una carriola.

In mattinata, mi feci presto accompagnare in città, in una clinica ortopedica.

Il medico, che era tra l'altro consulente della squadra nazionale di calcio del Brasile, appena vide alla distanza di mezzo metro la radiografia, brutalmente mi disse: *"Che cosa hai tu? Una distorsione alla caviglia? Tu hai una doppia fessurazione del tallone e, anche se ti va bene da evitare un'operazione, non potrai comunque appoggiare il piede per terra per tre mesi"*.

La successiva radiografia confermò la diagnosi; rimasi a letto per una settimana con la gamba sollevata per ridurre il gonfiore e poi decisi di non operarmi e di tenere di giorno uno stivale rigido e stretto, tipo scarpone da sci per intenderci.

Rimisi nuovamente il piede per terra il giorno di Natale del 2006.

A tutt'oggi, non ho recuperato al cento per cento la normale postura del piede sinistro, e questo mi sta provocando dei danni alla

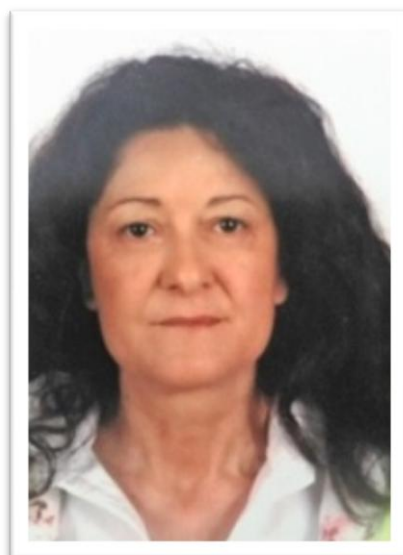
colonna vertebrale.







012



*Catia Berattino*

## HA SPOSATO LA RODIO

-- — □ — --

**Q**uesta è la frase ricorrente che mia madre ci ripeteva riferendosi a mio padre, sì perché i patti erano “o tutti insieme o nulla”; quindi noi quattro, mio padre Pietro Antonio (per tutti Piero), mia madre Irma (detta Lupa o Mimma), mia sorella Laura Grace nata in Sud Africa ed io concepita in Canada e nata a Varese.

Così è iniziata la mia grande avventura!

Ringrazio ancora i miei genitori di avermi dato la possibilità, la grande fortuna ed il privilegio di poter fare esperienze indelebili, incontrare e conoscere tante persone, instaurando rapporti di amicizia

ed affetto che ancor oggi rimangono. Aggiungo l'opportunità di vivere in luoghi magnifici, affascinanti, con profumi e colori indimenticabili confrontandomi con culture diverse. Non sempre è stato facile, anzi, di difficoltà ne abbiamo incontrate molte, sia all'estero che in Italia, ma questa è stata la mia vita per tanti anni, ed io ho cercato di cogliere appieno il bagaglio di esperienza che mi ha permesso di crescere e arricchirmi sia culturalmente che personalmente.

Ancor oggi ricordo, seppur vagamente, soprattutto dalle



testimonianze della mia famiglia, amici di cantiere, foto e filmini, i tre anni trascorsi in Egitto ad Abu Simbel, cantiere spettacolare sotto tutti i punti di vista. Papà allora era operaio e chiaramente i turni di lavoro erano piuttosto faticosi, ma ricordo che arrivava a casa sempre col sorriso e felice di aver svolto al meglio il suo lavoro. Io ero piccola, sì, ma non dimenticherò mai, il giorno della comunione di mia sorella, l'emozione di una scenografia da togliere il fiato, che per noi che vivevamo lì era tuttavia la quotidianità.

E che emozione unica passeggiare tra i templi e vedere come a poco a poco venivano sezionati, catalogati e spostati a monte.

Che dire del grande fiume che rendeva il nostro giardino rigoglioso con un'esplosione di colori e profumi. Lo identificavo con qualsiasi fiume o "lago" che rivedevo; lo ritrovavo ovunque. Una volta rientrata in Italia, un giorno, in gita al lago di Varese, sono esordita urlando: "Mamma, guarda il Nilo, ma senza coccodrilli!", suscitando lo stupore e le risate dei presenti.

I ricordi indelebili di Abu Simbel sono tanti: il cielo stellato mai più visto così; l'acqua che mia madre filtrava più volte, ancora piena di

sabbia; il pane con all'interno improbabili cadaveri di insetti. E poi gli scorpioni, i cammelli in fila indiana al tramonto, i giochi all'aperto o in piscina, le conversazioni; ma soprattutto le canzoncine, come Fra Martino Campanaro, cantate in 5-6-7 lingue diverse tra noi bambini di varie nazionalità: ognuno di noi insegnava all'altro, con una semplicità e facilità che solo i bambini sanno fare, fra lo stupore degli adulti che restavano incantati ad ascoltarci.

A qualsiasi festa o compleanno si organizzava sempre qualcosa. Ricordo il carnevale festeggiato con maschere improvvisate con l'aiuto delle nostre mamme, tutte esperienze uniche, che confermano la certezza di aver potuto trascorrere un'infanzia felice e privilegiata concessa solo a pochi.

Un altro cantiere che mi ha rubato il cuore è stato quello della diga di Oymapinar in Turchia. Nel 1980, avevo poco più di 16 anni, e non avevo seguito volentieri i miei genitori, perché oltre a perdere un anno di scuola, gli amici in Toscana, la TV, l'unico contatto con il mondo esterno laggiù era la radio e i pochi giornali che giravano in cantiere. Senza contare un altro aspetto non meno importante per me, ossia che sarei stata l'unica ragazza nel cantiere.



Invece, contro ogni mia aspettativa, si rivelò un'esperienza senza eguali: la Turchia era un paese stupendo, affascinante e pieno di siti archeologici da visitare. La natura piena di profumi e colori: campi di cotone dai fiori delicati, chilometri e chilometri di girasoli, oleandri, rosmarino, papaveri da oppio, ibiscus.

Il sabato sera con il personale di cantiere, andavamo a Side (borgo delizioso sul mare) con le sue rovine romane e la sua gente ospitale, dove si svolgevano tante cene, canti e balli e io, che ero

l'unica ragazza, venivo viziata da tutti.

Un caldissimo giorno d'estate esco per andare allo shop del cantiere e dall'alto della mia ingenuità ed anche stupidità, vestita con un tubino cortissimo giallo con sopra una gonna molto più lunga, ma aperta davanti. Passa a un certo punto un pick-up che andava in cantiere, una folata di vento e opplà, la gonna sia apre provocando una situazione tragicomica: il pick-up quasi vola dalla scarpata. Chiaramente mio padre, informato immediatamente dell'accaduto, quando torna a casa, mi sgrida pesantemente, ricordandomi che io avrei dovuto dare il buon esempio e non il contrario. Capii allora la lezione: occorre vestirsi sempre in modo consono all'ambiente, soprattutto perché eravamo ospiti in un paese musulmano e non dovevo mai dimenticarlo!

Un'altra situazione a me molto cara era quando le domeniche, o in occasione di qualsiasi festa o evento, non si mangiava a casa, ma tutti insieme in mensa. Chi tornava dalle ferie in Italia o chi arrivava per la prima volta, aveva il compito di portare in cantiere sapori e profumi nostrani, quindi farina, polenta, risotti, gnocchi, grana ecc...

Ma la cosa più bella era l'atmosfera che si creava: tante risate,



canzoni suonate con la chitarra, ci si sentiva come una grande famiglia. Tutti in allegria, come quando organizzavamo delle splendide grigliate alla pineta di Sorgun vicino al mare, poi tutti in spiaggia e che spiaggia: lunghi chilometri quasi deserti con

tramonti spettacolari.

Finalmente nel 1985 ho potuto anche io avere la fortuna di lavorare in questa grande famiglia, la "Rodio", come segretaria all'interno dell'Ufficio Estero. Anche se purtroppo il mio ruolo non prevedeva la mia presenza nei cantieri, dall'Italia ho potuto comunque seguire i lavori fatti in Iran, Iraq, Colombia, Honduras, Ecuador, Cile,

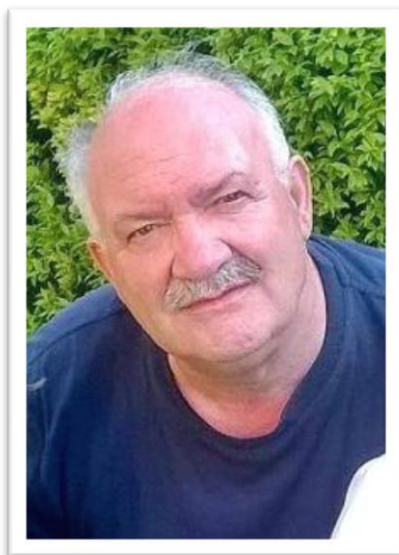
Brasile, riuscendo così a mantenere uno stretto rapporto con i *cantieristi*, a me molto cari.

Uno dei cantieri più importanti che ho seguito è stata la diga di Mosul. Ricordo ancora con tanta tenerezza, ma anche con tanta apprensione, il periodo in cui, con l'invasione del Kuwait da parte di Saddam Hussein, abbiamo avuto degli ostaggi per tre lunghissimi mesi, con tutti i problemi che ne conseguirono. Ma con l'organizzazione, la collaborazione, e soprattutto l'umanità, siamo riusciti a superare quel difficile momento, che fortunatamente si è risolto con il ritorno dei nostri sani a salvi a casa, dove hanno potuto riabbracciare le proprie famiglie.

— — □ — —



013



*Sabatino Lusi*

## COME ENTRA IN IMPREGIOLO

— — □ — —

**N**el 1980, dopo circa due anni di lavoro in Arabia Saudita sul Golfo Persico, terminò il cantiere e, dato che l'impresa per la quale lavoravo non ne aveva altri all'estero, mi ritrovai a casa senza lavoro.

A quel punto, la scelta era tra il reinserimento nel mondo del lavoro in Italia o continuare l'esperienza professionale all'estero, alternativa sicuramente più interessante e molto più remunerativa.

Scelsi la seconda strada.

Avevo già preso contatti con altre imprese italiane operanti all'estero, ma, sapendo che la più importante di tutte era allora

l'Impregilo, mi procurai il numero di telefono e fissai un appuntamento.

Andai in treno a Milano e, recatomi nella sede di via Santa Sofia, chiesi di parlare con il direttore amministrativo. Fui presentato al dott. Ferrari, con il quale ebbi un cordiale colloquio.

Dopo aver analizzato le mie precedenti esperienze lavorative, mi informò che al momento tutti i cantieri erano coperti, ma che gli interessava comunque una persona con la mia esperienza da tenere presente non appena si fosse presentata l'urgenza di un'assunzione immediata in uno dei tanti cantieri sparsi per il mondo. Aggiunse anche che sarei stato assunto con le mansioni di responsabile dell'ufficio del personale e inviato subito in cantiere per fare una esperienza specifica dell'organizzazione interna dell'impresa.

Concordammo le condizioni economiche, che si rivelarono addirittura superiori alle mie aspettative. Entro quindici giorni, appena fossero stati pronti il contratto di lavoro e il biglietto aereo, sarei stato convocato a Milano per essere inviato nel cantiere di Tarbela, in Pakistan. Mi raccomandò inoltre di iniziare, una settimana prima della partenza, la profilassi contro la malaria, in quanto endemica in quella zona. Prima di congedarmi, mi presentò al direttore generale dell'impresa, ing. Morpurgo, che mi diede il benvenuto nell'azienda.

Tornai a Roma e aspettai, naturalmente con ansia, la chiamata, che arrivò puntuale dopo qualche giorno a casa dei miei.

Ricordo che, non avendo il telefono in casa, mi recai presso una postazione pubblica e chiamai l'ufficio di Milano. Il centralino mi passò la signora che mi aveva contattato, la quale subito mi riferì: "Lei dovrebbe partire subito per l'Argentina. Abbiamo bisogno urgentemente di un responsabile dell'ufficio del personale perché la persona che lo gestiva ha rassegnato le dimissioni". Io chiesi: "In Argentina dove?" E lei: "In Patagonia." "Sì, ma esattamente dove?" "Gliel'ho detto, in Patagonia." Al che, le feci notare che la Patagonia è lunga più di tremila chilometri e la invitai a indicarmi almeno il nome della città più vicina al cantiere. La risposta fu: "La città più vicina è Buenos Aires". Sentii una voce in sottofondo che borbottava: "Mica tanto!" Mi venne da ridere, e a quel punto feci alla signora un'ultima domanda: "Quanto tempo ho per decidere se andare a seimila chilometri a Est o a dodicimila a Ovest?" La risposta fu: "Me lo dovrebbe dire immediatamente perché dobbiamo prenotare il posto in



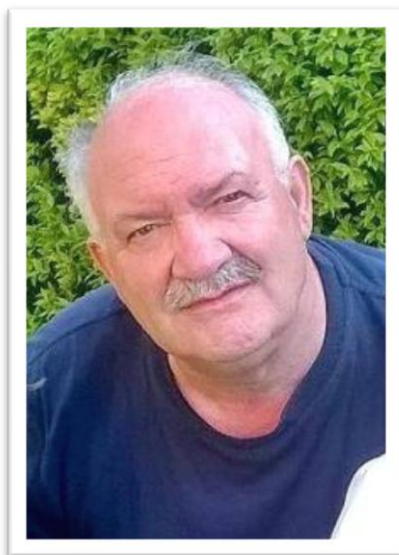
aereo".

Accettai di buon grado la proposta del cantiere in Argentina e la settimana successiva ero ad Alicura, dove avrei trascorso più di cinque anni della mia vita assieme alla mia famiglia. Anni peraltro bellissimi, che ho descritto in precedenti racconti.





014

*Sabatino Lusi*

## ALICURA, VITA DI CANTIERE

— — □ — —

### 01 - SOPRANNOMI

Come capita spesso nei cantieri, anche ad Alicura erano frequenti soprannomi e nomignoli affibbiati alle persone per alcune loro particolarità somatiche o caratteriali. Oltre ai soliti *El Gordo*, *El Flaco*, *El Rubio*, *El Negro*, ecc., ne esistevano alcuni veramente caratteristici e originali. Ne cito alcuni.

Il capocantiere, era chiamato da tutti *El Tiburòn* (Il Pescecane), un po' per la sua prestanza fisica e il suo carattere severo e inflessibile sul lavoro, e un po' per la fila di denti bianchissimi che

spiccavano sul suo viso.

I più originali erano quelli dati al personale locale più in vista. Così, il barbiere del villaggio veniva chiamato *Mano Cruel* (Mano Crudele). Un sindacalista, rinomato per la sua fama di petulante seccatore (ne sapevo qualcosa io, in quanto veniva spesso nel mio ufficio ai Servizi Generali), era chiamato dagli stessi operai che rappresentava *Sopa de Chancho* (Zuppa per maiali), abbreviato in *El Sopa*. Infine, il responsabile dell'impianto di potabilizzazione dell'acqua e della manutenzione del verde del villaggio era chiamato *La Reyna* (La Regina). Il nomignolo era dovuto al fatto che, avendo in dotazione un trattore, quando attraversava il villaggio seduto sul suo mezzo, salutava tutti dall'alto con un gesto della mano così regale e solenne da farlo assomigliare al saluto di una regina.



## **02 - L'ARTE DI ARRANGIARSI**

**I**n coincidenza con il periodo di chiusura dell'anno scolastico della scuola italiana di cantiere nella quale mia moglie insegnava, ero tornato in Italia con la famiglia per il periodo di ferie annuali.

Decisi poi di tornare da solo in cantiere per permettere ai miei di restare un mese in più a casa. In Italia avevo acquistato delle esche artificiali da pesca e non vedevo l'ora di sperimentarne l'efficacia.

Una domenica, decisi di dedicarla interamente alla pesca e coinvolsi anche un impiegato dei Servizi Generali, il sig. I., che era un po' il mio factotum, perché mi desse una mano.

Scendemmo al fiume e, dopo vari tentativi poco fruttuosi, legai alla lenza un'esca nuova costituita da un pesciolino in plastica dai colori sgargianti oro e rosso. Feci il primo lancio in una specie di piccola cascata formata dalla corrente del fiume e immediatamente abboccò una trota enorme, che con grande difficoltà riuscimmo a portare in secco, anche perché era troppo grande per catturarla col retino e perché, dimenandosi, scivolava via da tutte le parti. Continuai a lanciare la lenza nello stesso punto e quasi ogni volta, nel breve tempo del recupero col mulinello, abboccava un altro pesce, che non sempre riuscivamo a recuperare. Fu una fortuna avere condotto con

me I., altrimenti sarebbe stato quasi impossibile portare a riva quelle trote di grandi dimensioni, che con i colpi di coda scivolavano da tutte le parti. Il pesciolino dai colori sgargianti si rivelò un'esca micidiale e miracolosa. Caturammo per l'esattezza ventotto trote, la maggior parte di grandi dimensioni, con le quali riempiamo un grande recipiente in plastica che tenevo sempre nel portabagagli della macchina. Lo caricammo e tornammo al villaggio.

Dopo aver dato una parte del pescato a I., mi resi conto di non poter consumare o sistemare nel frigorifero tutte quelle trote. Il mio freezer, infatti, nonostante la sua capienza, era già pieno di lepri, anatre e altra selvaggina, frutto delle mie battute di caccia. A questo punto, mi venne un'idea: affumicare le trote come si fa con il salmone, così da poterle consumare all'arrivo della mia famiglia. Chiamai il sig. M. e, consigliatomi con lui, decidemmo di costruire un affumicatoio vicino all'impianto di potabilizzazione, posizionato a qualche centinaio di metri sopra il villaggio.

In un libro di cucina lessi come procedere alla preparazione dei filetti di trota da affumicare e mi accinsi all'opera. Pulii ben bene le trote e ricavai dei filetti interi privi di spine, che misi sotto sale, con l'aggiunta di qualche goccia di liquore, per circa una settimana.

Nel frattempo, procedemmo alla realizzazione dell'affumicatoio. Prendemmo due fusti metallici da duecento litri, li posizionammo a una distanza di circa dieci metri l'uno dall'altro, con il secondo in posizione elevata rispetto al primo, e li collegammo con un tubo. Il primo serviva a contenere il fuoco per la produzione del fumo, il secondo, invece, i filetti di trota che venivano affumicati dal fumo proveniente dalla combustione che, nel tragitto fra i due fusti, si era nel frattempo raffreddato. Per produrre il fumo necessario, scegliemmo rametti di mirto e di altre piante aromatiche affinché dessero un sapore gradevole ai filetti di trota. Devo dire che il risultato fu sorprendente e tenemmo in esercizio il nostro impianto casereccio per parecchio tempo.





015



*Giampietro Nasci*

## **OBALA, CAMEROUN ANNO 1980 - PROGETTO STRADALE YAOUNDÉ - LA SANAGA.**

— — □ — —

**P**arto alle quattro del mattino con il mio autista François e il classico pickup Toyota bianco con la scritta Cogefar. A quel tempo, da capoufficio tecnico ed altro, sostituivo il capocantiere che era in ferie.

Bel tempo, stagione stupenda. Aria fresca e finestrini aperti, polvere in bocca, ma contento come una Pasqua.

I camion Astra stavano già macinando i loro viaggi di 0/40 tout-venant per il sottofondo al km 40, in direzione del fiume Sanaga.

Arrivo nella zona e non vedo l'assistente incaricato alla lavorazione. Allora chiamo François, il mio autista, e gli dico di correre a chiamare Peressutti, l'assistente, perché mi era stato detto che era andato alla Sanaga a controllare gli sbancamenti.

Appiedato, resto lì a osservare le fasi di stesa dello 0/40: cisterne d'acqua, motor-graders, rulli compattatori lisci e gommati sembravano danzare a ritmo di valzer su e giù per gli strati tirati a quota perfetta.

I ragazzi della topografia con picchetti planchets di legno, mazza, pennarelli, martello e chiodi, eseguivano un accurato lavoro di livellazione per ripristinare i picchetti con le quote di progetto danneggiati durante le lavorazioni.

Il topografo al livello, classico wild n. 2 automatico, batteva i punti come una mitraglia e con immediatezza, dopo aver eseguito il calcolo lì su due piedi e con la famosa hp 12 gridava ai *canneggiatori* a quanti centimetri dal top del picchetto dovevano piantare il chiodo di riferimento.

Il chiodo era di norma a più di trenta centimetri dalla superficie di progetto finita. Su questi chiodi venivano agganciate le stringhe, che, poste di traverso all'asse stradale, permettevano ai controllori di misurare, in centimetri, gli scarti dal finito. Vicino ai punti battuti ponevano dei sassolini di due colori, rosso o bianco, a seconda se i punti fossero da abbassare (tagliare) o alzare (riportare).

Bello, meraviglioso! Nell'osservare queste operazioni si risvegliavano in me tutte le mie cognizioni di topografo assieme al mio amore viscerale per questa professione.

I graderisti passavano e ripassavano sopra questi punti e con una maestria eccezionale portavano le quote con uno o due passaggi al massimo.

Era un piacere per gli occhi vederli concentrati, chi in piedi e chi seduto (questo particolare dipendeva dalla scuola seguita), a smanettare sulle leve della macchina: sembrava suonassero il pianoforte. Posso dire che nel mio spirito sentivo la loro musica. Erano artisti, ma artisti con la "A" maiuscola. Bravi. Bravi. Erano camerunensi sia i graderisti che altri operatori, ma avevano imparato così bene il lavoro che, quando spiegavano chi glielo aveva insegnato, traspariva dai loro occhi e dalle loro voci l'orgoglio provato nel pronunciare il nome del loro maestro italiano.



A quel tempo, alla realizzazione di quel progetto del valore di dieci milioni di dollari, erano impiegati sessanta espatriati, molti dei quali con famiglia.

Oggi, in progetti analoghi, non si possono impiegare più di tre o quattro espatriati. Il personale locale infatti si è molto evoluto diventando abile e capace. Costa meno, e il budget, così, diventa più abbordabile.

Nell'attesa dell'arrivo di Peressutti, parlavamo un po' di come stava procedendo il lavoro e quindi passavo le disposizioni. Programmavamo, infine, la reception topografica e di laboratorio del tratto in lavorazione.

Appena questa veniva approvata dalla direzione lavori,



dovevamo procedere all'impregnazione: la famosa mano d'attacco bituminosa.

Il tempo scorreva e la mia auto non tornava.

Cominciavo a preoccuparmi, ipotizzando anche un incidente. Dopo aver chiesto in giro, però, mi tranquillizzai, poiché chi veniva dalla Sanaga mi

assicurava di non aver rilevato incidenti di sorta.

Mi feci dare allora un passaggio e mi diressi verso la Sanaga. Arrivai. Il fiume era bello. I francesi stavano costruendo un ponte impegnativo utilizzando completamente le tecniche tradizionali: ponteggi, cassature e armature assemblate in sito.

Guardai attorno. Vidi la mia macchina parcheggiata sul bordo del fiume, ma non François.

Osservai meglio finché lo scorsi in lontananza, vicino all'acqua. Lo raggiunsi e gli chiesi che cosa stesse facendo. E lui candidamente mi rispose: "*Rien, niente, sto aspettando*". Allora, incuriosito, gli domandai che cosa stesse aspettando. E lui, ancora più candidamente: "*Sto aspettando vous, patron*". Rimasi letteralmente basito. Non sapevo se arrabbiarmi o ridere. Diciamo che rimasi raggelato. "*Ma come - esclamai - io ti mando a chiamare Peressutti, lui arriva e tu no! ma perché?*" "*Sì, è vero, ma vous patron non mi*

*avete detto di tornare. Ho pensato che sareste venuto voi qui". Uno a zero, e palla al centro. Che dire? Niente. Proprio niente. Nella loro semplicità sono saggi. "Merci François".*

Un abbraccio a tutti! L'Africa era ed è stupenda. *Mais là bas!*

*Piero*



016



*Ivan Amonini*

## VIAGGIO A TEHRAN - IRAN MALL

-- — □ — --

**P**artenza in una giornata uggiosa d'inverno, il 19 gennaio 2018, dalla Valtellina, dove ha sede la multinazionale per cui lavoro; due ore di macchina per Milano Linate, e da lì in direzione Roma, in seguito altre quattro ore di volo verso l'aeroporto Imam Khomeyni di Teheran.

Decollo intorno alle ore 20.00 da Roma Fiumicino. Inizio apparentemente tranquillo; almeno fino a che, due ore dopo circa, la voce del comandante ci annunciò che avremmo incontrato un po' di

turbolenza, nulla di cui preoccuparsi. Se non che nei minuti successivi, udimmo la medesima voce chiedere se a bordo vi fosse un medico perché un passeggero si era sentito male.

Dopo quattro ore e mezza giungemmo finalmente a Teheran: era circa la mezzanotte ora italiana e le due e trenta orario di Teheran.

Una volta atterrati, fu sbarcato il passeggero che era stato colto da malore; proseguì poi lo sbarco degli altri. Io e il mio collega ci dirigemmo verso gli uffici immigrazione per richiedere il visto e stipulare la polizza sanitaria obbligatoria per l'ingresso dei cittadini stranieri. Per tali pratiche impiegammo quasi due ore abbondanti; una volta espletate, ci dirigemmo verso la dogana e poi al ritiro bagagli, dove trovammo il nostro tassista che ci attendeva con un cartellone in mano riportante i nostri nomi e che ci portò all'hotel cinque stelle dove avremmo alloggiato, distante un'ora dall'aeroporto.

Giungemmo presso l'hotel intorno alle sei del venerdì mattina, giornata che per i musulmani equivale alla nostra domenica; di conseguenza, la prima giornata la trascorremmo riposandoci dalla stanchezza del viaggio e approfittandone per visitare i dintorni.

Il sabato, cioè la mattina seguente, sveglia presto, intorno alle sette. Subito scendemmo a fare colazione e poi con un taxi ci dirigemmo dall'albergo in direzione cantiere, dove si stava costruendo il più grande Mall della penisola arabica, con dimensioni mastodontiche, addirittura tre volte il Dubai Mall.



tramite, parlando sia inglese che persiano. Le guardie ci interrogarono sul perché fossimo lì e su che cosa dovessimo fare; io

spiegai loro che eravamo tecnici della multinazionale americana con sede in Italia e che eravamo presso il loro cantiere in quanto era stata richiesta la nostra presenza. Non soddisfatti delle risposte, ci chiesero se avessimo qualcosa di scritto. Per convincerli, dovetti mostrare il mio telefono con la mail della loro ditta e i loro contatti telefonici; dopo un giro di telefonate, ci fecero finalmente entrare e avvisarono gli altri posti di controllo di lasciarci passare.

Alle ore nove, come da accordi presi, eravamo in cantiere. La zona dove stava sorgendo questo Mall era immensa e si presentava priva di qualsiasi tipo di vegetazione; si scorgevano solo una serie di gru e nuove costruzioni. Mi colpì molto vedere che non vi era neppure il minimo segno di disordine: tutto sembrava predisposto secondo schemi precisi e con un ordine impeccabile.



Giunti sul posto, subito incontrammo il manager della ditta cliente, persona molto simpatica e disponibile, il quale si diede subito da fare per farci sentire a nostro agio offrendoci un cappuccino, con la premessa: "non è proprio come quello italiano".

Successivamente, facemmo una breve chiacchierata e poi mi recai a visitare la zona di cantiere, in quanto il mio compito era quello di fare degli *audit* e supervisionare i montaggi di questo grosso ordine di torri di raffreddamento.

La cosa che subito mi balzò agli occhi era come gli operai lavorassero con il minimo dell'attrezzatura necessaria senza lamentarsi, situazione che, se si fosse verificata in Italia, avrebbe comportato sicuramente uno stop; invece, loro si arrangiavano con il minimo indispensabile: lavoravano e assemblavano i componenti in modo quasi impeccabile (è doveroso precisare che, per di più, non avevano mai svolto tale operazione).

Tutta brava gente, che, quando ci vedeva passare, ci diceva "Italy" sorridendo; erano felici di vederci, sempre ci chiedevano se

avessimo bisogno di qualcosa. Notai fin da subito che per loro l'ospite era importante e si prodigavano affinché tutto fosse di nostro gradimento. Noi passavamo otto-nove ore al giorno lì in cantiere e poi alla sera tornavamo in hotel. Il cantiere in questione impiegava cinquemila persone, ma quando la sera le maestranze si dirigevano verso l'uscita attraverso i varchi con i tornelli, non si creavano ingorghi; anzi, tutto era molto ordinato, pure all'uscita, dove comunque vi erano i controlli. Venivano perquisite anche le auto, per verificare che nulla fosse sottratto dal cantiere.

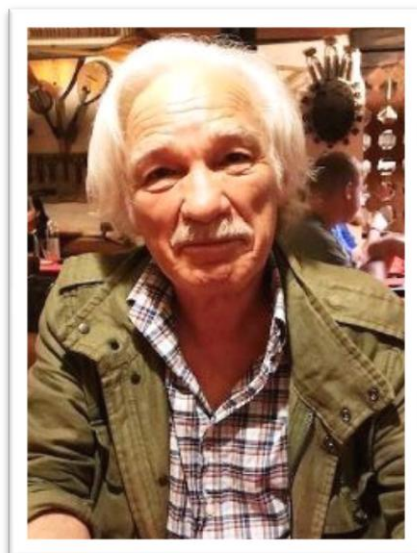
Il nostro ritorno verso l'albergo, invece, era sempre caotico, in quanto nelle ore di punta serali il traffico era insostenibile (occorre tener presente che Teheran conta sedici milioni di abitanti).

Una sera, ci chiamarono un taxi dal cantiere. Il nostro rientro diventò un incubo: il tassista impiegò quasi tre ore per riportarci in albergo poiché si era perso nella zona alta di Teheran. L'aspetto preoccupante era che non capiva l'inglese e solo dopo diverso tempo che girava a vuoto riuscii a dirgli, facendomi capire soprattutto a gesti: "Ma sai dove stai andando? Altrimenti, fermati e chiedi informazioni!" Cosa che poi finalmente fece. Le sere seguenti decidemmo di farci venire a prendere dallo stesso tassista del mattino, il quale in un'ora ci conduceva in albergo nonostante il traffico caotico, in parte creato dagli stessi autisti, visto che in tre corsie viaggiando ben sei macchine allineate. Da non credere!

Le nostre serate trascorrevano in albergo, dove giungevamo intorno alle sette-otto di sera; lì, cenavamo presso il ristorante e poi un po di televisione e ... riposo.



017



*Edoardo Porcedda*

## **GITA A CITTÀ DEL CAPO. CAPODANNO 1975**

— — □ — —

Dal 1973 ero in Namibia, l'allora Africa del Sud-Ovest, dove lavoravo, per la Società Torno di Milano, alla realizzazione della centrale idroelettrica in caverna sul fiume Kunene, in corrispondenza delle cascate di Ruacana, al confine con l'Angola.

Nel mese di dicembre 1974, la direzione del cantiere emanò una circolare, indirizzata al personale espatriato, in cui offriva l'opportunità di trascorrere a spese della Società il Natale 1974, oppure il Capodanno 1975, a Città del Capo, quale premio di lavoro per le festività.

Aderendo all'iniziativa, con i colleghi di lavoro che avevano optato per la soluzione di Capodanno, partii dal campo di Ruacana a

mezzo bus verso Windhoek, da dove nel pomeriggio prendemmo un volo di linea diretto a Città del Capo.

Quando l'aereo era ormai in prossimità della destinazione, si



stagliò imponente dall'oblò la famosa Montagna della Tavola, nota ai marinai quale punto di riferimento per l'approdo nella baia del Capo. All'aeroporto fummo prelevati e accompagnati all'hotel

Holiday Inn di Belville, sobborgo di Città del Capo. Durante il trasferimento, la prima cosa che mi colpì furono le targhe delle

autovetture, che mi ricordavano Cagliari, città dei miei genitori, perché riportavano la stessa sigla: "CA". Notai che in questa bellissima città alcuni panorami costieri ricordano la costa nord-occidentale della Sardegna.

La sera stessa, dopo essermi rinfrescato e riposato un poco dal lungo viaggio (mille chilometri fra Ruacana e Windhoek e poi l'aereo fino al Capo), scesi al bar per un aperitivo. Qui incontrai una gentile signora sud-africana, dimorante all'hotel: era la vedova di un ufficiale italiano del transatlantico "Michelangelo". Volle mostrarmi la foto con il marito, col quale aveva viaggiato diversi anni lungo la rotta fra Genova e New York.



A cena, nel ristorante dell'albergo, concordai una escursione sulla Montagna della Tavola con un collega di lavoro, del quale è essenziale che citi il cognome, Ferrero (aggiungo che non parlava una parola d'inglese).



Siccome mi piace rispettare gli orari, non solo di lavoro, conoscendo il collega, gli precisai che avremmo dovuto incontrarci, puntuali, il giorno seguente alle sette del mattino a colazione per poi partire.

Non presentandosi a quell'ora, rientrai in camera e chiesi al centralino dell'albergo di passarmi il Ferrero. Al citofono, in effetti, mi rispose un Ferrero, ma che parlava in inglese. Io gli risposi in italiano, dicendogli di non scherzare, visto che lui proprio non sapeva parlare quella lingua. Dopo una schermaglia durata alcuni minuti, tutto diventò chiaro. All'altro capo del telefono mi aveva risposto sì un Ferrero, ma americano di origine italiana in missione a Città del Capo per conto dell'Agusta-Bell.

La mia visita turistica della città si concluse con l'esperienza vissuta la sera prima di rientrare in Namibia. Camminando verso la stazione ferroviaria per rientrare in albergo, ma per un percorso diverso da quelli dei giorni precedenti, mi resi conto che invece di incontrare persone di pelle bianca, continuavo a incrociare gente di colore. Un po' a disagio, entrai in stazione e mi diressi alla biglietteria, dove c'era un'impiegata nera. Quando le chiesi un biglietto per Belville, mi guardò con sufficienza, senza minimamente accennare a esaudire la mia richiesta. Conoscendo le situazioni che il sistema dell'apartheid aveva prodotto in Namibia, senza scompormi, rimasi in attesa. Poco dopo, infatti, arrivò in mio "soccorso" un giovane di colore che ossequiosamente mi spiegò che quella biglietteria era riservata ai neri, pertanto mi invitò a seguirlo alla biglietteria riservata ai bianchi.





018



*Maurizio Lavarini*

## MOMENTI FANTOZZIANI

— — □ — —

**D**urante la mia adolescenza ho avuto la buona stella di aver soggiornato in diversi cantieri tra Asia e Africa e vivendo nel contesto di una società cosmopolita, ho assimilato usi e costumi delle diverse etnie con cui ero in contatto, scolpendo per sempre una nuova impronta nella mia personalità. I dolori, le vittorie, le delusioni, le piccole grandi conquiste, tutte quelle emozioni vissute che mi hanno formato, plasmato, reso la persona che sono oggi. Il vantaggio di essere stato in continenti diversi è stato quello di essere venuto in

contatto con le maniere e i costumi di questi popoli. Inizialmente avevo il rifiuto della diversità sia religiosa e culturale e ritenevo che il solo mio vivere fosse giusto, sopportando mio malgrado il loro modo di essere, ma in seguito ho capito che dovevo accogliere tutte le loro diversità, perché soltanto così avrei capito la tolleranza in due semplici passioni, che ancora oggi governano la mia esistenza: la ricerca della conoscenza e una struggente compassione per le sofferenze dell'umanità in generale.

Scriverò di alcuni momenti di vita vissuta durante la costruzione della diga di Tarbela, una delle dighe in terra e roccia più grandi al mondo. Realizzata sul fiume Indus a circa 130 chilometri a nord ovest di Islamabad, la costruzione dell'opera, iniziata nel 1968, è stata un'impresa enorme. L'Impregilo che ha guidato il consorzio assegnatario del progetto, non aveva mai realizzato niente del genere. Il progetto era cinque volte più grande dei progetti simili mai realizzati fino ad allora dalla società. Il numero totale di lavoratori che sono stati impegnati nel corso del progetto è stato di circa 45.000, provenienti da 26 paesi.

Sono arrivato a Tarbela nell'estate del 1968, avevo nove anni ed a distanza di mezzo secolo, la mia memoria custodisce ancora gelosamente quei ricordi. Come tanti adolescenti che vivevano nel villaggio, ho avuto l'opportunità di praticare diversi tipi di sport tra cui i più erano il calcio, il basket, il nuoto e il tennis per non parlare per chi piaceva: il golf, tiro del piattello e tanti altri come le arti marziali, il badminton e anche gli sport più praticati nei paesi anglosassoni. In Italia di certo non avrei avuto la possibilità di farlo, come sicuramente non avrei appreso il gioco degli scacchi era il 1972.

In Islanda nasce il mito di Bobby Fischer. La stampa per lo più quella occidentale, ribattezzò subito la sfida tra l'americano Fischer e il russo Spasskij l'"incontro del secolo", che si svolse a Reykjavík. Nel 1972 il mondo poté assistere affascinato a una delle grandi battaglie della Guerra Fredda. Fischer dichiarò che gli scacchi sono una guerra, e in quel momento storico nulla sembrava più vero, giocare a scacchi era come combattere per distruggere l'avversario di turno con la frase più bella del mondo "scacco matto". Bobby si laureò campione del mondo sconfiggendo Spasskij, e per gli Stati Uniti fu considerata anche una specie di vittoria propagandistica, ora il più forte giocatore del mondo, in uno sport dominato dai sovietici fin dalla

fine della Seconda guerra mondiale, era un americano.

Gli scacchi è il gioco che appartiene a tutti i popoli e a tutti i tempi, si narra che l'invenzione degli scacchi sia legata a un fatto di sangue. Una leggenda racconta che quando il gioco fu presentato per la prima volta a corte il sultano volle premiare l'oscuro inventore esaudendo ogni suo desiderio. Questi chiese per sé un compenso apparentemente modesto, di avere, cioè, tanto grano quanto poteva risultare da una semplice addizione: un chicco sulla prima delle sessantaquattro caselle, due sulla seconda, quattro sulla terza, e così via... Il sultano, che aveva in un primo tempo accettato di buon grado, si rese conto che a soddisfare una simile richiesta non sarebbero bastati i granai del suo regno, e forse neppure quelli di tutta la terra, e per togliersi dall'imbarazzo pensò opportuno mozzargli la testa. Il sultano in seguito si appassionò al nuovo gioco fino a smarrirne la ragione.

Iniziai a giocare al City club grazie ad un ragazzo Pakistano, a volte ho giocato contro tre persone simultaneamente. Da ragazzino ero considerato un confusionario e casinista, disinvolto e disordinato, ma quando giocavo poichè consideravo gli scacchi e il suo gioco arte che esprime la bellezza della logica e scienza, durante la partita riuscivo a tenere sotto controllare tutto ciò. Alcune volte ho giocato anche con persone più grandi, colleghi di mio padre. Era un onore essere



invitato a confrontarmi con loro, ricordo una volta che una signora si stizzì perchè io mentre aspettavo la sua mossa leggevo un topolino, ma era un modo per far passare la noia nell'attesa della sua mossa. Quando ritornai in Italia mio padre prima di partire, mi comprò una scacchiera tipicamente orientale sicuramente era

orgoglioso di me. Concludo la parentesi sugli scacchi con una frase di Voltaire "Il gioco degli scacchi è il gioco che conferisce più onore all'intelletto umano."

Se escludo il calcio lo sport che ho amato è stato il nuoto, iniziando come tutti dallo stile libero.

La mia prima gara è indimenticabile, ebbe luogo a Lahore. Un viaggio dal cantiere di oltre 400 Km. per arrivare nella seconda città del Pakistan, negli ultimi mille anni Lahore era passata attraverso le varie epoche sotto il dominio induista, musulmano, mongolo e ancora musulmano-mogol, il susseguirsi di tutte queste civiltà e religioni ha fatto sì che, all'interno delle mura, si trovino ancora tempi hindu mescolati con gurdwara la porta del Guru , tempio e luogo di riunione di culto Sikh, fino all'architettura coloniale britannica. Gli imperatori Mogol, la scelsero come loro capitale ,la terza dopo Agra e Fatehpur Sikri, e prima Delhi, e arricchirono la fortezza dei suoi contenuti artistici, a cominciare dal prezioso mosaico.

Trascorremmo la notte credo al intercontinental hotel, ero in camera con il mio compagno di classe Maria Antonio Gamberoni, che avevo incontrato al terminal dell'aeroporto Leonardo Da Vinci a Roma nel lontano 1968 per il nostro volo verso il Pakistan. La sera prima della gara con alcuni componenti della squadra scendemmo in piscina per allenarsi, per dimostrare che eravamo dei vincenti. E venne la mattina della gara. La mia prima volta sui blocchi di partenza, l'ansia che durante la notte prima mi aveva fatto dormire poco, una volta sui blocchi si eclisso per far posto alla paura di non riuscire a nuotare, erano i miei primi 25m che per un ragazzino di 12 anni erano come 100. Il tuffo, il terrore che stravolgeva l'animo, l'adrenalina a mille e alla fine una gioia incontenibile per essere arrivato primo. Aspettavo il momento della premiazione per la mia prima coppa vinta, con quella gioia incontenibile che non mi faceva stare fermo nemmeno un secondo. Il desiderio profondo di portare la coppa a casa e di far sapere di questo mio successo a tutti quanti: papa, mamma, fratelli e amici. Durante la premiazione succede qualcosa di singolare, tutti furono premiati tranne me, avevano conteggiato una coppa in meno per cui nessuna premiazione. Ho creduto dopo la gara di avere il mondo in pugno, invece il pugno l'ho ricevetti in faccia ero amareggiato e infelice. Sarei dovuto essere allegro e gioioso per i miei compagni che avevano vinto come me, ma in quei momenti e durante il viaggio di ritorno a Tarbela provavo solo una tremenda invidia, loro avevano la coppa io niente. Durante tutto il viaggio di circa sei ore mi isolai e piansi. Ancora il personaggio del

Ragionier Ugo Fantozzi non era a noi conosciuto ma come racconta Paolo Villaggio mi sono sentito un prototipo del tapino. Un paio di giorni dopo la direttrice della nostra scuola la Caporali (la mia insegnante di Italiano e preside, il terrore di noi alunni, una persona con una elevata professionalità che ha fatto sì, che la nostra preparazione scolastica fosse di un gradino superiore rispetto agli studenti della nostra madre patria) mi fece pervenire una coppa, e questo gesto placò piano piano la mia funesta ira verso il mondo.



La coppa ricevuta dalla preside Caporali, peccato che non mi si vede, tipica foto fantozziana

Avevo deciso di non fare più gare mi era diventato noioso nuotare, ma un anno dopo, un ragazzo più grande di me, di origine slava mi insegnò a nuotare a Delfino, era il 1972,

Questo ragazzo di cui non ricordo il nome mi spiegò che il nuoto avrebbe richiesto tanto ma tanto sacrificio, e che come primo passo avrei dovuto fissare degli obiettivi e come secondo passo di avere le giuste motivazioni capaci di spingermi a realizzare i miei sogni di rivincita. Mi spiegò che lo stile a delfino è lo stile di nuoto più difficile, perché avrebbe richiesto una tecnica molto precisa, oltre a forza e un buon senso del ritmo.

Ho fatto tante serate di allenamento e molta pratica per perfezionarlo. All'inizio ero goffo a nuotare ma sotto la guida di questo istruttore imparai che la parte più importante della nuotata era rappresentata dalla bracciata. Anche le gambe erano importanti e il loro movimento per me è stato molto complesso è più difficoltoso della bracciata. L'utilizzo delle gambe nel Delfino dovevo eseguirlo uguale a quello dello stile libero. Compresi che il delfino ha un caratteristico movimento ondulatorio, e che dovevo eseguire questo movimento in modo cosciente, come naturale conseguenza del corretto movimento delle braccia e delle gambe. Una volta annoverato che la coordinazione della nuotata, dipendeva essenzialmente da due fattori: dal corretto inserimento della

respirazione nell'esecuzione della bracciata e dall'assenza di pause, in particolare tra la fase di spinta e quella di recupero della bracciata, sarei stato pronto. Per ciò che concerneva la respirazione, inizialmente utilizzavo un ritmo di respirazione ogni bracciata, sbagliavo e guardando i filmati del mio mito Mark Spitz, il vincitore di sette medaglie d'oro alle Olimpiadi del 1972, capii che avrei dovuto utilizzare una respirazione ogni due cicli di bracciata. Quando appresi tutti i segreti del delfino mi resi conto che era lo stile di nuoto più



Alcuni componenti della squadra di nuoto con i loro sostenitori

gratificante, rispettato ed esteticamente gradevole a vedere durante le gare. Nel giro di pochi mesi diventai il nuotatore più veloce a delfino, non ho mai perso una gara. Nonostante gli insegnamenti una cosa non riuscii a capire, lo avrei compreso diverso tempo dopo, la famosa regola delle tre "R".

Quando a scuola un paio di anni dopo si dissero, che un college Americano di Karachi, sarebbe venuto a Tarbela per darci una dimostrazione di nuoto, eravamo perplessi ma consapevoli della nostra forza.

Il nostro insegnante fece un intenso programma di allenamenti pomeridiani, e tutti i giorni dovevamo andare ed eseguire le sue direttive. Io ero eccitato all'idea di mettermi in vetrina sia a delfino che a stile libero, mi sentivo forte e sicuro di fare bella figura. Quando fu redatto il programma delle gare, mi resi conto che il delfino non era stato inserito, fu un brutto colpo ma avrei gareggiato nella gara di stile libero. Nello stile libero sapevo di poter competere come i miei compagni, sono sempre stato sicuro di me stesso, talmente sicuro che il più delle volte non mi presentavo ad allenarmi, preferivo andare a giocare a ramino. In poche parole ho fatto più partite a carte che allenamenti. Venne il giorno della gara. Fui convocato e quando arrivo la chiamata per andare ai blocchi di partenza, il mister iniziò a elencare chi doveva fare la gara, il mio cognome non venne mai



preferito. Perplesso chiesi il motivo di questo trattamento, la risposta fu concisa e rapida mi disse che per rispetto ai miei compagni che si erano allenati sempre, non sarebbe stato corretto farmi gareggiare visto che avevo preferito giocare a carte, mentre loro si allenavano. Mi allontanai infuriato, inveendo contro il mister, nonostante avessi cognizione di essere in torto. Prima della chiusura della giornata di nuoto, i componenti della squadra americana chiesero di poter fare una esibizione di delfino, fui chiamato dal mister e mi chiese di partecipare, inizialmente tanto ero ingiustamente arrabbiato dissi di no. Improvvisamente un barlume di luce che guizzava dentro la mente si accese, e compresi il mio errore. Un insegnamento di mio padre, di quando iniziai a giocare a pallone, la famosa regola delle tre "R". Nella vita e nello sport dovevo seguire sempre le tre "R": Rispetto per me stesso, e io con il mio comportamento stavo andando nella direzione opposta. Rispetto per gli altri, i miei compagni si erano sempre allenati e di conseguenza le decisioni del mister erano corrette. Responsabilità per le tue azioni, dovevo imparare dal mio errore comportamentale tipico di una persona egoista e superba. Oggi ringrazio il mio mister di allora. Decisi di fare la gara di delfino, mi ritrovai a partire dalla corsia numero uno, per un nuotatore la peggiore. Gli atleti americani erano fisicamente il doppio di me, con una massa muscolare molto evidenziata, rispetto a loro assomigliavo ad un Hobbit. La voce dello starter, "On your mark, ready, set, go!", iniziai a nuotare ad occhi chiusi, quando toccai la parete della piscina e sentii gli urli dei miei compagni compresi di aver vinto. Non ricevetti nessuna coppa o attestato, ma solo i complimenti del mister e dei ragazzi americani, che mi resero estremamente felice, Davide aveva battuto Golia.

Gli studenti dell'istituto scolastico G. Pascoli non erano solo competitivi nel nuoto, ma avevamo la squadra di calcio che era quasi imbattibile, in tanti anni in cui ho giocato, se non ricordo male, abbiamo perso solo due o tre volte.

Non scriverò della squadra della scuola, ma di un episodio veramente curioso durante una partita, non ricordo se era tra scapoli e ammogliati, o se era una partita di uno dei tanti tornei a 7, tra le diverse maestranze che operavano in cantiere. In una di queste squadre giocava mio padre. Durante una partita erano bersagliati

ironicamente perchè non riuscivano neanche a tirare in porta. Improvvisamente verso la fine dell'incontro sul punteggio di 6-0, visto che continuavano ad irridarli perchè non riuscivano a fare una rete, mio padre si incarica di battere la rimessa dal fondo, uno sguardo verso la porta avversaria un cenno d'intesa con un suo compagno, una beve rincorsa, un brusco cambio di direzione e tira verso la sua porta, e segna una rete, e con un sorriso beffardo grida "abbiamo fatto una rete" tra gli applausi della gente in tribuna e ai bordi del campo. Questo episodio mi ha rammentato il Rag. Fantozzi che durante la partita tra scapoli e ammogliati si incarica della rimessa da fondo campo, ma combina il fattaccio. Finisce infatti per calciare maldestramente la palla nella sua stessa porta. Fantozzi verrà inseguito fin fuori dal campo dai suoi compagni inviperiti. Invece nel caso di mio padre, solo ilarità e gioia.

Mio padre faceva parte dell'Impregilo, lui e i suoi colleghi erano un gruppo molto compatto, e tutti insieme in cantiere, lavoravano per un obiettivo comune. Avevano dentro di loro un carburante, che li ha permesso di raggiungere dei risultati non comuni. Sapevano che il miglior risultato lo ottenevano quando ogni componente delle maestranze faceva ciò che era meglio per sé e per il gruppo. Lavoravano anche dieci o dodici ore al giorno, con tanto impegno e professionalità, anche in situazioni a volte drammatiche (come non ricordare la guerra del 1971 tra Pakistan e India, dove tanti di loro sono rimasti in cantiere, senza pensare a quello a cui sarebbero andati incontro in caso di un attacco aereo al sito della diga di Tarbela) Queste persone eccezionali, attraverso la loro professionalità hanno fatto conoscere le nostre imprese e il nostro tricolore nel mondo.



019



*Isabella Mecarelli*

## **CARACAS 1980**

— — □ — —

**T**ornammo a Caracas per lavoro, per informarci sui programmi scolastici e i libri di testo da adottare per l'anno seguente. Ma quel breve soggiorno fu anche un'occasione per visitare un po' meglio la capitale. Oltretutto provai anche piacere a immergermi di nuovo nella civiltà consueta, frenetica, dove occorreva aprirsi un varco fra la folla assiepata davanti alle vetrine di lusso.

A quei tempi Caracas era già dotata di grandi centri commerciali, che da noi in Italia sarebbero arrivati solo molti anni dopo. Per questo ero stupita dagli ambienti inconsueti: i negozi e i grandi magazzini

erano sistemati in grandi palazzi di diversi piani. Si aprivano su ampie gallerie, attorno a un cortile centrale, che accoglieva i clienti nelle pause degli acquisti, offrendo anche piacevole riparo alla calura grazie alla presenza del verde.

L'offerta dei negozi era varia e molto ricca: abiti eleganti, porcellane, profumi, ma quasi tutto chiaramente di provenienza europea. Insomma, c'era grande abbondanza di generi, ma inavvicinabili ai più, dati i prezzi. Nessun vestito particolarmente carino costava meno dell'equivalente di 80.000 lire di allora.

Caracas quella volta mi piacque; ma forse il mio apprezzamento era dovuto più che altro al contrasto con la monotonia dei lunghi mesi passati sulle Ande. Lì invece regnava ovunque confusione, circolava una gran folla, il cui frastuono era sovrastato solo dal traffico caotico dei veicoli.

La rete di autostrade sopraelevate che la attraversava, non riusciva nel suo intento di snellire la circolazione; anzi, succedeva spesso che il traffico si bloccasse per il formarsi di code interminabili.



Quando ci trovammo a percorrere una di quelle strade avveniristiche, proprio nell'attraversare un viadotto, ci capitò un contrattempo. Un poliziotto ci superò per intimarci l'alt. Senza una spiegazione, cominciò a girare intorno alla vettura esaminandola con ostentazione. Decise

che le gomme non gli sembravano a regola e ci ingiunse di pagare una multa piuttosto salata. Protestammo perché non ci risultava, non appariva per niente chiaro il motivo della sanzione. Ma il tipo mantenne il punto, senza specificare meglio cosa non andava. Seguitò per un pezzo a tergiversare, finché, consapevole di averla tirata troppo per le lunghe, arrivò al dunque: potevamo cavarcela con una somma molto meno consistente, a patto di pagare la contravvenzione direttamente a lui. Stufi di quella manfrina e impotenti davanti a quel sopruso, acconsentimmo pur di togliercelo di mezzo. Tempo dopo avremmo sperimentato, in un'altra occasione più

seria, la corruzione dei poliziotti.

Caracas era molto estesa e dotata di diversi quartieri eleganti. Si capiva che erano luoghi dove la vita doveva scorrervi piacevolmente. La zona della scuola di ragioneria, dove ci recammo per chiedere ragguagli sui programmi, era punteggiata da ville di lusso immerse nel verde.

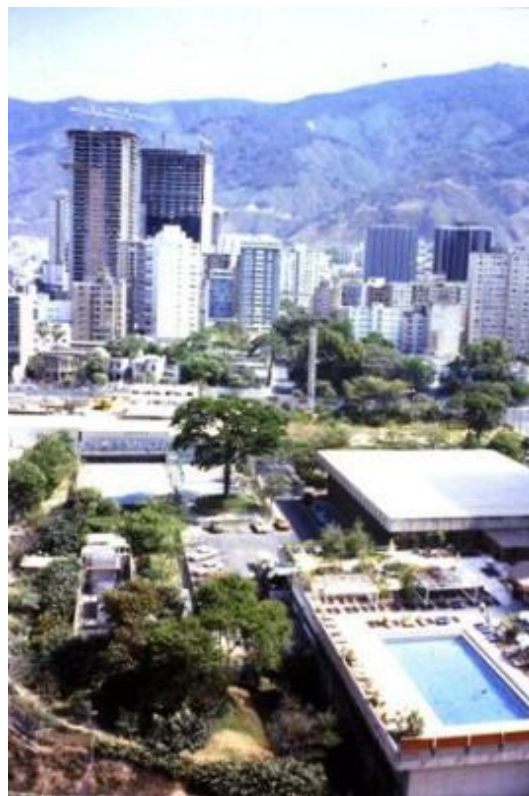
Altri quartieri erano occupati soprattutto da grattacieli e fra uno spazio e l'altro degli edifici si intravedeva lo scenario più vicino, formato da montagne fronzute, le cui masse, rese scure dall'intrico della vegetazione, parevano abbracciare protettive le residenze urbane.

Mentre la metropoli intera era chiusa in un abbraccio meno rassicurante, circondata com'era per ogni dove da un collare di 'ranchitos'. Una miriade di casupole fatiscenti, vasti quartieri di baracche, occupavano

l'anello periferico, avanzando su su per le chine delle montagne, alla ricerca di spazi dove potersi aggrappare, nel disperato tentativo di far parte anch'essi dell'agglomerato urbano, sia pure accontentandosi di un ruolo così infimo. Scena inquietante, quasi segno premonitore di un tragico futuro.

Eppure lo squallore di quelle catapecchie, messo in risalto dalla spietata luce del giorno, scompariva come per incanto di notte, quando quei dintorni si accendevano di mille luci colorate, trasformandosi in un variopinto presepio: una sorta di ricompensa per quella bruttezza derivata dalla miseria, e insieme un'illusione di speranza rispetto a un futuro di riscatto, cui ciascun abitante di quei tuguri in cuor suo agognava.

Una mattina, passeggiando per l'Avenida Miranda, mescolati alla folla animatissima, capitammo in una libreria italiana, filiale della Mondadori. Piacevolmente sorpresi di trovarci all'improvviso circondati da un mare di libri nella nostra lingua, scambiammo due chiacchiere con la proprietaria. Era una donna anziana e molto



afflitta, anzi proprio disperata, perché poco tempo prima era morto suo marito e lei, rimasta vedova e sola in quel paese, era costretta a vendere il negozio. Era doppiamente affranta: da un lato per il grave lutto, dall'altro perché cedere quell'attività, che aveva rappresentato tutta la vita del consorte, le appariva una sorta di tradimento nei suoi confronti.

Ci informò che suo marito non era stato un semplice libraio, ma un appassionato di letteratura, un vero competente. Discendeva in linea diretta addirittura da Niccolò Tommaseo, di cui portava il cognome. Ascoltammo commossi il suo racconto, partecipando al suo cordoglio, ma che altro potevamo fare? Comprammo qualche libro e ci congedammo perché eravamo attesi alla sede dell'Impregilo.

L'ufficio della ditta era sistemato poco lontano, in una villetta di recente costruzione, dove lavoravano quattro-cinque impiegati oltre ad alcuni inservienti. La segretaria che lo dirigeva, Amparo, era una simpatica colombiana, particolarmente affabile. La ringraziai ancora per il dono che ci aveva fatto recapitare in cantiere, un mango strepitoso.

Quando affrontammo il discorso della scelta e del rifornimento dei testi scolastici, la cui spesa sarebbe stata completamente a carico dell'impresa, accennammo al caso pietoso della libraia appena conosciuta, con la speranza di poterle essere di aiuto, ma la segretaria ci indirizzò presso un'altra libreria, la Rizzoli, di cui l'Impregilo era cliente abituale.

La Rizzoli era naturalmente frequentata soprattutto dagli italiani residenti nel paese. Ma mille altre attività nella capitale erano di proprietà dei nostri connazionali o dei loro discendenti. Quasi a ogni angolo di strada trovavi pizzerie, gelaterie, ristoranti dai nomi familiari.

La mattina dopo telefonammo ai Borgia, i nostri amici italo-venezuelani, che, lieti della nostra presenza a Caracas, ci invitarono quella sera stessa a cena. La loro casa rispecchiava un gusto tipicamente siciliano: profusione di legni intagliati e tessuti a fiorami. Argenterie in ogni angolo. La moglie di Vito, pur essendo di origine italiana anche lei, non se la cavava molto con la nostra lingua, di cui Vito aveva invece una sicura padronanza. Avevano un bambino vivacissimo ed era in arrivo un secondo.

Passò a salutarci anche Nino, il fratello con cui Vito era venuto a farci visita alla Trampa, e tutti insieme ci recammo dai genitori che

abitavano nel palazzo accanto. Erano appena rientrati da New York, dove si erano recati a visitare dei parenti. Conobbi in quell'occasione anche la madre, una signora affabile, dall'aria protettiva, tipica delle tradizionali mamme italiane, ancora molto giovanile. Mi mostrò con orgoglio i frutti del suo hobby preferito: grandi quadri con paesaggi ricamati a punto pieno, tutti destinati ai figli.

Il padre, anzi il "Padrino", come l'avevamo ribattezzato (a sua insaputa naturalmente), ci disse che contava di effettuare molto presto un altro viaggio d'affari nel Táchira, anche perché molto interessato al cantiere dell'Uribante dopo che i figli gliene avevano descritto le meraviglie.

Ci informò che della diga parlavano spesso alla tv, ma sempre specificando che si trattava di un'opera della Cadafe (l'equivalente della nostra Enel); mentre non si accennava mai, per evidente sciovinismo, al fatto che il grandioso lavoro si svolgeva sotto la direzione di un'impresa italiana. Questo perché il governo temeva di uscirne sminuito.

Il giorno dopo, ultimo del nostro giro di vacanza-lavoro, terminammo di sistemare le faccende di scuola, e la sera ci concedemmo una cenetta al "Dena Ona", lo stesso locale dove avevamo pranzato a Pasqua con i nostri amici Gaio. In realtà non è che l'avessimo cercato, non speravamo neanche di poterlo trovare nell'immensa Caracas; ma per un caso fortuito, un bel colpo di fortuna, ci capitammo davanti durante una passeggiata. Ci erano rimasti ben impressi i suoi piatti di pesce. Non ci deluse neanche quella volta.

Rientrati in cantiere, pochi giorni dopo, il 18 settembre, iniziò il nuovo anno scolastico.

Già il tempo cominciava a dar segni di instabilità, preparandosi al passaggio di stagione, ma ormai sapevo che nella lotta fra il sole e la pioggia, quello destinato alla vittoria sarebbe stato il primo.







OPERE IN SPAGNOLO  
OBRAS EN ESPAÑOL



001E



*Jose Amancio Alcorta*

## RECUERDO DE UN VIAJE EN BOTE



**H**acía un tiempo que yo trabajaba en un punto río arriba, distante unas dos horas de mi lugar de embarque.

Esto es, en Nigeria, en el delta del río Níger.

A la mañana, recorría 100 km. Desde donde vivía, me pasaba a buscar un bote



a motor y, luego de un tiempo regular, llegaba a mi destino.

Era un viernes a la tarde cuando estábamos regresando, triste mi ánimo sin saber muy bien por qué; llovía intensamente, no veíamos las orillas del río y solo se escuchaba como una letanía, el ruido del motor del bote.

Cubiertos por una lona, solamente el timonel estaba expuesto a la lluvia. En ese momento el bote chocó contra algo. Ésto nos detuvo inmediatamente, corrimos la lona y vimos algo bastante macabro. Era un muerto flotando a la deriva.

Ahí se me terminó el coraje, no por un muerto más o menos, muy común en África, sino por la impotencia que sentí en aquel momento.

En Nigeria, lejos de mi casa, mucho más lejos de mi familia en Argentina, en el medio del río y con un cadáver de vaya a saber quién, lloviendo, con frío y oscureciendo, no era lo mejor para gente que, si estaba allí, trabajando, era porque anhelaba otra clase de valores sobre la vida.

Ahí me puse a pensar, "¿qué hago yo aquí en el medio de un río inmenso? ¿Y si zozobramos? ¿Y si no nos encuentran más? ¿Y si nos atacan los piratas?..."

Dejamos el muerto flotando y seguimos nuestro viaje en silencio y ¿por qué no decirlo? Con mucho miedo.

Todo terminó más o menos bien, al menos físicamente, pero con un pesar en el alma pensando en el pobre cadáver flotando en el río.



002 E



*Angel Palazzolo*

## AQUELLOS VIEJOS TIEMPOS

— — □ — —

**L**uego de haber hecho un resumen sobre mi paso por las grandes obras en el e-book N°5, junté coraje para escribir unas palabras en agradecimiento, por ser parte de la familia de *Cantieri Italiani nel Mondo*.

Hoy, lejos de la construcción y dedicado a la *logística terrestre*, sigo añorando aquellos viejos tiempos que forjaron este mi presente. Fueron tan intensos los años vividos en cada obra, que quedaron grabados para siempre en mí.

Por eso me propuse volver a escribir, para que cada persona que lea estas líneas, comprenda la verdadera pasión que siento de

haber estado allí trabajando para construir una gran obra.

Solo las grandes obras tienen ese valor agregado, que es la convivencia diaria con gente de otros países y otras culturas, para relacionarse y conocerse. Es una forma de viajar por el mundo estando en un mismo lugar, trabajando. El éxito de esta experiencia, dependerá de la capacidad de desarraigo que tenga cada uno; el que es muy apegado a sus raíces no debería aventurarse a las obras porque sufriría mucho el desarraigo.

Comprendo también que puede haber personas, que **no** tuvieron una buena experiencia o que guardan resentimientos, porque nunca más fueron convocados a una nueva obra. Todo depende de los contactos o conocidos que estén en actividad en alguna obra para que, mediante su recomendación, puedan acceder a un trabajo según la especialidad laboral de cada uno, porque el peón generalmente es del lugar donde se realiza la obra.

En realidad, la situación es muy compleja. Hay muchas empresas constructoras y pocas obras, para colmo también aparecieron los chinos quienes, después de realizar con éxito la obra Tres Gargantas, se largaron a construir en el resto del mundo. Si además tenemos en cuenta que cada vez las obras se realizan en menos tiempo y con menos obreros (gracias a las grandes y modernas maquinarias) las oportunidades de empleo son cada vez menos.

Hoy reniego también de la tecnología, que nos atrapa en sus redes e ignoramos el entorno cercano, pero gracias a ella, es posible acercar lo que está muy lejano y en tiempo real. Los diferentes grupos de personas en la red comparten o compartieron experiencias, anécdotas, videos, fotos, etc. que te llenan de emoción y son un complemento de la vida. Pero, mal que nos pese, el pasado está hecho y no podemos modificarlo; por eso, hay que vivir el presente intensamente y aprovechar la experiencia adquirida para tratar de superar los nuevos desafíos, en el lugar donde nos toque trabajar y dando lo mejor de cada uno para el bien común.



003E



*Saul Carreras*

## UN NUEVO DESAFÍO - PICHÍ PICÚN LEUFÚ

— — □ — —

**C**ronograma de obra inicial, años 1991 a 1996.

Corría el año 1990 y estaba terminando la obra de Piedra del Águila, para esos tiempos ya retirado de las obras e incursionando en el comercio del rubro alimentos, una tarde me sorprende viajando con mi hermano, que hacía viajes Neuquén – Piedra del Águila y me vine para acompañarlo. Ya estaba casado con Marcela, sin hijos aún, pasamos a saludar a un ex compañero, quien cuando me ve, me dice: “están buscando una persona de tu perfil para control de gestión y certificaciones de la Obra de PPL”.

La obra la estaba construyendo un consorcio de empresas de las que la persona que me iba a entrevistar era el Ing. C. H. Esa

tarde las cosas estaban a punto de cambiar y el rumbo de mi historia; tantos años con Impregilo y ya casi decidido a no volver a las obras, de pronto el destino me trae al lugar indicado y en el momento justo. Este ingeniero hablaba un fluido castellano, lo cual obró a favor a la hora de introducirnos en tema. Venía de una escuela de un nivel de excelencia, en lo que hace a la Contabilidad Industrial, con sistemas de control propios y una mirada vital de la necesidad del dato, no ibas a tomarlos por sorpresa, ellos siempre tienen un plan de acción a seguir. Si tienes una obra, tienes un plan, el que no planea su obra, está planeando su fracaso, preceptos fundamentales de su idiosincrasia empresarial, que, desde su misión como empresa, desparramaban practicidad y experiencia, donde seguramente fui beneficiado... sin lugar a dudas.

Él me preguntó cómo haría el control de gestión de la obra y yo con mi experiencia a cuestas solo le respondí "la calidad de todo informe que debemos lograr, es directamente proporcional a la calidad de la información que procesamos" y es allí mismo que entendió que algo sabía. Con esa respuesta le sintetiqué cómo debíamos encarar el Control.

Me indicó que debía presentarme en Cipolletti - Río Negro para hacer el ingreso. La historia recién empezaba.

Ingresé al sector de Certificaciones y Costos; la nuestra era la sección de costos. Recuerdo que ya estaba trabajando C.A. y con M. quienes se ocupaban de la recolección de datos y el proceso de imputación por sector. Toda esa tarea les llevaba demasiado tiempo; algo andaba mal. Cuando llegué los ordené y terminamos haciendo un buen trabajo.

Conocí el contrato, tiempo de lectura fundamental para un buen Cost Control, conocer el camino para poder andar. Como estructura contábamos con un jefe E.O.D.S. Resumiendo, la personalidad de esta persona no comulgaba con lineamientos internos de la empresa, lo cual provocó su dimisión y mi promoción a Jefe de Sección; luego incorporamos a S. M., y a J. C. C. además un gran plantel de apuntadores que se encargaban de informarnos qué y cómo pasaban las tareas, con un gran estratega como C. D , un gran líder.

Se armó un buen equipo y ameno que nos hacía la vida un tanto más llevadera; contábamos con compañeros de distintas partes de la Argentina y países vecinos, como Chile, Uruguay y Bolivia; gente que



proviene de obras de iguales características y que se habitúan a este tipo de vida donde, a lo mejor, nadie les interrumpe su día, pero a su vez está el que extraña cada segundo perdido con sus afectos.

También el desarraigo castiga duro en esta actividad... Muchos eran mi familia en la obra, pasaba más tiempo con ellos que con mi propia familia, eso sin dudas.



En 1991, nació la más linda caricia, que la vida me regalaba, el hecho de sentirla en mis brazos, es lo más parecido al paraíso. Llegaba Carlita para llenarnos de alegría... y la vida gira y se convierte en pensar en su carita y la promesa de que, al salir del trabajo tenía sus juegos con los cuales siempre me sorprendía.

Así, la vida giraba entre mi seno familiar, los compañeros y el trabajo. Recuerdo que la empresa contaba con cinco gerencias en su cuerpo administrativo: la Gerencia General, gerente comercial, gerente de administración y finanzas, gerente de producción y gerente de ingeniería. Creo que en el pico máximo de producción la mano de obra rondaba entre 300 empleados y 1400 Obreros.

Creo que mucha gente de las obras conoce, o ha sabido de esta construcción. Recuerdo todo lo que pasé allí y estoy seguro de que hay tema para rato, así que iré entregando otra parte en tiempos venideros. Soy muy feliz de haber estado allí y del trabajo hecho en ella y en todas las obras que he estado, incluyendo Impregilo como siempre.

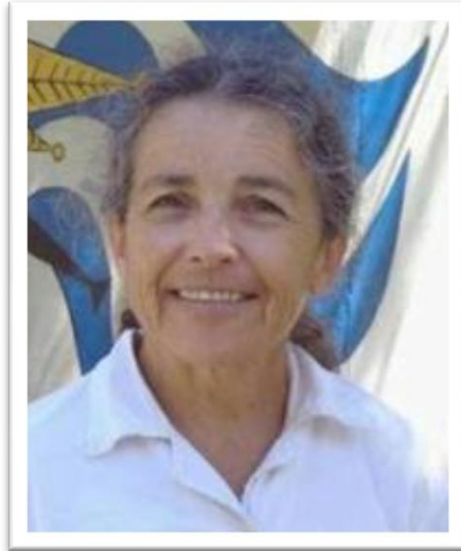
Amigos que he hecho por este mismo motivo, a ustedes va dedicado mucha parte de mi trabajo de remembranza.

*Cariñosamente Saúl.*





004E



*Mirian Raquel Day Furtado*

## UN MITO MÁS EN LAS GRANDES OBRAS

-- — □ — --

*“El punto de partida de esa reflexión era, con frecuencia, un sentimiento de impaciencia ante lo "natural" con que la prensa, el arte, el sentido común, encubren permanentemente una realidad que no por ser la que vivimos deja de ser absolutamente histórica: en una palabra, sufría al ver confundidas constantemente naturaleza e historia en el relato de nuestra actualidad y quería poner de manifiesto el abuso ideológico que, en mi sentir, se encuentra oculto en la exposición decorativa de lo evidente - por - sí - mismo.*

*Desde el principio me pareció que la noción de mito da cuenta de esas falsas evidencias. En ese*

*momento yo entendía la palabra en un sentido tradicional; pero ya estaba persuadido de algo de lo que he intentado después extraer todas sus consecuencias: el mito es un lenguaje.*

*Es indudable que el ideologismo y su contrario aún son conductas mágicas, aterrorizadas, ciegas y fascinadas frente al desgarramiento del mundo social. Y a pesar de todo, nuestra búsqueda debe estar encaminada a lograr una reconciliación de lo real y los hombres, de la descripción y la explicación, del objeto y del saber. Septiembre de 1956."*

*Mitologías. Roland Barthes (1957)*

Le llamo mitos a todas esas creencias que se difundían en las villas y lugares de trabajo en las grandes obras donde viví y trabajé. Esos mitos tenían que ver con las personas, los lugares y con la empresa misma, con la salvedad de que las empresas están conformadas por personas; en cualquiera de los casos, se despojaba la realidad de ciertos aspectos y se potenciaban otros que resultaban favorables a los fines buscados. Cuando se hacía referencia a la "empresa", sin duda que, indirectamente, se hablaba de los representantes de esas.

El mito que me ocupa en esta exposición es el que escuchábamos con frecuencia: "**para la empresa solo somos un número**", lo que se puede traducir en que "para los representantes de las empresas solo somos un número".

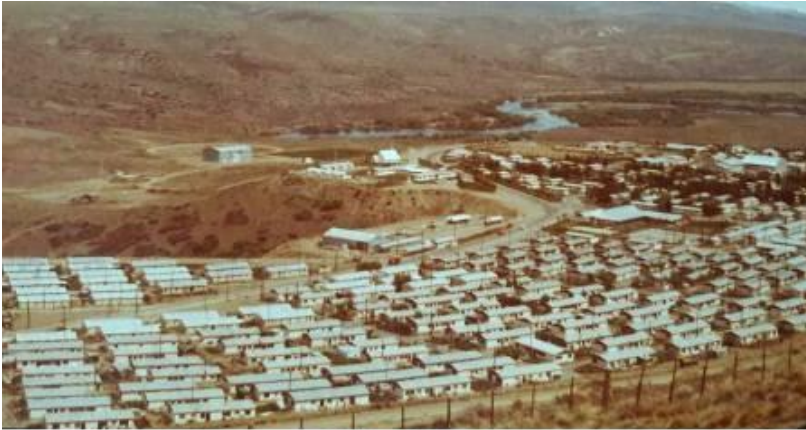
Para que se instale un mito, hace falta que alguien lo comience y que existan individuos y grupos, interesados o no, que lo difundan y expandan hasta que termina por naturalizarse en la conciencia colectiva.

No voy a hablar de las personas ni de los grupos a quienes les interesaba la difusión de tales creencias, en cambio, sí quiero desmitificar eso de que "solo éramos un número" mediante algunos hechos en los que estuve involucrada ya fuera directa o indirectamente. Hago la aclaración, tal vez innecesaria, de que mis relatos moverán la memoria de los lectores quienes seguro podrán agregar muchos otros casos a favor o en contra de mi tesis que es "para los representantes presentes y esporádicos de las empresas, en las obras hubo personas y no números".

El primer caso que recuerdo fue en Alicura, cuando murió un

obrero uruguayo en un accidente no laboral.

Fue un domingo por la tarde, cuando dicho operario estaba conduciendo por uno de los caminos que rodeaban la villa y su auto volcó sin que hubiera mayores daños personales. El conductor tuvo



Villa Alicura

una torcedura en un pie, por lo que debieron realizarle una cirugía. Cuando estaban llevándolo al quirófano, tuvo un paro cardíaco y falleció.

Su familia quería que el difunto fuera llevado a Uruguay para

los funerales; entre los pedidos estaba que fuera conducido en una ambulancia y que les facilitaran un auto para que toda la familia pudiera viajar junta para acompañarlo. Como es de esperar, cumplir con estos pedidos involucraba al menos dos sectores: el hospital y transporte y, como es de esperar, los responsables de las decisiones accedieron a los pedidos.

Para el traslado de la familia, la empresa no contaba con vehículos adecuados, ya que había autos, camionetas y ómnibus contratados, pero ningún vehículo en el que transportar cinco personas: la esposa y cuatro hijos, por lo que unos vehículos resultaban insuficientes y otros demasiado para pocos pasajeros. Así que buscaron una solución intermedia.

En ese tiempo, en mi familia teníamos una Ford Falcon familiar, un vehículo bastante grande y con cinco plazas disponibles además del asiento del chofer. Este auto lo teníamos siempre en condiciones dado que, donde vivíamos, cualquier salida implicaba hacer muchos kilómetros y por lugares donde no había servicios. Quien era el jefe de transportes conocía este auto así que nos pidió si podíamos llevar la familia hasta la ciudad de Salto, a lo cual accedimos sin titubear. Está de más aclarar que los responsables de la empresa se hicieron cargo de todos los gastos relacionados con un viaje de aproximadamente 2000 km, los que, a fines de abril del 1984, insumían prácticamente 24 horas sino más, donde viajaban seis personas además del chofer y acompañante de la ambulancia.

Agregados a los gastos de las personas, estaban los producidos por los vehículos y el salario de varios días de los choferes de la ambulancia y del auto, los que fueron totalmente a cargo de la empresa. Debo agregar que también le entregaron dinero al padre de mis hijos para cubrir gastos imprevistos que pudieran surgir.

Sin embargo, este hecho no termina en el viaje; como la persona fallecida era el único sostén de la familia, de inmediato se le dio trabajo a la hija mayor, quien ya tenía 18 años y quien trabajó hasta que terminó la obra de Alicura.

El caso presentado antes tuvo que ver con la empresa Impregilo, mientras que el relato que sigue sucedió en Piedra del Águila y tuvo que ver con otra empresa, la que estaba conformada por varias empresas, algunas europeas y otras argentinas.



Piedra del Águila

En el 1987 había comenzado a trabajar en la UTE antes mencionada, mientras que el padre de mis hijos trabajaba para la empresa contratista y por esa razón le habían asignado una vivienda. Este señor renunció a su cargo para ir a trabajar en otra obra, por lo que la casa que habitaba con mis hijos resultaba ocupada por un grupo familiar que no estaba relacionado con la contratista sino con una subcontratista. Tal situación generó dos problemas: uno para la UTE a la que le exigían despedir a la secretaria porque estaba ocupando una casa que no le correspondía; un segundo problema estaba relacionado directamente conmigo ya que debía dejar la casa, pero además estaba perdiendo mi trabajo con el que sostenía mi hogar, a esa altura monoparental y con tres chicos entre 3 y 9 años; entonces sí que estaba en problemas.

Hago un paréntesis para contar que, desde mi casamiento, mi vida se había desarrollado siempre en las grandes obras, donde además de vivir tenía mi trabajo; por lo que esa situación me estaba desacomodando mi vida de una manera inesperada y me costaba encontrar una salida, principalmente porque el pedido de la casa por

parte de la contratista y el aviso de despido de mi trabajo sucedió en menos de una semana.

Solo un milagro podía sacarme de semejante pantano, ya que en ese momento no tenía casa propia, estaba muy lejos de mi familia, no tenía dinero ahorrado como para iniciar mi vida en otra parte y debía comenzar en otro lugar donde no tendría la seguridad con que contaba en la villa para el desarrollo de mis hijos. Este último punto era el más preocupante, total que trabajo podría encontrar en otro lado, pero dadas mis condiciones económicas, no podía pensar en dejarlos a cargo de nadie, mientras que, en la villa, los chicos podían quedar solos y andar sin preocupaciones.

Pero el milagro sucedió, siempre suceden milagros cuando tenemos fe. Tal vez cueste creerlo, pero fue lo que pasó. Cuando ya la situación era irreversible, no tuve otra que exponer a mis hijos el estado de cosas: dejar la vivienda y quedar sin trabajo; entonces, mi hijo de 6 años me dijo que no me preocupara, que las personas de donde trabajaba se ocuparían de solucionar el problema. Lo miré y me pregunté qué estaba viendo él que yo no podía ver, pero creí en su confianza y le dije que sí, que todo se iba a solucionar y que debíamos seguir nuestra vida normalmente y sin preocupaciones.

No voy a decir que pasó algo inesperado, porque en esos días había una reunión planeada en Europa con los representantes de las empresas que integraban la UTE, donde además debía estar el gerente de Argentina. Digo que no pasó algo inesperado porque la reunión estaba programada un largo tiempo antes y habíamos trabajado mucho preparando la información que se usaría en la misma. Pero sí pasó algo inesperado para mí; lo que sigue me lo contaron, así que confío en las fuentes.

Cuando comienza el primer encuentro en Europa, el gerente de Argentina pidió comenzar con el problema que había que solucionar en Piedra del Águila, el que tenía que ver, ni más ni menos, que con la secretaria quien hacía apenas cuatro meses que pertenecía a la empresa. Este señor propuso que se debía solucionar el problema de la vivienda para la secretaria, o sea de mi vivienda. A continuación, quien dirigía la reunión decidió que se tratara eso en primer lugar y propuso que se resolviera entregando una vivienda de las asignadas a la empresa; pero aquí había otro problema, ya que la empresa tenía todas sus casas ocupadas, menos una, que estaba destinada a

un representante de una de las empresas de la UTE, quien, además, estaba participando de la reunión. Esta persona intervino diciendo que él no ocupaba la casa ni tenía intención de ocuparla, porque él estaba muy bien con su habitación de un pabellón y pidió que me fuera entregada.

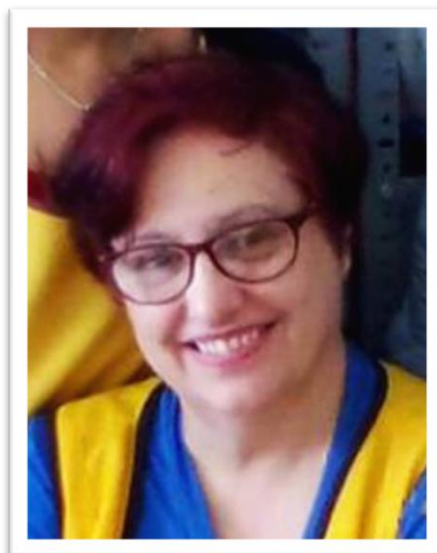
Así, de manera casi mágica, tenía resueltos donde vivir y donde trabajar y, como había vaticinado mi hijo, todo estaba resuelto.

He contado solo dos episodios, pero podría contar unos cuantos más, principalmente porque trabajé como secretaria y por mis ojos pasaba mucha información que tenía que ver con aspectos laborales, pero también con temas personales de los cuales también se ocupaban los responsables de las empresas y que me permiten decir que no éramos números sino que fuimos considerados como personas en todo lo que eso involucra.





005E



*Lilian Caligari*

## SI HUBIERA HABIDO...

— — □ — —

**V**iajar en el principio de los 80 era toda una aventura. El mundo parecía andar ligero pero el Salto, en Uruguay, donde nací, estaba en reposo... demasiado reposo...

Comprar una valija para salir por primera vez era toda una aventura. Recuerdo que miraba hacia arriba, hacia los estantes y buscaba mucho hasta que por allá aparecía algún ejemplar. Luego, en el primer país donde llegase, me compraría otra más moderna.

Ahora no sucede esto. Por suerte, hay de todo tipo y tamaño, como debe ser.

Cuando llegué de África (Nigeria) ya encontré la ciudad cambiada, pero a finales del 81, cuando vine a tener a mi hijo, el cambio había venido para quedarse.

Flota nueva de autos, mejor actitud hacia el exterior... (y el interior) pero aún faltaba algo...

Lo que llegó hoy.

La tecnología, la comunicación rápida, eso nos hubiera hecho mucha falta, cuando escribir una carta y que la recibieran para saber cómo se estaba en las dos partes, llevaba veinte días.

Sí, veinte días.

Y siempre, en el medio había una de ellas que decía "espero estén bien" "no me han respondido todavía". A los dos días, llegaba la respuesta... *de la carta anterior... ¡por supuesto!!!*

Por suerte estaban funcionando mejor los teléfonos. Cada domingo era una hermosa obligación escuchar la voz de mis padres, sobre todo cuando estaba a miles de kilómetros de casa.

Si cuento algo así a quien no ha conocido ésto no lo pueden creer. Pero, queridos millennius... sí, ya en el 84 desde Venezuela era imposible llamar aquí y menos al interior. Y antes, desde Ecuador, sencillamente ni lo intenté.

Nos comunicábamos por los radioaficionados. ¡Gracias a Dios que existían! "Cambio y fuera..."

Hoy, hace años que todo se ha normalizado y ya no le vamos a la saga a ningún país. Nuestra fibra óptica empezó bien y sigue mejor y ¡acá estás Mundo!... ahora que ya no viajo más...

Claro que nos cuidábamos de escribir muy bien y a mí, hasta encabezamientos con frases de poetas, me gustaba poner. Toda una obra de arte cada carta.

Sobre todo a mí, que iba a la "Posta" todas las nohécitas. Y tengo guardadas alguna de esas Joyas literarias todavía en casa.

Nuestro hijo leyó algunas de la correspondencia (de cuatro años) con quien luego sería, con el tiempo su padre. Se reía el nene... claro ya empezaban los e-mails. Pero, bueno nene... miráte al espejo, algo debió salir bien en esa época y después... ¡¡¡vamos "ma" quemá esas cartas!!! ¡Jamás!

Porque, mira que mudarte a cada rato tampoco era tarea fácil. Si en esos entretiempos llegaba el momento de partir nosotros íbamos al "Atlas Mundial" (el del libro insostenible, no había Google).

¿Cómo era, cómo era el clima?

¡Qué mal estaríamos hoy con esto del cambio climático! "Me voy a la nieve... ¡ah! Pero mirá que ya se derritió..."; "Voy al Asia!... ¿cómo? ¿Con todos esos terremotos, volcanes y tsunamis?"

"¡...al Caribe!... ¡Nooo, con esas tormentas mortales!"... Menos mal que antes, el Tiempo tenía más palabras. Era eso para lo que había nacido y ahí nomás se quedaba!



Claro que "no contaba con la torpe y poco astuta codicia del ser humano - mundo"...

En Turkía a las cartas me las traía M. ¡Qué buen hombre! A veces traía unas cuantas y al ver mi mirada comprendía todo... "dopo, madam, dopo" -y me hacía señal de escribir... Comprendía que el sello de Uruguay no estaba. Mi cara era un mapa que decía

"¡quiero cartas de casa!" No hay idioma para el amor por el terruño. No lo hay.

Hubo cassettes VHS y de los chiquitos, hubo "pasacassettes", videograbadoras, radiograbadoras, pero las cartas escritas aún no habían perdido su vigencia.

Otra cosa era la TV. En la década del 80 empezó con el color primero, en Argentina. Enseguida la tuvimos acá. Hoy la ves en Internet...y hasta podés dejar el cable, pues ya ves los eventos mundiales de primera mano.

Yo vi la toma de mando del ex presidente Alfonsín, en Venezuela y la nuestra desde Argentina, con tanta mala suerte que el mismo día tenían elecciones de otra cosa y te lo pasaban en chiquito, como un subtítulo.

En Ecuador se veía en blanco y negro y borroso. Ahí pude ver... -es un decir...- el casamiento de Lady Di.

En cuanto a las novelas, vi unas en Italia (¿"Beautiful" era?); también algunas como Celeste con la actriz (aún adolescente)

Andrea del Boca y, como en Turquía se veía la Rai, me perdí de ver las novelas con las costumbres turcas.

Siempre digo que el diario y la tv son un reflejo muy bueno de la sociedad donde te has insertado.

No importa, ¿no las vi?... pues ¡las veo ahora! Se ven a raudales.

La primera experiencia afuera de mi país, para mí, fue en Nigeria en pleno 80 y había tv a color. ¡Figúrate! Vi discotecas como se les empezaba a llamar en ese entonces, programas para mujeres donde te enseñaban a hacer platos y luego traían una mesa y comían de la olla con las manos. No es una crítica, quizás antes lo fue.



Cada pueblo vive según sus costumbres... ¿por qué no lo vi con casi 30 y desde que llegué a los 60 lo comprendo tanto? Se llama madurar m'hija... ¡¡¡of course!!! También sucede por haber ampliado aún más el horizonte viajando y, por hoy en día, estar usando la tecnología que nos hace ver el mundo en un minuto. Aquél mundo que parecía una vez, siempre lejano para mi Salto.

¡Hoy Salto aparece también en Internet! ¿No vieron aún mi canal? (cara de emoji con sorpresa, urgente) no se lo vayan a creer... pero... ¡hasta ser youtuber no paro!

— — □ — —

006E



*Gustavo Kiefer*

## MIS COMIENZOS DE OBRAS

-- — □ — --

**A**llá por el año 1984 cuando transcurrían mis 21 años de edad, me presenté sin experiencia alguna, pero con muchos sueños y ganas, a las oficinas de personal de la empresa Eriday UTE en la localidad de Ituzaingó, Corrientes, Argentina.

Fui acompañado con un amigo con quien salíamos del servicio militar a probar suerte con nuestro primer trabajo en este tipo de obras. Ingresamos los dos; él al sector eléctrico de obra, ya que es técnico electromecánico y yo como auxiliar administrativo en contaduría.

En mi caso particular, me encontré con gente maravillosa

quienes me enseñaron mis primeros pasos con mucha paciencia y tolerancia. Así me convertí en uno más en poco tiempo y fui afianzándome con los conocimientos que iba adquiriendo.

Fuera del horario de trabajo, compartíamos el campamento llamado "G2" con todo el personal soltero (damas y caballeros) de contaduría, oficina técnica, servicios generales, expatriados, etc. Donde rápidamente se formaron grupos de amigos que hasta aún hoy seguimos en contacto. Allí se compartía desde una cena, fútbol, salidas, ping pong, alguna película y otras actividades, con tal de pasarla bien, estrechar vínculos y hasta algún que otro romance si se daba la ocasión.



Hoy, y a través del tiempo transcurrido, puedo decir que fue una de las etapas más maravillosas en mi vida, que me marcó el rumbo de la profesión que aún hoy sigo ejerciendo.

Estaré eternamente agradecido a la vida por presentarme esta

oportunidad de ingresar al mundo de las grandes obras; si me dieran a elegir, no dudo en transitar el mismo camino.

Abrazo en la distancia a cada uno de los que integramos esta gran familia.

Saludos a todos.

*Gustavo Kiefer*



007E



*Lilian Caligari*

## TURKÍA -SORPRESA EN EL AEROPUERTO

-- — □ — --

*(HOY) "El Aeropuerto Internacional de Estambul (IST), llamado oficialmente Aeropuerto Internacional Atatürk, es el aeropuerto más importante de Estambul."*

**Y**o llegué al viejo aeropuerto Atatürk con mi hijo entonces pequeño. Allí nos esperaba su padre. Dice él que, por el parlante, se escuchaba la canción "No llores por mí Argentina" y estaban por desviar el vuelo más adentro, debido a una tormenta.

Hacía rato que seguramente estarían, la torre, la base de control, hablando en sus códigos para dirigir el avión hacia una u otra parte. Como siempre, los pasajeros no nos enteramos de nada, sobre todo si andábamos dando vueltas allá arriba y por algo tan serio. He leído que inauguraron uno más grande, con más capacidad de pasajeros y de líneas aéreas; pero, el que yo conocí es el que se quedó en mi memoria para siempre.

Bien, continuemos con estos recuerdos.

Al fin tocamos tierra y bajamos por la manga, tomando, aprensiva, con fuerza, la mano de mi chiquito Giorgio de 5 añitos.

Creíamos cosas que no vimos realmente. Esperábamos ver velos, tipo burkas y veíamos gente muy elegante y "occidentalizada".

En la camioneta, que esperaba ya, íbamos poniéndonos al día de los meses que pasamos separados. Mis ojos se abrían al ver las mezquitas a lo largo de la carretera. Giorgio decía: "*¡mirá los cohetes!*" (por los minarettes). Cruzamos el primer puente (en ese momento estaban construyendo el segundo) hacia la parte asiática. Por allí seguimos la autopista que tantas veces yo misma cruzaría después, en mis compras al centro de la gran - Constantinopla – Bisanzio - hoy Istanbul.

Ciudad hermosa cual ninguna. Gente hermosa, honesta y pícara para venderte hasta lo que no querías.

Al fin, llegamos a la casa de huéspedes que fue donde nos dejaron al principio y más adelante obtuvimos una casa como las del resto de la villa, bajando la pequeña colina hasta llegar a ellas.

Los viajes al centro se hacían llegando a la autopista para comprar víveres, ropa y regalos. Recuerdo la calle del oro, una calle donde sus vidrieras resplandecían de uno y otro lado, por sus joyas colgadas, en vidriera. A esta calle íbamos por anillos, relojes y cadenas que encontrábamos barato al confrontar los precios con la lira turca y la italiana.

Las mujeres que veía iban de gabardina y pañuelos en la cabeza o hijab.

En la Bagdad Street, donde estaban los negocios más elegantes, la gente iba vestida como la de cualquier parte del mundo. Con la minifalda de esa época y toda la moda hermosa de fines de los 80. También a esa calle (le decíamos "La Bagdad"), donde se encontraba el tanpreciado jamón. Y al volver a casa teníamos para



degustarlo hasta el próximo viaje a ella.

Los doctores que visité estaban en la zona de Kädikoy y todo lo que sabía de inglés, que había aprendido en un famoso instituto de Salto fluyó, al necesitar comunicar con ellos. Por esto, acompañé a una queridísima amiga al oncólogo, ya que las dos teníamos bultos en el seno y ya también oficiaba de traductora.

Tuve una salida con el resto de las mujeres de la villa y el director de la Scuola. Vimos museos, y entramos a la iglesia Santa Sofía, el Topkapi, la mezquita azul y las cisternas romanas bajo la calle. Un espectáculo maravilloso. Otra vez fuimos a la playa de Çile en el Mar negro.

Me perdí el viaje a la Anatolia porque mi esposo no quería ir, pero una amiga S.Z. (que conservo hasta ahora gracias a esta tecnología) me trajo una muñeca artesanal de allá. La cual también existe aún.

Sé que perdí un viaje histórico, pero no me daba cuenta.



Al año y medio volvimos a salir del aeropuerto turco, para venir a ver a mamá. Estuvimos en Salto, un mes y medio y volvimos a irnos, haciendo la ruta Montevideo. Madrid- y luego Madrid Istanbul.

La vida tomó su rutina y un día me ofrecen el Jardín de Infantes de la villa. Hermosa experiencia que, sumada a la que ya hacía de prepararlos en música, teatro, dibujo y plástica a los niños de la escuela para cooperar en algo, me hicieron reencontrar con mi gran vocación y el Jardín de mi propiedad que dejé en Salto.

Luego de otro año, cuando comenzaba la Guerra del Golfo contra Irak, que había invadido Kuwait, (antes vimos la caída del Muro de Berlín) comprendimos que la historia nos estaba envolviendo.

El Segundo puente sobre el Bósforo estaba listo y las autopistas de Europa a Asia también. Quedaba el trabajo de la gente de la zona montañosa, pues las autopistas debían seguir en su gran proyecto.

Al final del 91, la villa estaba ya terminando, pues ya mucha gente se había ido y nos fuimos también nosotros, rumbo al aeropuerto en la zona europea.

Cuando estábamos en la parte de arriba del mismo, ya para embarcar, veo con gran sorpresa un árabe con túnica blanca, turbante y tres mujeres. Una con el Burka, toda cubierta de pies a cabeza, las otras un pañuelo, tal vez el llamado Hijab, tapando cabeza y hombros.



Estuvimos un tiempo mirándonos de hito en hito y luego no los vimos por un rato. Cuando fuimos al baño de damas, mi hijo Giorgio y yo, al estar lavándonos las manos, vemos a este trío de mujeres cerca de nosotros. Las mujeres custodiaban la puerta y el Burka de la que, a ojos vistas, sería la señora principal. Al salir vimos que vestía muy lujosamente de vestido occidental, corto y con muchas joyas de oro y piedras preciosas en sus manos y brazos. Maquillada totalmente, la peinaron y le pusieron encima la pesada tela con la parte de los ojos más delgada, para no ver mucho supongo y para no dejar nada para ver a los extraños.

No sé qué caras teníamos mi niño y yo, pero nos causó una gran impresión. Nos mostró algo de la esencia del mundo musulmán y árabe.

El *capo campo* siempre nos decía en la villa: *“Nosotros turcos. No árabes. Turcos pero de religión musulmana”* y tenía toda la razón. Los turcos en sí, son toda una “raza” aparte, según la historia misma.

Satisfechos con lo que habíamos visto tan de cerca le digo a Giorgio pícaramente:

*“- ¿ Viste nene lo que tenía en el zapato?”* y él dijo no, con la cabeza. *“- Amor - repliqué- ¿ sus zapatos habrán sido elegantes pero le faltaba la chapita y estaban raspados... ¡muy desprolija!!!”*

Riéndonos, fuimos a contarle a su papá y esperar el llamado a

embarcar que no demoró mucho en llegar.

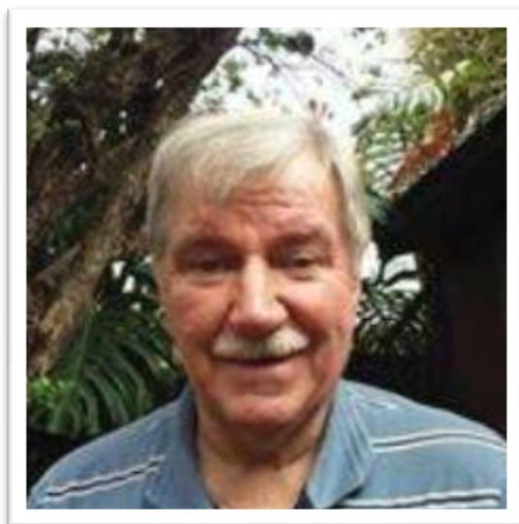
Vimos la isla de Cerdeña desde 10.000 m de altura y campos como daderos inmensos, hasta llegar al aeropuerto de Barajas Madrid, que ya casi me parecía mi casa..., como otra "casita" que teníamos en las islas Canarias, donde se hacía escala y en la cual Giorgio llegaba siempre dormido y, para mí, escuchar el cantito diría "caribeño" de la amable gente, era alentador.

Mas, nunca olvidaré Estambul. Y entonces comencé a recordarla, leyendo la saga de Sultana de Jean Sasson y aquel libro de Kenizé Murad "De parte de la princesa muerta" que relata la caída de la familia otomana. Hasta que luego llegaron a Uruguay y Argentina las novelas turcas en TV, y sigo leyendo para recordar esa ciudad tan llena de magia e historia como es esa entrada el Oriente Medio y mi querida Istanbul.





008E



*Ignacio Cavo*

## NOCHE FATIDICA

— — □ — —

**N**oche de pleno julio, pista de aterrizaje de Aeropuerto, 25 hombres aguerridos y plenos para el trabajo, excelentes en la especialidad, pertrechados con ropa adecuada para el tajante frío: botines antideslizantes con protectores anticongelantes en su interior, más punteras de acero -tan necesarias-, desde luego, guantes de cuero y protectores visuales, más gorro pasamontaña, herramientas súper adecuadas y suficientes ganas de trabajar.

De repente, la bocina y luces de un camión Mixel con 9 mts de hormigón elaborado a alta temperatura, como corresponde, con aditivos y temperatura de ajuste, ¡ay, ay, ay! Nos tomó de sorpresa,

porque además, venía con el asentamiento 5, lo que es muy difícil para tratar y, de todas formas, trabajado quedó perfecto.

Desde luego, con la velocidad de un rayo armaron todo y comenzó la cuenta regresiva; 2 probetas más, un Wosington muy bien organizado y asegurado. Le cuento, señor lector, costó mover los fratachos, pero quedó muy bien.

En el 4 mixel, viera usted, para colmo, se cortó la luz, miré hacia el espacio sideral y, si más veía, observaba la neblina persistente, que pululaba a nuestro alrededor. Obvio, con el viento reinante sí hacía frío, la intensa neblina se hacía sentir, así que habilitamos inmediatamente las baterías, más luces de emergencia, aparte de las ya instaladas -se entiende- viera el vibrador, a toda máquina cumpliendo su función. Bueno, costó, pero siempre me pregunté y hablé con los muchachos acerca de qué hubiese sido de nuestro trabajo con un mínimo descuido. De verdad, no quiero ni pensar. En fin, modestia aparte, la pista quedó maravillosamente bien terminada.

Ver a los muchachos cantando de alegría, sí señor, enorgullece.

Víspera de feriado 9 de Julio día de la Independencia Argentina (si mal no recuerdo) fue descanso en la Represa Piedra del Aguila. Los trabajos adecuados en esos días feriados, eran de verificar las instalaciones y no dejar agua en las cañerías, porque era un problema si se congelaban, pues hay lugares expuestos donde, sí o sí, la cañería debía estar completamente vacía. En resumen, todo tiene que quedar dispuesto para el regreso: máquinas y hombres, pero sí, con solo observar la predisposición de todos en la construcción, se observa la voluntad y el deseo de verla terminada y que alguien diga: ¡Muy buen trabajo señores!!!

Desde el comienzo La Rodio S.p.A., de Milano, Italia, líder de aquellos tiempos en Geología, así como en la ingeniería y la arquitectura, con expertos trabajadores y conocedores de las entrañas del planeta Tierra en general, fueron los que programaron el tratamiento del Paliocauce. Como saben, fui convocado para ser parte del emprendimiento; mas, entre todos logramos cumplir con el objetivo propuesto.

Al referente, les cuento, me motiva el recuerdo por cierto, esa mañana, cerraron las compuertas con la sorpresa fantástica, sí,

comenzó a aumentar el nivel del agua y así vimos nacer el embalse. Esa mañana, por primera vez observé, y desde atrás, que la Represa lentamente comenzaba a contener el cauce el Río Limay; sí, señores, modestia aparte... me emocioné, y así seguí todos los días hasta que la altura del embalse no permitió llegar a mi lugar preferido de observación.

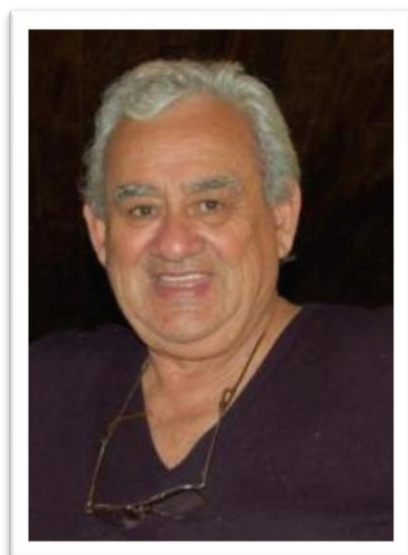
Si, hermoso trabajo, la represa Neuquina, la gente, los compañeros, colegas, las empresas, los técnicos profesionales de Hidronor, ¿cómo olvidarlos!? Si todos mancomunados, hoy, la observamos y cada vez se agranda nuestro ego, porque todos de uno u otra manera, sí, tenemos nuestra cuota de responsabilidad.

— — □ — —





009E



*Edmundo Dante Ocampo Moreira*

## PAUTE

— — □ — —

**S**alimos de Salto, ROU (Uruguay), el 20 Setiembre de 1980 rumbo a Buenos Aires, Argentina, al aeropuerto de Ezeiza, Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas, luego al Aeropuerto de Guayaquil Simón Bolívar; allí nos esperaba otro vuelo a la ciudad de Cuenca. Lugar donde comenzaría a cambiar todo: Guayaquil al nivel del mar y Cuenca pura montaña, entre 2.500 y 2.800 m de altura.

El vuelo lo hacíamos en un Fircher viejo; cada vez que pasaba una nube se movía para todos lados. Junto a nosotros andaba el encargado del vuelo, a quien le pregunté: “¿*Nunca suceden accidentes en estos vuelos?*” “*No, no, estos aviones son muy*

seguros" -nos dice- "se pierde promedio uno por año" a lo que yo pregunto: "¿Este año se perdió alguno?" El hombre ya medio molesto me dice: "No no, ninguno". Le digo a mi compañero: "¿Oíste lo que dijo? Que este año ninguno, faltando tan poco.... ¿Sera posible???".

Así pudimos llegar al aeropuerto de Cuenca; allí nos esperaba un vehículo de la empresa que nos llevaría a las oficinas de Impregilo.

Después de los trámites de rigor, dispusimos llegar al obrador a unos 140 km por un camino muy inhóspito, trepando montañas, bajando por otras, malestar estomacal, etc. Todo eso en un lapso de alrededor de cuatro horas.

Antes de seguir mi relato, quiero hablar de la ciudad de Cuenca: esbelta, pintoresca, con su catedral atractiva, la plaza brillante y la



terminal. En ese lugar nos encontrábamos todos, salían buses para todas partes, las cholitas mostraban sus manualidades -a cuál de ellas mejores-, los viejecitos cargando cajones en sus espaldas torcidas, la cabeza de ellos casi tocando las rodillas -

consecuencia de las cargas portadas-.

Ahora continúo con mi relato: día lluvioso de invierno, me llamaba la atención que al otro día había sol y ellos lo llamaban verano.

Una acepción aparte para las chicas: había chicas colombianas, chilenas, peruanas, argentinas y uruguayas, una más linda que otra, en el centro de Cuenca, sentadas en los boliches tomando algo, y luego ¡a bailar! Recuerdo que yo era joven también.

Primer día de trabajo en el obrador: lunes, sin mucho protocolo, "vamo y vamo nomas" nos mostraron la policlínica, la vivienda, el comedor y después a los jefes.

El sindicato de trabajadores ecuatorianos no estaban a gusto con el ingreso de extranjeros; aducían que se les quitaban puestos de trabajo.

El sitio de las turbinas estaba situado a unos tres km de la obra. Teníamos un rato para comer y volvíamos.

Mientras tanto construíamos un muro sobre el río Paute, para crear el embalse necesario para originar el salto de agua que se produciría con el fin de mover las turbinas que estaban situadas unos tres km aguas abajo.

Como se podrá imaginar, para hacer los movimientos debía haber máquinas de gran potencia a los efectos de trasladar otros equipos. Esta máquina se llama blondín, en virtud de que el muro que construíamos estaba situado en una montaña y debía cruzar a otra montaña en frente. Les cuento, aunque seguramente conocen alguna clase de blondín.



Situado en la mitad de la montaña, este estaba constituido por una sala de máquinas que se deslizaba a través de un sistema de rieles (camión), para transportar el concreto, un cable llamado portante que llegaba a la otra montaña; en forma igual, paralelo a este cable otro llamado "transportante" que, de igual manera que el anterior, cruzaba el río.

Debo decirles que el cable portante era fijo, componía un sistema enclavado en la montaña. Del cable transportante colgaba un gancho que movía los objetos. También, a mitad de montaña, se encontraba una cabina donde estaban los comandos. Todo dependía de esta cabina, principalmente el tacho con capacidad para transportar seis m. cúbicos de concreto.

Había grúas que tenían que bajar al subsuelo, camiones Waco, y más grúas; la gente que tenía que trabajar allí no tenía otro medio para llegar.

Recuerdo cuando se colocaron los explosivos, lo que en aquel tiempo consistía en encender la mecha y salir corriendo, si no, volabas. ¿Saben que no cruzaban los aviones por encima de la obra? Únicamente la sobrevolaba un helicóptero de la empresa que

circulaba siguiendo el trazo del río.

Terminada esa jornada con la jaula del blondín teníamos que traer a toda la gente del lugar que estaba trabajando. No quedaba nadie más que un operador del blondin. Siempre quedaba alguno y lo teníamos que sacar.

Quiero recordarles a los lectores que, cuando se trasladaba el concreto a la tongada, era muy rápido el desagote mediante un método hidráulico que demoraba seis segundos y una vez volcado en el lugar, lo desparramaba una moto niveladora pequeña.

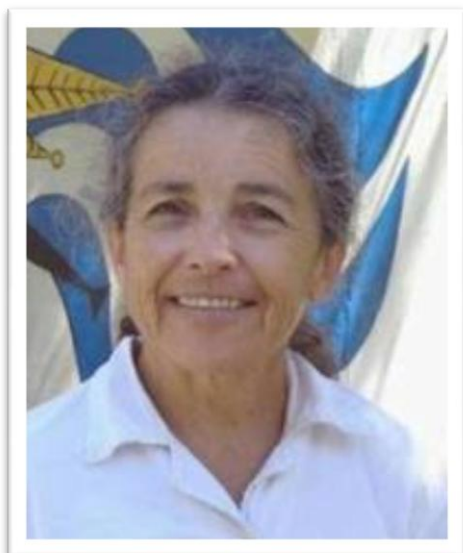
Estas son vivencias de mi paso por la represa sobre el río Paute en Ecuador.

Un fraterno saludo a los trabajadores "dei cantieri nel mondo".

*Edmundo*



010E



*Mirian Raquel Day Furtado*



*Guillermo Alberto Gabás*

## **PARECÍAMOS AISLADOS, PERO SOLO “PARECÍAMOS”**

— — □ — —

**E**n los asentamientos humanos, llamados “villas temporarias”, generados por la construcción de las grandes obras, vivimos familias completas y la vida transcurría como en cualquier lugar del mundo donde se “vive”. Allí la gente crecía, se relacionaba, se educaba, se casaba, se descasaba, moría y hasta se comprometía con la realidad no tan próxima.

Viviendo en la villa, uno tenía la sensación de que todo sucedía adentro o afuera de las barreras de seguridad, las cuales había que atravesar para entrar o salir del emplazamiento. Esa barrera de

control significaba mucho más que registrar el ingreso o el egreso de la población; era como vivir controlados por el "Gran Hermano", porque había que decir a dónde íbamos y por cuánto tiempo. Si las personas no pertenecían a la villa, debían estar autorizadas por algún residente permanente para ingresar y/o permanecer en la misma, ya fuera en calidad de visitante o para cumplir algún servicio. La barrera también era el límite simbólico que separaba la vida "adentro" respecto de la vida "afuera"; y algo de cierto había, ya que mientras en el país se vivían problemas sociales, políticos, económicos, etc., quienes vivíamos en la villa parecíamos estar exentos de tales situaciones. La villa era lo que el oasis es al desierto.

Todos teníamos casas confortables en mayor o menor medida y los servicios eran iguales para todos, independientemente del status. Quienes vivían allí no tenían el problema del desempleo; los sueldos no eran malos y la cuestión pasaba por la forma de administrarlos.

En el colegio, siempre había lugar para otro chico -había un único centro de enseñanza- por lo que no podían alegar falta de banco; en el hospital siempre éramos bien atendidos sin cuestionamientos acerca de si la consulta era o no pertinente. Las prestaciones las brindaba la Empresa Contratista y sin ningún desembolso por parte del usuario brindándole al mismo una atención integral, incluida la medicación.

Este es un rápido resumen para mostrar que la vida en las "villas temporarias" era bastante buena y no solíamos tener demasiadas preocupaciones, a excepción de las grandes nevadas, como tienen las personas que viven en poblaciones convencionales. En verdad, lo que quiero contar es que a pesar de que podríamos haber vivido al margen de lo que sucedía "más allá de las barreras", también nos conmovía lo que pasaba a nuestro alrededor.

El siguiente fragmento contó con la colaboración del Dr. Guillermo A. Gabás, médico traumatólogo, quien en ese tiempo trabajaba en el hospital de la Villa Alicura. Al momento de relatar esta historia, fue muy importante su aporte con detalles que no fueron registrados o que la memoria no alcanzó a mantener grabados.

En invierno de 1984 hubo una gran nevada que afectó principalmente a las poblaciones cercanas a la villa, al sur del río Limay.

Según cuentan los que fueron, había casas sumergidas, casi

sepultadas bajo la nieve y familias aisladas en ellas, que por muchos días no podían salir de sus precarias viviendas. "Las ovejas, sorprendidas durante la noche por la intensa nevada, también quedaban atrapadas en sus refugios y cubiertas por la nieve sin poder desplazarse debido al peso que significaba su propia lana al mojarse. Ahí quedaban... quietas en el lugar donde las había sorprendido la nieve... manteniéndose vivas por algunos días gracias a las reservas energéticas acumuladas (grasa) y a que la respiración generaba una especie de chimenea muy angosta, la cual les permitía poder respirar, al menos por unos días.



Cuando las máquinas viales hacían su trabajo, tratando de despejar las rutas para llegar a socorrer a los que permanecían aislados, eran inevitables algunas escenas macabras que se producían, por ver cómo morían esos animales que, cubiertos por el hielo, teñían de rojo la immaculada nieve al ser atropellados por las palas de las topadoras -

recuerda el Dr. Gabás.

Todo era un manto blanco donde no se podía distinguir los objetos porque la nieve había cubierto los lugares más bajos emparejando y nivelando el relieve.

Habían desaparecido todos los puntos de referencia que ayudaban para poder ubicarse en el terreno. La desesperación y el pánico podían llegar a jugarnos una mala pasada, si no se mantenía la calma y el aplomo.

Como sucede ante los fenómenos climáticos, quienes más los sufren, son los que menos tienen y esa no fue la excepción.

Así las cosas, los "alicurenses" de todos los estratos -que los había en la villa- nos autoconvocamos para recolectar ropas, alimentos y otros recursos para hacerlos llegar a los habitantes de la llamada "línea sur", como se le llama a una serie de poblaciones al sur de la provincia de Río Negro. Las instituciones también

colaboraron, especialmente el hospital que dispuso de médicos y medicamentos para atender las posibles necesidades que pudieran encontrar; incluso se sumaron médicos que ya no pertenecían al hospital, pero llegaron desde sus nuevos lugares de residencia para ofrecer sus servicios de manera incondicional para el rescate de los lugareños. Gendarmería puso vehículos terrestres capaces de desplazarse por la nieve y que podían trasportar carga y personas, así como helicópteros para emergencias mayores.

Cuenta el Dr. Gabás que el médico que había ido a colaborar se encargó de evaluar y de trasportar hasta el Hospital de la Villa, en un helicóptero de Gendarmería Nacional, a las personas que requerían atención médica inmediata.

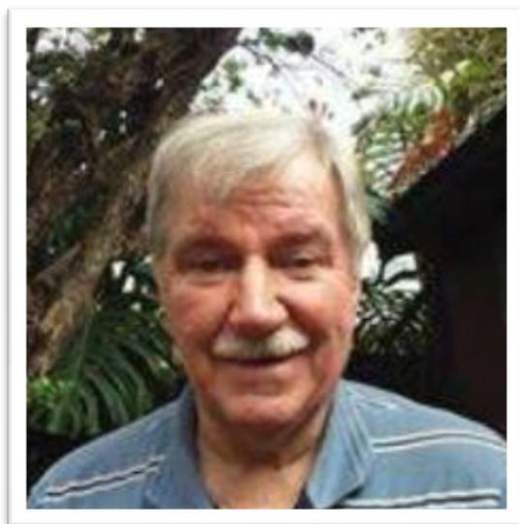
Sin duda que la colaboración de los habitantes de la villa fue muy valiosa y demostró que en verdad no estábamos "aislados" del resto del mundo; el límite era sólo físico -las barreras- y circunstancial, porque pertenecíamos a un emprendimiento de importancia para el Estado, mientras que en lo humano, seguíamos perteneciendo a un espacio geográfico mucho más amplio que, si bien no nos comprometía directamente, sí nos conmovía, y se llamaba: "Solidaridad".

El desempeño de los gendarmes, los médicos, y los habitantes de nuestra Villa fue tan importante como oportuno para esas familias que, de otro modo, tal vez hubieran sufrido con mayor rigor los caprichos con los que a veces se ensaña la naturaleza.





011E



*Ignacio Cavo*

## LA SATISFACCIÓN DEL DEBER CUMPLIDO

-- — □ — --

**M**i recorrido por las grandes obras me llevó a Brasil, San Pablo, para ser específico en la expresión, fui para el proyecto Reynolds, una planta industrial de 26 mil metros cubiertos, con estudio de suelo inicial -obvio- (zona montañosa, por cierto) dadas las condiciones del terreno con irregularidades tanto por desniveles cuanto por las posibles variedades de rocas que se pudieran encontrar.

Como es archi conocido, Brasil cuenta con morros y lomas abundantes que hacen de su geografía una maravilla, donde la naturaleza y la mano del hombre, mancomunados, embellecen el

lugar. Ahí fui parte de los estudios de suelos y la ejecución de obra.

De allí, retorno a Argentina; el trabajo me lleva a la vera del Río Mayo, en la Patagonia. Nuevos estudios de suelo, etc, etc, Otra vez la sucesión de inviernos y veranos sin desmayos. La primavera, en Comodoro Rivadavia, Capitán Sarmiento y camino a Río Mayo, es maravillosa; pero el invierno, con sus vientos patagónicos, son de temer.

Transitando por las obras llegamos al 2000 y 2001-2002, complicado momento económico-político para la Argentina.

De pronto, dadas las incertidumbres que el país me presentaba, casi vuelvo a TRIESTE, mi lugar de origen. No obstante, mi profesión y la contención de mi familia pudieron más que la añoranza por el terruño y decidí seguir apostando al futuro en el país que me había recibido hacía tanto tiempo. Así, continué mi camino haciendo parte de proyectos en el país vecino.

Hoy, sin rumbo definido porque ya jubilado puedo decidir qué hacer con mis días, recuerdo muchos acontecimientos (siempre alusivos de obras). El que sigue fue un proyecto en Brasil para la construcción de un puente sobre una zona con pantanos.

Estábamos una mañana y a la vera del río, el que además, recién conocíamos, por lo que nos sorprendimos al observar las crecientes y bajantes. La primera creciente que vimos nos asustó tanto, que al unísono dijimos: "Caramba... caramba, ¿este será nuestro lugar de trabajo?" y nos miramos sin decir palabra.

Bueno, esto sí que nos preocupaba, por cierto, mas, alguien dijo: "Hacer de tripa, corazón y adelante". Se hicieron las 11 horas de la mañana y alguien dijo bien fuerte: "¡Tenemos hambre!" "Bueno, esperen señores..." -dijo mi amigo el ingeniero-. A los 10 minutos entre montes y quebradas aparece un helicóptero de color naranja, que fue nuestro transporte.

El primer día, fuimos recibidos con un saludo muy cordial, pero... que no se entendía. "¿Qué es lo que dice este hombre por Dios?" - fue la exclamación de los cuatro-. "Buon giorno" -le dije- y... nada. ¡Ah! El pícaro se reía: "Ja, ja." "Good morning" -intenté otra forma de saludo- y... nada. Solo se reía; sucede que, sí... ¡hablaba japonés y no los idiomas que yo estaba usando!

Bueno, ¿el almuerzo...? excelente, les diré más, ya dejaron todo arreglado para que así fuera todos los días. Supe de gentilezas, me

convencí de que trataba con gente fantástica, desde luego que sí, el tiempo fue testigo.

Comenzamos con los trabajos preliminares, estudios con la empresa asesora, que luego fueron cinco empresas, cada una en su especialidad, que en conjunto contribuían con el avance de obra.



Día por día, superando escollos, en los lugares mas insólitos por su geografía terrenal, hasta que se enferma un técnico hídrico por picadura de vaya uno a saber qué. Así fue el comienzo, calor, mosquitos, víboras, bichos del color y tamaño que guste; lluvias,

torrentes de agua inexplicables, pero hermoso. Nos deleitábamos con la vegetación de verde selvático maravilloso, pero llegaron las vacaciones.

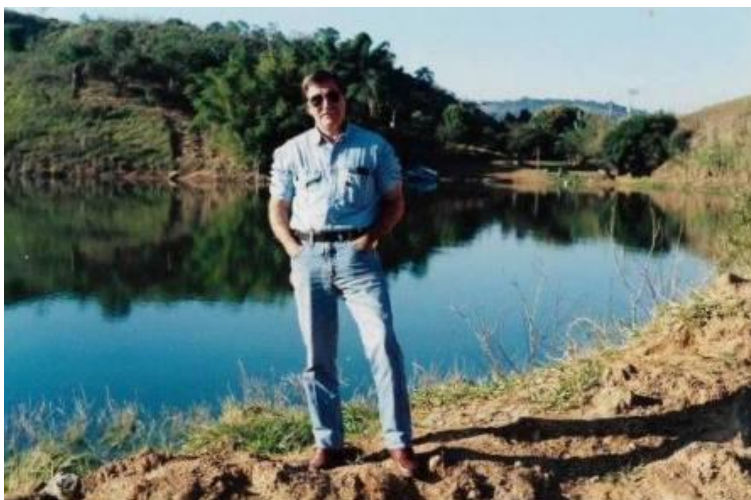
Durante las jornadas laborales pensaba en las vacaciones a las que veía tan lejos, aunque, la vorágine del desarrollo de los trabajos hizo que sin darnos cuenta llegara diciembre. Un día, cargo el Teodolito laser y me voy al obrador. ¡Ah! Quiero precisar que al día siguiente llegaban las máquinas para comenzar el desmonte y preparar el terreno para las calles que luego serían las definitivas que confluirían en lo que sería el puente. Este atravesaría los esteros, por lo que, obviamente, sería alto, sostenido por pilotes y, como es sabido conectaba con varias bifurcaciones. Durante la elaboración del proyecto, cada uno daba su opinión, muchas veces discutible, pero luego, al verlo terminado... ¡oh sorpresa, quedó hermoso por cierto!

Un día con lluvia copiosa voy a ver al japonés -quien se había convertido en mi amigo-, el que con preocupación me trató de explicar que, viniendo del lado marino y no sabe como, perdió las llaves y que eran más de diez. Juntos recorrimos el lugar, pero las complicaciones cada vez se volvían más en nuestra contra, barro, las deformaciones lógicas de la naturaleza y exclamamos: "¡Qué

desastre! ¡Por Dios! Pero, bueno... aquí no se encuentran. Tendría que buscarlas desde el mar.

Mi amigo el director me llama y me dice textualmente, siempre a "soto voce": "En vos confío Nacho querido". Entendí y ya estaba con el equipo subacuático, sumergido en un mar algo complicado, verifico el lugar, mas, con el brillo del Sol veo las llaves. Pero faltaba resolver otro problema, ¿quién las buscaría en un lugar tan profundo? Sí, sí, ya saben... Fui yo, como de costumbre je je. Con el apoyo logístico de mis colegas y ciertos ganchos las sacamos.

¿Saben? No sé si a todos los que escriben les sucede, pero me vuelvo a la Obra cada vez, rememoro y recuerdo a mis amigos de trabajo, ¡cuántas anécdotas! Sucede que nosotros fuimos hombres de investigación, por cierto, y jamás claudicamos, aún en los momentos de zozobra, los colegas atendían cualquier contingencia sin quejas ni lamentos. Y



siempre, como es costumbre, la pregunta de rigor: ¿cómo está todo? Ellos, con antecedentes muy sugestivos en cuanto el trabajo, desarrollaban las actividades más complejas, en los lugares más insólitos, cumpliendo los objetivos, siendo admirados por todos aquellos que de verdad solicitaban sus servicios, esas tareas que pocos querían hacer, sí, y eran mis amigos de siempre.

Así sucedían las cosas en esos lugares donde todos dependíamos de todos y la colaboración resultaba importante hasta en los eventos más insignificantes.

El caso es que en poco tiempo había cosechado unos cuantos amigos, incluso había logrado "comunicarme" con el japonés y generar una relación que perduró más allá de la inauguración del puente.

Como ven, mi vida transcurrió en las grandes obras, muchas veces alejado de mi familia y por cierto perdiéndome muchos acontecimientos familiares. Como les decía, hoy estoy jubilado y disfrutando de la compañía de mi compañera de toda la vida, de mis

hijos y de mis nietos y por qué no, de mis recuerdos por tantas geografías experimentadas, que habría estado bueno que hubiéramos podido filmarlo...

-- —  -- --



## 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.

## Conclusión

El llamado lanzado a los miembros de nuestro grupo fue recibido una vez más con entusiasmo.

La determinación de ser testigo de su propia experiencia, con aventuras o desventuras relacionadas, ha significado que los autores se hayan comprometido con la composición de un fresco que, creemos, puede ser digno de entrar en la historia de las grandes

construcciones, como un documento de la contribución de los "obradores".

Con su empeño, su sacrificio y su profesionalismo, han sido creadores de grandes y extraordinarias obras, a veces únicas, que han permitido, al mismo tiempo, a las empresas italianas en el extranjero alcanzar altos márgenes en diversos aspectos y prestigio en todo el mundo.

Aparece claramente, a través de las historias, que sus actividades se llevaron a cabo, en la mayoría de los casos, en lugares desfavorecidos y en contextos problemáticos: esto resalta cómo estos trabajadores, siempre abiertos al *otro*, disponibles a la confrontación con otras culturas y otros sistemas, sean capaces de adaptarse; y cuanto los obstáculos sean un incentivo para ellos, especies si son desconocidos, porque se convierten en una oportunidad para desafiar y fortalecer facultades inventivas e innovadoras.





## Ringraziamento

Un sentito ringraziamento va ai componenti del *Comitato di Redazione* che per diversi mesi si sono dedicati con molto impegno alla revisione del libro.

Ringraziamo soprattutto gli *autori* che con i loro racconti hanno permesso la realizzazione di questo volume, che senza la loro fatica non si sarebbe potuto porare a termine.

Ringraziamo infine tutti i *lettori*, augurandoci che il libro sia da loro gradito e apprezzato.

Un grazie anche a tutti coloro i quali hanno diffuso o diffonderanno il "progetto eBook" del gruppo facebook "Gente dei cantieri italiani nel mondo".

## Agradecimiento

Un sincero agradecimiento a los miembros del *Comité Editorial* quienes durante varios meses se han dedicado con gran esfuerzo a la revisión del libro.

Agradecemos sobre todo a los *autores* cuyas historias han permitido la realización de este volumen, el que, sin su esfuerzo no podría haberse realizado.

Finalmente, agradecemos a todos los *lectores*, esperando que el libro sea gustado y apreciado por ellos.

Gracias también a todos aquellos que han difundido o difundirán el "*proyecto eBook*" del grupo de facebook "*Gente dei cantieri italiani nel mondo*".











**l'eBook gratuito MEMORIE DI CANTIERE – Vol. V** 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 ottava 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!

El presente volumen gratuito es un proyecto desarrollado dentro del Grupo Facebook "Gente de las obras de construcción italianas en el mundo"

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

Su objetivo es relatar las experiencias de la vida y del trabajo de quienes, en los sitios de construcción extranjeros de las empresas de construcción italianas, han contribuido o siguen contribuyendo a la realización de grandes obras de resonancia y prestigio mundial: presas, embalses, centrales eléctricas, carreteras, ferrocarriles, puentes, metro, canales, grandes edificios, etc.

Se trata de una plaza virtual donde poder encontrar o re-encontrar amigos y colegas, para contar y discutir. Un lugar libre de vínculos o formalismos, sin límites de nacionalidad, edad, profesión o posición social.

El libro, compuesto por relatos tanto en italiano cuanto en español, es obra de autores diversos, pero que tienen en común, además de la experiencia de trabajo en las obras exteriores, la pertenencia a nuestro gran grupo.

Esta octava publicación entra a formar parte de una "serie" que hemos comenzado hace pocos años y que, según las numerosas visualizaciones y las apreciaciones favorecedoras encontradas, ha tenido un éxito tal que nos lleva a ir más allá para continuar el "flujo" de los cuentos.

Su singular popularidad se debe probablemente al hecho de que las historias que han relatado no se limitan a trasladar los acontecimientos de carácter estrictamente laboral, sino que van más allá: los casos humanos personales y familiares, las referencias a situaciones a menudo avventureras, los intercambios con poblaciones diversas, la descripción de rincones exóticos, contribuyen a delinear un verdadero fresco, que permite una loable operación que consiste en la recuperación con el rescate de tales experiencias de vida que va a componer un capítulo no poco relevante de la historia de Italia.

Por eso no queremos dejar de subrayar que este libro de "*obradores*" está dirigido sí a la "*gente de las obras*", mas no sólo a ellos.