

Africa – Eritrea 1935-1936



Negli anni 1935 e 1936, mio padre Manfredi Patrignani, trentunenne, andò volontario in Eritrea, allora colonia italiana, dove gli fu affidata la direzione di un cantiere della Puricelli, che si occupava della costruzione di strade. I tre racconti che seguono si riferiscono alla costruzione della strada che da Asmara¹, passando per Decameré e Saganeiti, portava ad Adigrat, in Etiopia, per poi proseguire fino ad Addis Abeba, passando per Macallé e Dessié.

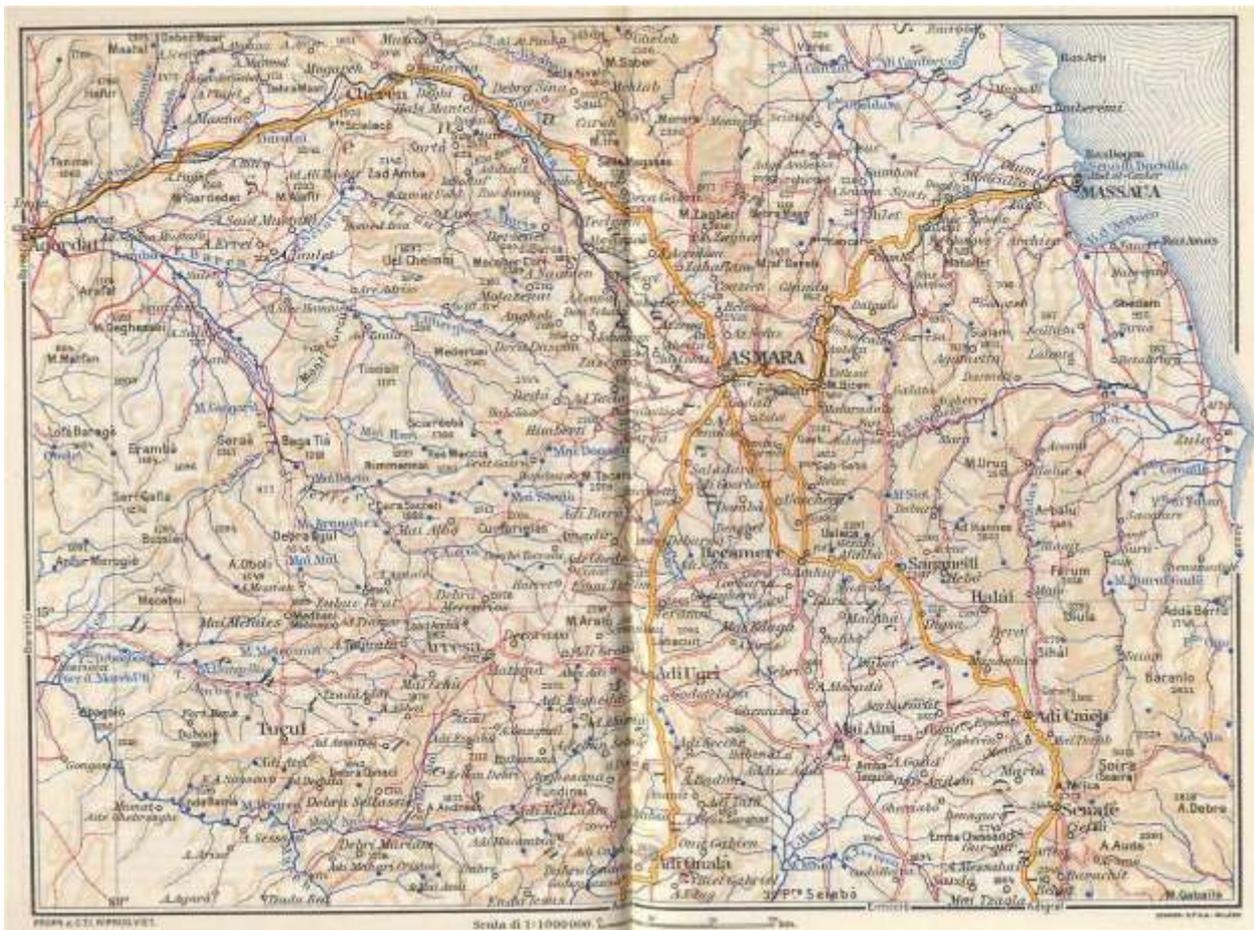


Figura 1: mappa dettagliata dell'Eritrea

¹ Asmara, 2.440 m di altitudine, capitale dell'Eritrea



Figura 2: Paesaggio
da Asmara verso Massawa

Martedì è il giorno in cui arriva il camion con il rifornimento viveri per una settimana. Abbiamo viveri di riserva, ma è meglio non toccarli.

Sono le quattro del mattino e dovrebbe essere già qui, perciò non dovrebbe tardare ancora molto. Gli operai sono tutti sul ciglio della strada per vederlo arrivare. La mia moto è ferma per mancanza di benzina, perciò sto per avviarmi a piedi per raggiungere la squadra che, a tre chilometri, sta costruendo un muro di sostegno in curva, con inclinazione del

50%. Il tutto con materiale a secco. È un lavoro delicato e non mi fido troppo del Caposquadra.

Ad un certo momento qualcosa si muove laggiù, ma non è un camion: è un uomo. Come si avvicina, possiamo vedere che è uno dei nostri, cammina di buon passo e deve avere la testa fasciata, perché a quell'ora del mattino è improbabile che indossi un casco o un berretto: certamente è ferito.

Gli mando incontro due operai che, appena lo raggiungono, lo prendono sotto le braccia e lo aiutano a camminare, quasi lo trasportano. Quando è tra noi, ci racconta: il camion, per scansare un cammello, è andato fuori strada ed è scivolato in un valloncetto, capovolgendosi; l'autiere sembra morto.

Scendono giù un caposquadra e un infermiere, mentre io ho un'idea per il recupero: qualche giorno prima era transitata una grossa mandria di cammelli proveniente dal bassopiano e diretta al fronte etiopico e i conducenti avevano lasciato liberi alcuni animali che non potevano più camminare perché, aumentando l'altitudine, gli si era gonfiata la pancia a causa del blocco delle funzioni intestinali. I cammelli sanno che erbe devono brucare perché tutto ritorni normale, e, dopo una decina di giorni, gli stessi conducenti verranno a riprenderli.

Tra gli operai trovo alcuni pratici e li porto a prendere quei cammelli, che sono quasi ritornati normali. Non abbiamo corde: prendiamo le micce in dotazione agli artificieri; si fanno dei cappi rudimentali e si legano i cammelli uno alla coda dell'altro.

Faticosamente, fra corse, bastonate ed epiteti si avvia una catena di nove cammelli. Mi accodo alla carovana: si cammina in silenzio per quasi un'ora e mezza prima di arrivare sul luogo dell'incidente.

Stacco quattro uomini con l'incarico di improvvisare una barella per portare il cadavere dell'autiere in cantiere, ove sarà piantonato fino a quando non verranno a prenderlo.

La parentesi africana di Manfredi Patrignani



Figura 3: Montagne presso Decameré

Intanto, un altro operaio è già in cammino per Decameré per avvisare le autorità competenti.

Si caricano alla meglio i cammelli con le provviste recuperabili e ci si avvia sulla strada del ritorno: ora la strada è in salita e il sole è alto.

Dal cantiere, appena ci scorgono, molti operai ci vengono incontro per dare il cambio ai barellieri.

In cantiere c'è una baracca adibita ad infermeria, ma non c'è nessun ricoverato: servirà da camera ardente.

I cuochi prendono in consegna i viveri e accendono il fuoco: la vita riprende.

Cantiere Puricelli di Gherentò – Luglio 1935

Nel cantiere di Gherentò, ogni domenica abbiamo un ospite, sempre lo stesso: il medico della Puricelli, che è responsabile della salute nella zona che ci comprende. Da noi capita sempre di domenica, quantunque gli competerebbe un giorno di riposo e potrebbe starsene comodamente ad Asmara.

Questo volontariato è giustificato da due ragioni: la prima è che il mio attendente fa degli ottimi gnocchi e li condisce con ragù di piccioni

selvatici; la seconda che questa zona è ricca di selvaggina: c'è da scegliere fra gazzelle, dik-dik, facoceri, tassi, tapiri, galline faraone, ecc.



Figura 4: Asmara 1926, Piazza Roma - Banca d'Italia



Figura 5: Dik-dik



Figura 6: Facocero

Dopo aver mangiato gli gnocchi e fatta una siesta molto prolungata per via della temperatura, prendiamo i nostri fucili e andiamo a caccia. Il dottore ha una doppietta ed io un fucile militare 91.

Il sole sta per tramontare, gli animali cominciano a scendere dalle alture per andare verso il fondovalle ad abbeverarsi.

L'altra domenica prendemmo un dik-dik, ma ci dispiacque: era troppo bello! Oggi ignoreremo questi graziosi animali. Siamo seduti a cinquanta metri dal fiumiciattolo, su un grosso albero abbattuto da un fulmine; stiamo zitti per non spaventare la selvaggina e sottovento perché non possano avvertire la nostra presenza.

Ci siamo, arriva un grosso facocero, peserà un quintale, ma, come ci alziamo, torna indietro correndo e grufando. Gli andiamo dietro: è troppo un buon boccone per lasciarlo andare; i suoi grugniti ci sono di guida, ma rimaniamo indietro, perché nel sottobosco si cammina male, è difficile correre. Ci fermiamo ansanti, tendendo l'orecchio: nulla. Ormai il facocero è perso. Ci asciughiamo il sudore; beviamo un sorso d'acqua; siamo indecisi se proseguire o tornare in cantiere: in Africa, il passaggio tra giorno e notte è rapido.

La parentesi africana di Manfredi Patrignani

Forse sarebbe meglio tornare in cantiere, ma, a pochi passi da noi, dietro un grosso rovo, sentiamo un fruscio. Che sia il facocero che, stanco della lunga corsa, si è rintanato fra le spine del rovo?

Ci avviciniamo senza far rumore; siamo a venti metri; vediamo, in un punto dell'ammasso spinoso, muoversi il fogliame. Di comune accordo e nello stesso istante spariamo. Abbiamo centrato il bersaglio, perché tutto è immobile: nessun rumore di animale in fuga.



Figura 7: Antilopi cervicapra

Ci avviciniamo ancora, fino a quando la sorpresa ci ferma: tra i rovi si intravede un grosso corno di cervicapra.

Infatti, quello che noi credevamo il facocero rintanato era una grossa antilope cervicapra che brucava.

Era troppo grande per poterla trasportare, né potevamo lasciarla dov'era, in balia dei predatori notturni. Rimasi di guardia alla preda di caccia e il dottore tornò in cantiere per organizzare il recupero.

Era notte del tutto quando arrivarono alcuni uomini: fu una vera fatica arrivare fino al cantiere.

E le corna? Da buoni amici ne prendemmo una ciascuno io e il dottore.

Due giorni dopo, gran pranzo in cantiere.

Cantiere Puricelli di Saganeiti - 1936

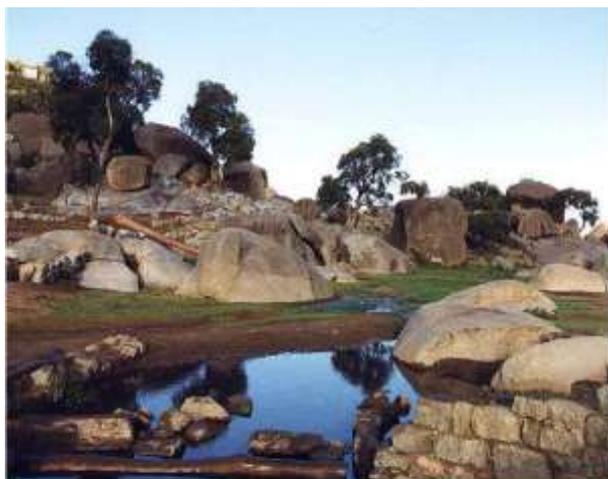


Figura 8: Wadi eritreo

E' domenica, gli operai approfittano per lavare e lavarsi. Scendono attraverso decine di sentierini appena tracciati tra i cespugli spinosi sino al fondovalle, ove un piccolo wadi (torrentello) permette loro di ripulirsi un po'.

Questo piccolo filo d'acqua sono andato a vederlo anch'io, una volta; ad un certo punto forma un laghetto dove vivono qualche decina di pesciolini di color grigio, lunghi appena dieci-dodici centimetri.

Un giorno un minatore buttò in quell'acqua una cartuccia di dinamite

innescata a una corta miccia e... quattro di quei pesciolini furono catturati!

A pranzo me ne mandarono ad assaggiare uno: sapeva di terra e basta. Ringraziai e dissi loro che se ne avessero presi altri avrebbero potuto mangiarli tutti.

Così andò avanti per mesi. Ogni quindici giorni (un a settimana non bastava a farli crescere abbastanza), pochi di quegli esemplari venivano pescati stordendoli con la dinamite.

Una domenica, però, il consueto scoppio fu troppo fragoroso: era scoppiato in aria e non nell'acqua. Infatti, si sentirono delle grida e si vide un gruppetto scomposto di uomini che risaliva, arrancando, verso il cantiere: chiedevano aiuto, e qualcuno dal cantiere gli andò incontro.

Purtroppo, era accaduto che il minatore aveva acceso la miccia del candelotto che aveva in mano e attendeva che i pesci si raggruppavano il più possibile prima di lanciarlo in acqua; aveva aspettato troppo, e gli era scoppiato in mano.

Naturalmente, la mano non c'era quasi più. Un suo compagno ebbe la presenza di

spirito di sfilargli una stringa da una scarpa e legargli strettamente il polso per fermare l'emorragia, altrimenti sarebbe morto dissanguato.

Dopo circa un'ora tornò un camion militare e potei mandare il ferito all'ospedale di Asmara, scortato da un suo amico, che ritornò in cantiere il martedì seguente.

Il moncherino era stato ricucito; l'infortunato stava bene e mi mandava saluti e ringraziamenti.



Figura 9: Asmara, 1936 - Comando Truppe

Riferimenti storico-geografici

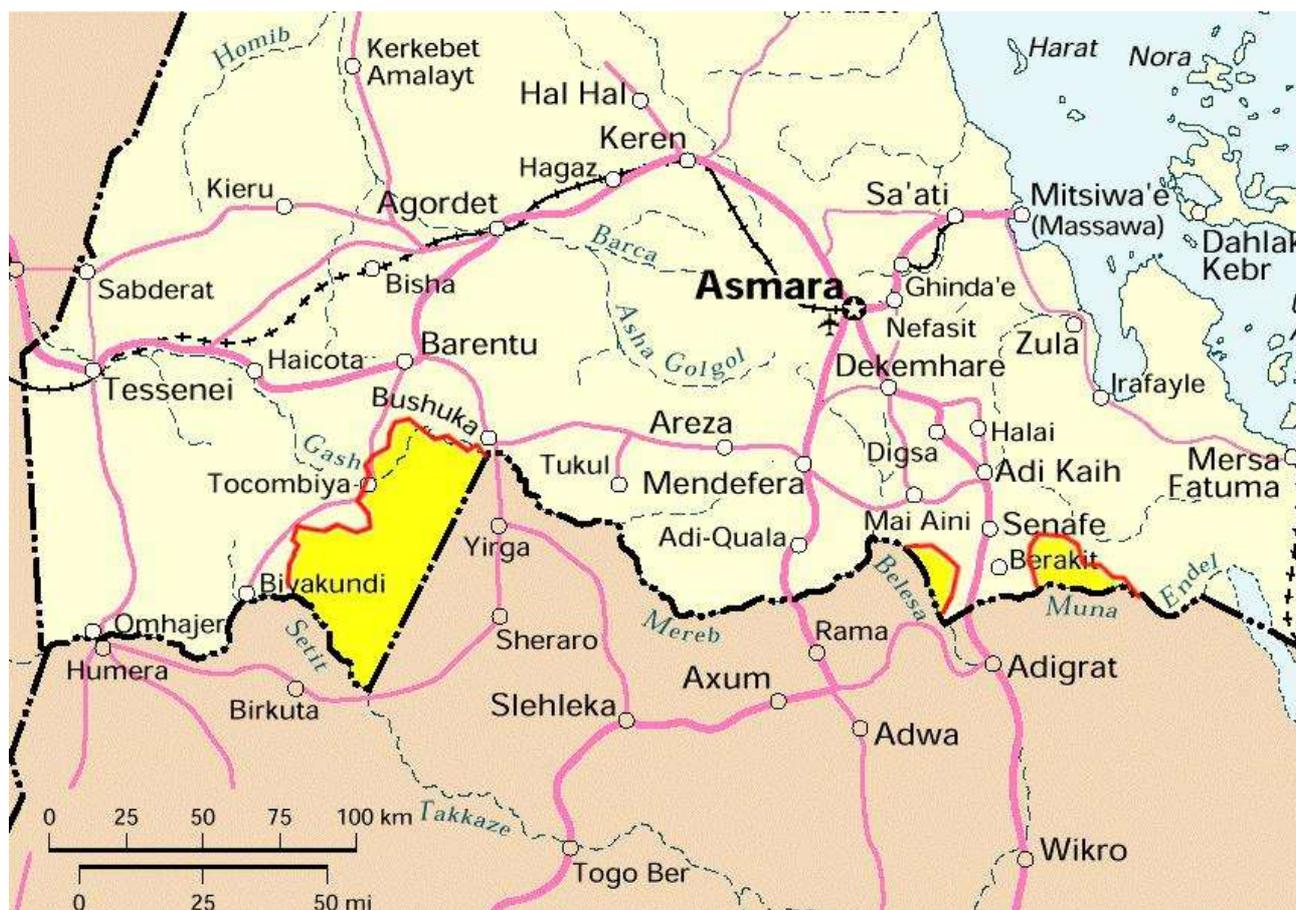


Figura 10: Mappa dell'Eritrea Centrale e Meridionale

Ndr:

Scendendo dall'altopiano ove si trova Asmara, capitale dell'Eritrea, per giungere a Massawa si passa da un'altitudine di 2.440 metri a zero in 120 Km. Il percorso si riesce a fare in circa due ore e mezza a media velocità in quanto la strada ovviamente è un susseguirsi di curve e tornanti.

L'attuale carrozzabile fu costruita in un periodo di 7 mesi nel 1935. Vi lavoravano 17.000 operai di cui 200 morirono. L'attuale Governo Eritreo ha consolidato le opere di sostegno alla strada, i viadotti ed ha allargato la carreggiata.

La "Strada degli Italiani" sale dai 1.220 metri di Keren ai 2.356 di Asmara per poi scendere, in appena 115 km, fino alla città portuale di Massawa. Lo slogan lanciato dall'ente del turismo Eritreo "tre stagioni in due ore" è quanto mai azzeccato. Il viaggio dall'altopiano centrale al mar Rosso è in grado di suscitare incantevoli emozioni per chi cerca paesaggi umani e naturali al di fuori delle rotte più battute del turismo.

Il tracciato della rete stradale dell'impero si sviluppava su nove arterie con uno sviluppo di 4.389 Km:

Strada 1 di Dogali (Massawa-Nefasit-Asmara) Km. 116

Strada 2 della Vittoria (Asmara-Dessié-Addis Abeba) Km. 1.077

Strada 3 per Decameré (Nefasit-Decameré) Km. 40

Strada 4 della Dancalia (Assab-Dessié) Km. 485

Strada 5 dell'Eritrea occidentale (Asmara-Tessenei- Sabderat) Km. 379

Strada 6 del Lago Tana (Asmara-Gondar-Debra Marcos-Addis Abeba) Km 1.262

Alla fine del dicembre 1936, quaranta aziende italiane ricevevano gli appalti della rete stradale.

Inoltre, erano già completati 895 km di strade ed erano già in costruzione altri 1.551 Km.

La parentesi africana di Manfredi Patrignani

Principali avvenimenti

1935

Costruzione del nuovo municipio di Asmara.

Progettati gli impianti idraulici in località Valle Gnocchi: saranno ampliati nel 1941.

Inizia la costruzione della Teleferica Massawa - Asmara.

Inaugurazione, in Asmara, della Banca Nazionale del Lavoro.

Dopo vari piccoli scontri ai confini italo etiopici e con la scusa di rivendicare i danni morali e materiali subiti dal "gravissimo incidente nell'oasi di Ual Ual, Mussolini ordina l'invasione dell'Abissinia.

Inizia la Campagna d'Etiopia. A causa della guerra, Asmara assume importanza e diventa un immenso cantiere. In tre anni la zona europea raddoppia la sua superficie e si estende a sud. Inaugurazione della strada tra Massawa e Decamaré (Dekemhare).

1936

Inaugurazione della linea teleferica tra Massawa ed Asmara.

Nasce la società S.A.B.A. - Stabilimenti Africani Bevande Affini, per l'imbottigliamento delle acque sorgive del Citone ed Eletta Mareb.

Nasce l'azienda L.E.A. - Liqueificio Emiliano Asmara.

Nasce la società Fenili per la produzione di vini e liquori. Nasce la ditta Costruzioni Meccaniche Vincenzo Costa.

Inaugurazione delle filiali del Banco di Roma e del Banco di Napoli.

La S.E.D.A.O. - Società Elettrica Dell'Africa Orientale, rileva gli impianti dell'Azienda Elettrica Governatoriale.

Inaugurazione delle linee aeree civili regolari fra l'Italia e l'Eritrea.

Badoglio, quasi in gara con Graziani nell'arrivare primo, entra in Addis Abeba la capitale dell'ex Impero Scioiano.

Termina la Campagna d'Etiopia. L'imperatore Hailè Selassìè si imbarca su di un incrociatore inglese e si rifugia in Gran Bretagna.

Nasce l'A.O.I. - l'Africa Orientale Italiana, di cui entra a far parte anche l'Eritrea, colonia primogenita.

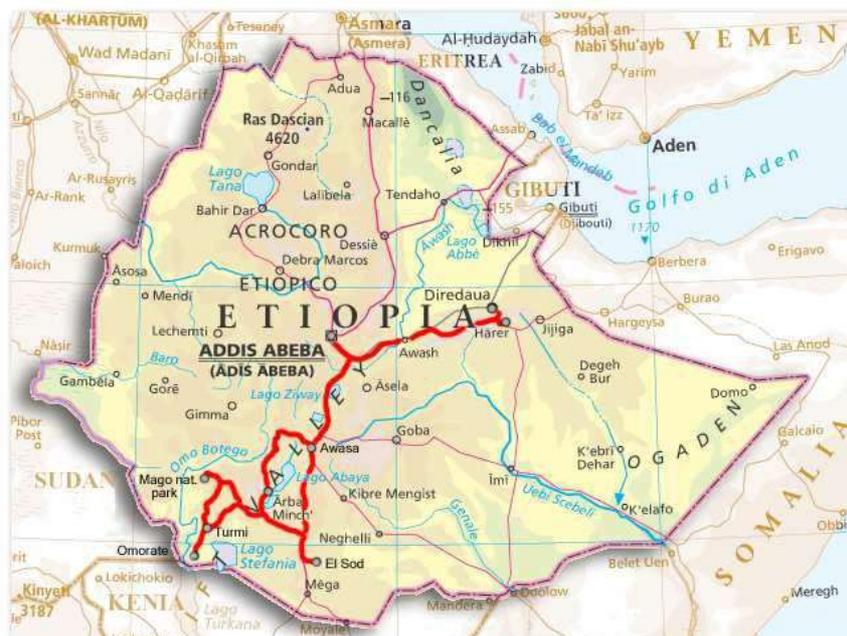


Figura 11: Mappa dell'Etiopia