

Piero Carossino

**Sei anni in un inferno affascinante:
la Dancalia settentrionale.**



PROLOGO

Nella parte nord dell'Etiopia al confine con l'Eritrea esiste una regione chiamata Dancalia, quasi sconosciuta alla maggior parte degli Europei; forse qualcuno ne ha sentito parlare e forse qualcuno ha avuto la possibilità di vederla o di trascorrervi qualche giorno, ma pochi vi hanno vissuto stabilmente per un certo periodo. Io sono appunto uno dei pochi europei che può dire di far parte di quest'ultima categoria, poiché durante la mia giovinezza vi ho lavorato per circa sei anni (Settembre 1959- Giugno 1965). Ho lavorato alle dipendenze della società americana "The Ralph M. Parsons Company", la quale in quel periodo era impegnata in un programma di ricerche minerarie nella zona di Dallol, nella Piana del sale.

Il programma di ricerca era per la maggior parte concentrato, specialmente nei primi anni, sulla ricerca di sali potassici. In seguito fu intrapreso un altro programma di ricerca chiamato "Altri Minerali", il cui scopo, almeno ufficialmente, era la ricerca di rame, argento e oro la cui presenza però era possibile lungo le pendici delle montagne a ovest della Piana del sale. Era condotto da un "team" di geologi americani coadiuvati da due "prospectors", uno italiano e uno greco, la cui esperienza nella Dancalia era abbastanza nota; si trattava di due periti industriali: il signor Rossi e il signor Lambrinudis. Questo programma comunque non ebbe molto successo, durò solamente un anno, dopodiché fu semplicemente abbandonato.

Già da parecchi anni, praticamente dai primi del '900, i depositi di sali potassici di Dallol erano stati sfruttati da varie compagnie italiane con alterne fortune, poiché le richieste dei mercati di cloruro di potassio erano motivate, nella maggior parte dei casi, da scopi bellici; perciò, se non vi erano guerre nel mondo, le richieste e di conseguenza il prezzo di mercato del cloruro di potassio diminuivano, per cui era molto difficile trarre profitti dall'estrazione, anche se molto semplice, di questi minerali. Durante il periodo in cui l'Italia fu presente in Eritrea ed Etiopia, varie compagnie italiane gestirono le ricerche dei sali potassici nella zona di Dallol, e riuscirono anche a esportarne quantità del tutto ragguardevoli per quei tempi, ma appunto sempre a fasi alterne e a livello quasi artigianale, mai industriale.



Foto 1 : Veduta aerea di Dallol, sullo sfondo la Piana del sale

Dancalia 1959-1965

DANCALIA - LE PROSPEZIONI MINERARIE AMERICANE

Le operazioni portate avanti dalle varie società italiane o italo-etioptiche fino al 1956 per l'estrazione dei sali potassici nella zona di Dallol, erano concentrate nella zona della Montagna Nera dove affioravano acque caldissime e soprasature, il cui contenuto di sali potassici costituiva una buona percentuale dei sali disciolti.

Non si hanno notizie di pozzi scavati in profondità: la valutazione della potenzialità dei giacimenti veniva fatta tramite calcoli teorici molto ben studiati, ma che fino ad allora non avevano dato seguito a investimenti necessari per sfruttare al massimo, su basi industriali, il loro potenziale, a causa della incerta quantità di minerale disponibile e della resa dei giacimenti stessi.

Nel 1956 la società americana "The Ralph M. Parsons Company" avendo acquisito notizie, da fonti di informazione proprie, su quanto portato a termine in precedenza dalle compagnie italiane, inviò alcuni suoi dirigenti presso gli uffici governativi competenti e direttamente sul campo, per individuare e prospettare eventuali esplorazioni, tenendo conto anche del fatto che le quantità e il relativo prezzo di sali potassici sul mercato mondiale erano in continua ascesa.

In base alle missioni dei suoi dirigenti e agli accordi raggiunti con il Governo Etiopico, la società decise di investire in un programma di ricerche minerarie, e organizzò la prima missione che ebbe luogo nel settembre del 1958 e durò fino a giugno del 1959. Tra i dipendenti della Ralph M. Parsons Company questa prima missione venne sempre chiamata: "la missione del primo anno", e venne sempre descritta come un'esplorazione fatta dai pionieri del vecchio West americano, solo che al posto dei carri trascinati dai buoi vi erano Land Rover con quattro ruote motrici, di tipo abbastanza moderno per quei tempi, e al posto dei pellerossa vi erano dancali altrettanto fieri e indipendenti, ma che non avevano interesse alcuno nelle capigliature dei Bianchi.

1958 - LA PRIMA MISSIONE

La prima missione partì appunto da Asmara nel settembre del 1958, si diresse a Massawa e da qui a Zula e Mersa Fatma, e infine Dallol. La pista da percorrere non era certo quella che è oggi, infatti la tappa iniziale che prevedeva di trascorrere la prima notte ad Arafali venne cambiata, diciamo in corso d'opera, e la colonna fu costretta a fermarsi e pernottare a Zula.

Il secondo giorno furono costretti a fare tappa sul golfo di Zula in corrispondenza di una baia chiamata "La baia dei delfini", situata appena oltre la località di Arafali, a causa delle condizioni veramente pietose della pista, che in varie occasioni richiese duro lavoro di pala e piccone per permettere il passaggio delle Land Rover; la terza tappa fu a Mersa Fatma, dove esisteva il piccolo porticciolo dal quale partivano in passato per Massawa tutti i prodotti estratti dalle miniere di Dallol e di Enkafela.

Il quarto giorno sembrava dover essere il giorno dell'arrivo a Dallol, ma evidentemente le alte sfere non erano dello stesso parere. Per percorrere i 90 chilometri tra Mersa e Dallol a quei tempi erano necessarie sei ore, perciò partendo da Mersa alle 8 del mattino avrebbero dovuto raggiungere Dallol alle 14.

In quella parte della Dancalia piove sì e no due volte l'anno, e appunto quella notte decise di piovere: e quando piove, piove come si suol dire a catinelle, cioè viene giù l'ira di Dio.

La colonna partì come da programma, verso le 12 raggiunse il torrente Zeriga che si trova a circa 65 chilometri da Mersa e che viene attraversato dalla pista con un semplice guado. Ma, con grande sorpresa, quel giorno era pieno d'acqua e non si poteva assolutamente attraversare, almeno finché il tutto non fosse ritornato alle condizioni normali, cioè niente acqua corrente sul letto del torrente. Questo costrinse la colonna a una fermata addizionale e la notte fu appunto trascorsa sulla sponda nord dello Zeriga.

Quanto accadde quella notte fu ricordato per molti anni nelle alte sfere della Ralph M. Parsons Company in Eritrea. Il Direttore Generale, Dottor James J. Holwerda, il "project sponsor" che faceva parte della spedizione ed era il capo indiscusso della stessa, ha sempre ricordato quella sera, raccontandone a tutti durante le varie occasioni di raduni sociali che si tennero negli anni a venire, per due parole di italiano che gli erano rimaste impresse e che, disse, non avrebbe mai dimenticato. La prima parola era "sacramento", la quale fu pronunciata con enfasi a mo' di imprecazione dal nostro compagno Mario Di Siena quando, verso l'imbrunire, si decise di accendere un fuoco per scaldare l'acqua per cuocere la pasta, e poiché la legna raccolta era un po' verde, il fuoco stentava a prendere; per favorire la combustione di quella legna un geologo americano di nome Charly Bettinger estrasse da un "Jerrycan" una bella ciotola di benzina e la gettò sul fuocherello che Mario stava cercando di far attecchire sventolandolo con un giornale piegato.

La vampata che si sviluppò non lo investì per miracolo, e Mario scattando indietro lanciò il suo SACRAMENTO! con una voce forte e perentoria che fu udita per varie centinaia di metri lì intorno. Il bello fu che il Dottor Holwerda, essendo californiano, non capiva una parola di italiano, e pensò: ma perché Mario inveisce contro la capitale della California? Cosa c'entra questa con quella cretinata fatta da Charly? Quando gli fu spiegato il significato della parola anche lui rise e ne fece appunto un argomento per i suoi racconti mondani.

La seconda parola che rimase pure impressa nella memoria di Holwerda fu "asciugamano", che venne pronunciata la mattina quando si svegliarono e si lavarono il viso con un po' d'acqua presa dagli appositi serbatoi. Secondo Holwerda quella parola pronunciata con accento italiano, forse con un'inflessione un po' meridionale, gli ricordava qualche film la cui trama era improntata sulla mafia o la camorra, e appunto la parola per lui era sinonimo di mafia e camorra insieme.



Il percorso delle Missioni.

La mattina, appena le condizioni dello Zeriga ritornarono normali, la colonna poté proseguire per Dallol dove arrivò in tarda mattinata.

Il personale, composto da due americani, quattro italiani e sei eritrei, prese alloggio nelle baracche di proprietà della compagnia locale chiamata "Dallol Company". Si iniziò subito a programmare l'allestimento di un campo che poteva ospitare tutto il resto del personale, il cui arrivo era previsto a breve, e che comprendeva americani, italiani ed eritrei, questi ultimi tutti studenti diplomati alla "Scuola d'arti e mestieri" di Asmara gestita da personale americano. Il principale compito comunque fu quello di preparare tutto ciò che serviva per effettuare dei sondaggi nella zona della Montagna nera, dove gli affioramenti di sali potassici (camallite) erano visibilissimi.

I primi pozzi furono fatti con perforatrici Mc Culloch che potevano raggiungere profondità molto limitate, al massimo cento piedi. Erano composte da motori a due tempi non molto potenti ed erano azionate manualmente; il tutto era abbinato a un treppiede e a un paranco che servivano per alzare la colonna di tubi collegata con il cosiddetto carotiere, che formava la punta della colonna e dentro il quale si raccoglieva il campione dello strato perforato. Anche se poco profondi i primi pozzi diedero indicazioni che ci si trovava in presenza di un giacimento di capacità ragguardevoli, il cui potenziale poteva essere definito solo dopo perforazioni di pozzi addizionali a profondità maggiori di quelle raggiunte dai Mc Culloch. A giugno del 1959, quando le prime operazioni furono interrotte a causa del clima, tutti i dipendenti tornarono ad Asmara. Furono raccolti un numero sufficiente di informazioni e dati tecnici che furono giudicati soddisfacenti dalla direzione americana della Ralph M. Parsons, e furono pertanto iniziate quelle procedure che alla ripresa delle operazioni in settembre avrebbero dato il via a una campagna di esplorazioni in grande stile, con equipaggiamenti adatti e personale specializzato.

LA SECONDA MISSIONE

Io entrai a far parte del personale della Ralph M. Parsons all'inizio della seconda campagna, che appunto iniziò nel settembre del 1959 e durò fino a giugno 1960.

La prima volta che avevo sentito la parola Dancalia avevo forse dodici anni, quando alcuni camionisti italiani parlavano di un loro collega ucciso proprio in Dancalia, nella Piana del sale, in maniera molto barbara: il poveretto era stato evirato e lasciato morire dissanguato, per il dolore la bocca si era addirittura spostata verso l'orecchio sinistro.

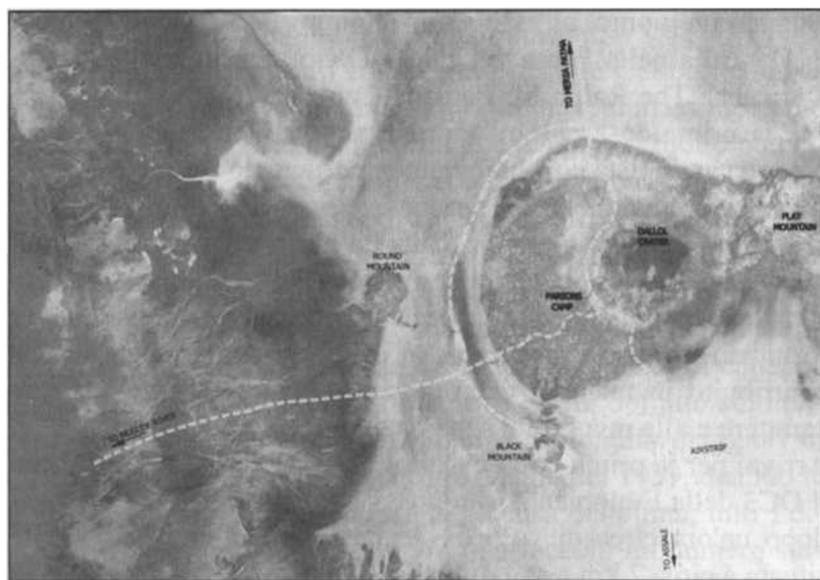
Quando un giorno, all'età di vent'anni, mi fu offerto di lavorare in Dancalia nella Piana del sale a Dallol con la compagnia americana "The Ralph M. Parsons Company", non vi nascondo che la prima cosa che mi vidi davanti era l'immagine di quel povero camionista così barbaramente trucidato.

Accettai comunque, anche se avevo in mano una lettera del Governo Sudanese che mi offriva un posto di lavoro forse meglio remunerato e di maggior interesse professionale; non mi sono mai pentito di quella decisione, anzi, mi ritengo molto fortunato di averla presa poiché il mio lavoro in Dancalia ha contribuito in maniera determinante alla formazione del mio carattere e alla mia futura sistemazione.

Arrivai per la prima volta a Dallol il 20 settembre del 1959 con un DC3 della Ethiopian Airlines (ETT4) verso le 10 del mattino, dopo un'ora circa di volo da Asmara; atterrammo sulla pista situata a circa 2 km a sud di Dallol in piena Piana del sale.

A quel tempo nella piana intorno a Dallol l'unica parvenza di presenza umana era situata vicino alla Montagna nera, dove vi era una capanna fatta di blocchi di sale, e se ricordo bene lo scheletro di qualche carriola o rimorchio, oltre a quattro fusti arrugginiti riempiti di blocchi di sale, posizionati ai quattro angoli della pista di atterraggio a sud di Dallol.

Le sole strade (o piste) che esistevano allora erano: quella che veniva da Mersa Fatma (nord) saliva fino a Dallol e la attraversava tagliandola a metà, passava dal campo e ridiscendeva verso sud, e quando arrivava sulla piana si divideva in due. Una andava verso la pista di atterraggio e verso Assale a sud, l'altra andava a ovest verso la Montagna nera per poi proseguire ancora verso ovest, attraversava la piana fino ad arrivare alla Musley Fan ai piedi delle alluvioni, da dove ripartiva verso sud seguendo appunto la base delle montagne, e si dirigeva verso Enkafela (dove veniva estratto il manganese dalla Ditta "Dallol Minig potash, Magnesium and sulphur mines").



La pista che dal centro del cratere di Dallol si dirige verso ovest passando attraverso la zona lunare dove spiccava il pinnacolo che chiamavamo "La moglie di Lot", e quelle torri che noi, da buoni italiani, avevamo denominato i faraglioni di Capri, venne costruita, diciamo aperta, dalla Ralph M.Parsons nel1962.



Foto 2: vista delle torri di Dallol dalla pista aperta nel 1962
"Direttissima Dallol-Musley"

Ai primi di settembre del 1959 era iniziata la seconda campagna delle operazioni della Ralph M. Parsons Company a Dallol ed erano arrivate le due nuove perforatrici dall'America, la più piccola, la "Aker rig", veniva usata per perforare i pozzi fino ad una profondità di 650/700 piedi, la più grande, la "Haward Tumer", che aveva una torre alta 15 metri circa, poteva raggiungere una profondità di 10.000 piedi.

La Aker rig veniva usata a quel tempo per le perforazioni intorno alla Montagna nera per individuare quello che venne poi chiamato "Horse shoe orebody", mentre la Haward Tumer doveva essere usata per perforazioni più profonde in varie zone della piana.

A settembre del 1959 si iniziarono i rilievi per preparare le carte topografiche e poi quelle geofisiche, che consistevano nell'identificazione, sul terreno, di un reticolo formato da linee ortogonali distanti tra loro circa 1500 metri, identificate con stazioni distanti tra loro circa 300 metri.

I rilievi presero un tempo abbastanza lungo perché, per rilevare i punti, precedevo gli altri nelle zone dove nessuno era mai passato, e a volte rimanevo infangato nel fango con la Land Rover che scompariva fino al differenziale, costringendomi a proseguire il lavoro a piedi.

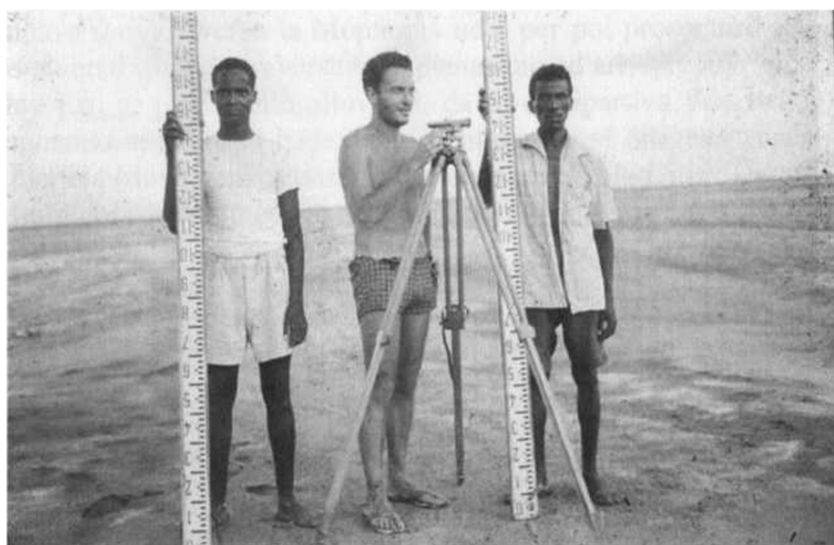


Foto 3: rilievi topografici per carte geofisiche.

Dopo i rilievi topografici iniziarono i rilievi geofisici, e finalmente verso febbraio 1960 completammo la parte di carte geofisiche relative alla zona della Montagna nera e della zona - ovest di Dallol.

Poiché i risultati geofisici tardavano, mi ricordo che il primo pozzo della Haward Tumer venne deciso direttamente dai geologi, e fu perforato a circa 500 metri a ovest dell'angolo sud della pista di atterraggio. Seguirono altre perforazioni, tra cui il pozzo HT5 la cui posizione fu la prima decisa in base alla geofisica, dove veniva riscontrato il valore minimo di gravità. Il pozzo raggiunse la profondità di 5000 piedi senza trovare presenze rilevanti di sali potassici. Un altro pozzo, l'HT6, fu perforato intorno a Dallol con gli stessi risultati dell'HT5, anche se fu fermato a profondità minore, circa 2000 piedi.

Verso la fine di aprile 1960, in base sempre ai risultati geofisici, fu deciso di cambiare zona di operazioni dell'HT, e fu decisa la posizione dell'HT7 che si trovava a circa metà strada tra la base di Dallol e la base delle montagne, in direzione dell'estuario del fiume Musley. L'HT7 fu il primo pozzo che rivelò la presenza della kanite, la quale in tutti i pozzi dell'"Horse shoe orebody" non fu mai trovata. L'HT7 fu l'ultimo pozzo della Haward Tumer perforato fino al 15 giugno del 1960, quando si interruppero le operazioni di ricerca per il periodo di giugno, luglio e agosto a causa del clima veramente impossibile.

AVVENIMENTI DURANTE LA SECONDA MISSIONE

LA SKATING RINK

Di questa prima fase della mia permanenza a Dallol ho molti ricordi, oltre a quelli relativi alla natura che ha affascinato tutte quelle persone che hanno avuto la possibilità di attraversare o fermarsi nella Piana del sale per un certo periodo.

Tra i miei ricordi che ancora oggi ho in mente, così chiari come se li avessi vissuti ieri, ve ne sono tre per me di particolare interesse: il primo fu la scoperta della Skating rink.

Al mio primo arrivo a Dallol, con il DC3 della Ethiopian Airlines (ETT4), ad attendere il volo vi erano una Land Rover corta e un camioncino GMC. La Land Rover serviva per portare i passeggeri al campo situato sulla cima di Dallol, e il camioncino doveva caricare i viveri, le varie attrezzature, i pezzi di ricambio e, più importante - come avrei capito in seguito - la posta per noi lavoratori.

Il pomeriggio lo passai in ufficio con quello che sarebbe stato il mio boss, un ingegnere geofisico che aveva il compito di fare i rilievi con il gravitometro e il magnetometro su tutta la piana intorno a Dallol, ma per fare ciò aveva bisogno di un rilievo topografico; a questo punto entravo in ballo io che stabilivo delle linee con dei punti che dovevano essere prima marcati con picchetti in legno alti circa un metro, e poi individuati tramite coordinate cartesiane e quote altimetriche.

La prima linea che facemmo insieme al boss andava verso sud e partiva dall'angolo sud della pista sulla quale ero atterrato il giorno prima; il boss decise che saremmo andati dritti verso quella piccola collinetta che spuntava come un fungo dalla piana e che si vedeva a circa quattro chilometri a sud.

Ricordo che, siccome le distanze tra i punti dovevano essere di circa trecento metri, per raggiungere il posto occorrevano circa quattordici punti che chiamavamo stazioni; per fare ciò lavorammo dalle 6:30 fino alle 10, poiché dopo tale ora era impossibile rilevare le distanze con il teodolite. Arrivati che fummo alla collinetta, il luogo fu per me una sorpresa perché l'altura che vedevamo da lontano si rivelò interamente vuota; l'interno era circolare e presentava un pavimento di sale bianco circondato da una formazione all'apparenza rocciosa più scura e alta circa cinque metri.

Dato il caldo infernale che regnava sovrano, ci spostammo nella piccola parte che era in ombra, e guardando l'interno dissi con il mio povero inglese di allora, «It looks like a ring», e il boss che si chiamava Brian Hill disse «Yes, a *skating ring*».

Da allora tutti chiamarono la collinetta Skating Ring, alcuni americani poi lo corressero in Skating rink (per la lingua inglese la differenza è nulla) e in tutte le mappe che furono fatte a Dallol dalla Ralph M. Parsons Company, quella che i comuni mortali chiamano collinetta ma alla quale i geologi danno vari nomi scientifici, venne denominata **Skating rink**...

I PREDONI DELLA DANCALIA

Il secondo ricordo è la campagna per la sicurezza che dovemmo affrontare nel primo periodo di questa fase.

Anche la Ralph M. Parsons Company ebbe i suoi problemi con i cosiddetti predoni della Dancalia; questo episodio accadde nell'ottobre 1959, un mese dopo il mio arrivo.

Dovendo preparare le carte e rilevare i punti che avrebbero fornito la base per le mappe geofisiche, gravità e magnetismo, precedevo gli altri nelle zone in cui nessuno era mai passato, e a volte rimanevo infangato con la Land Rover che affondava fino al differenziale nel fango; un fango che non si poteva vedere chiaramente perché coperto da una crosta salina dello spessore di un centimetro o poco più, e che non era per nulla differente dalle croste di sale spesse fino a 5000 piedi.

Nel campo da due giorni si sentiva parlare di un gruppo di sbandati che, non riuscendo a trovare lavoro presso la compagnia, avevano deciso di bloccare i rifornimenti di acqua che venivano attinti alle sorgenti che si trovavano su vari punti del letto del fiume Musley, il quale scorreva dentro una gola tra le montagne che costeggiano la Piana del sale da nord a sud e che si trovano a circa 25 chilometri dal campo.

Il tutto sembrava però una leggenda metropolitana, e poiché il nostro Fiat 34 era andato e tornato il giorno prima con il suo carico d'acqua, non fu data molta importanza al fatto, perciò io la mattina alle 6 partii per fare il mio lavoro con i miei canneggiatori, due dancali e due tigrini.

Verso le 9, mentre stavamo procedendo su una nuova linea che andava verso ovest, cioè proprio verso la catena di montagne sul cono del fiume Musley, al limite della piana dove lo spessore del sale diventava più sottile, ci infangammo - come dicevamo spesso - fino al collo.

Lavorammo tutti di badile e crick ma, per quanti sforzi facessimo, non si riusciva proprio a uscire; verso le 12, stremati, decidemmo di fermarci un momento all'ombra, fumare una sigaretta e decidere su chi avesse dovuto prendere la maggior quantità di acqua e incamminarsi verso Dallol che distava almeno 9 chilometri per chiedere aiuto. Mentre stavamo confabulando, a un dato momento vidi sulla piana una Land Rover che avanzava nella nostra direzione come un miraggio. Si avvicinava, e pertanto uno di noi montò sul tetto della nostra auto a fare segnali per farci scorgere meglio.

La Land Rover veniva proprio verso di noi, e ci precipitammo fuori per farla fermare a venti metri almeno dal nostro veicolo, per evitare un secondo infangamento. Con grande sorpresa vedemmo che a bordo della Land Rover vi era il Capocampo con quattro dancali armati di moschetto. Ci dissero subito che venivano a cercarci perché la mattina contro il Fiat 34 che si era recato a Musley per fare provvista d'acqua erano stati sparati alcuni colpi d'avvertimento ed era stato fatto tornare vuoto con un messaggio consegnato all'autista, dove si diceva chiaramente che chiunque fosse stato trovato vicino a Musley, o addirittura avesse cercato di andare a fare rifornimento d'acqua, sarebbe stato trattato molto male.

Tutti ci mettemmo perciò a lavorare ancora una volta di badile e di crick, e usando alcune tavole che si trovavano sulla Land Rover venuta in nostro soccorso, più la forza dei quattro armati, il capocampo e il loro autista, riuscimmo in una mezz'ora di duro lavoro a far uscire la Land Rover dal fango, e tutti insieme ci dirigemmo a spron battuto verso il campo di Dallol.

Per il momento ci eravamo messi in salvo ed eravamo usciti da una situazione che poteva dirsi almeno imbarazzante ma, arrivati al campo base, notammo subito che l'atmosfera era cambiata, tutte le guardie che dipendevano dal capo dancalo della zona erano armate, i cancelli chiusi, e fummo informati che l'acqua da quel momento era razionata, perciò niente doccia, ma poiché eravamo tornati dal "field", una catinella con cinque litri d'acqua doveva essere più che sufficiente per lavarci.

Anche i lavori in officina e nei magazzini dove venivano analizzate e preparate le carote estratte dai vari pozzi procedevano molto a rilento, poiché la gente era preoccupata e non si faceva altro che fare ipotesi sul futuro della missione e i vari modi in cui avrebbe potuto concludersi.

Fortunatamente verso sera la radio ci portò una notizia confortante: l'ufficio di Asmara aveva contattato il governatore dell'Eritrea, il Bituodded Andergaccew Massai, il quale aveva informato Ras Sium Manghesha a Macalle, che a sua volta aveva dato ordine al Dejach Abraha (al momento responsabile del distretto di Addigrat), di occuparsi di quanto era accaduto. Quest'ultimo era partito immediatamente per Asmara, e il giorno dopo sarebbe arrivato a Dallol con un aereo della Ethiopian Airlines debitamente noleggiato dalla Ralph Parsons per contattare gli sbandati e sistemare le cose.

La mattina dopo alle nove esatte l'aereo atterrò a Dallol, e ne scese il Dejach Abraha con una sua guardia del corpo. Chiese di essere portato immediatamente ai pozzi di Musley dove gli sbandati erano accampati. Il Dejach e la guardia del corpo salirono sulla mia Land Rover, forse perché era la più vicina, e io con una dose di grande incoscienza partii senza fare alcuna obiezione. Ero seguito da altre due Land Rover con il capocampo e alcuni armati; andammo diretti a Musley sulla pista principale, il percorso prese circa quarantacinque minuti.

Durante il tragitto il Dejach mi chiese se avevo visto gli sbandati e se vi erano stati ulteriori sviluppi nella nottata, al che io risposi che secondo me da quando si era diffusa la notizia che lui era in arrivo i toni si erano abbassati e tutti sembravano più rilassati. Man mano che ci avvicinavamo a Musley però io perdevo la mia franchezza, diciamo pure che la paura aumentava e, forse notando questo, il Dejach mi disse che non vi era nulla di cui preoccuparsi, in quanto lui conosceva sicuramente gli sbandati e sapeva come trattarli.

Arrivati alla pozza di Musley non vidi nessuno; come fermai la Land Rover ne discese prima la guardia del corpo e poi il Dejach; la guardia del corpo pronunciò alcune frasi a voce molto alta in lingua tigrina, e immediatamente da dietro le rocce circostanti cominciarono a uscire delle persone che io individuai come Agame, cioè tigrini, non dancali, i quali si precipitarono giù nel letto del fiume e si diressero velocemente verso di noi gettandosi a baciare i piedi del Dejach. Questa manovra mi rinfrancò enormemente, penso che ripresi colore in quanto dovevo essere diventato bianco come un lenzuolo, e mi vedevo già urlante vittima di un'operazione che nessun uomo può sopportare.

Dopo i primi salamelecchi tutti cercavano di parlare, ma il Dejach intervenne, fece zittire tutti e prese lui la parola. Anche se capivo qualche parola di tigrino non riuscivo a capire il senso del discorso; sembrava però che le cose si stessero mettendo bene e che il tutto si sarebbe sistemato nel migliore dei modi. Dopo circa una mezz'ora il Dejach rimontò in macchina e mi disse di tornare a Dallol, ma prima indicò al capocampo le due più brutte persone del gruppo degli sbandati: il primo era uno dei caporioni della banda che aveva parlato durante la riunione, il secondo un suo vice che era sempre stato vicino alla guardia del corpo. Seppi poi che i nomi dei due erano Beinè e Chidanè. Tornando al campo il Dejach mi disse che Beinè sarebbe diventato il capo delle guardie di Dallol, e Chidanè in quanto esperto conoscitore dei luoghi, sarebbe diventato un mio canneggiatore.

Tornati a Dallol al Dejach e alla guardia del corpo fu offerto il pranzo nella mensa americana, e alle 13:30, praticamente quattro ore e mezza dopo il suo arrivo, l'aereo decollò per fare ritorno ad Asmara.

Da quel giorno per tutti i sei anni che sono rimasto a Dallol non ho più sentito parlare di predoni, sbandati o cose del genere. Chi secondo me trasse maggior vantaggio dalla visita del Dejach Abraha di Addigrat fui proprio io: Chidanè lavorò con me sei anni, e con la conoscenza di quei luoghi infernali e delle situazioni che colà si verificarono, mi aiutò a portare a termine un lavoro che tutta la Ralph M. Parsons sia di Asmara che di Los Angeles hanno apprezzato.

I RAGNI DI DALLOL

Il terzo ricordo è legato alla natura di Dallol e alla presenza dei ragni di Dallol. Il cratere dove avevamo il campo era già stato, diciamo così, sviluppato; negli anni precedenti era stato occupato da una compagnia locale Chiamata "Dallol company", impegnata nello sfruttamento e produzione di zolfo il cui prezzo durante la guerra di Corea era abbastanza alto e redditizio, e permetteva perciò di sfruttare i giacimenti locali ed esportare il materiale prodotto che era costituito da pani di zolfo puro.

Verso sera, quando il calore diminuiva, io esploravo le vicinanze del campo per vedere se in quel clima e paesaggio lunare potesse esistere qualche forma di vita animale. Mi ricordo che una sera vidi una farfalla e un'altra volta una locusta, ma erano chiaramente insetti trasportati dal vento o arrivati lì chissà come. Le uniche forme di vita che trovai nel cratere e che vivevano stabilmente in quel posto erano dei ragni grandi di colore nero sul dorso e con gambe e pancia rossa; avevano una circonferenza che variava da sei a otto centimetri e avevano sulle zampe una specie di peluria molto folta. Non vi nascondo che sia a me che a tutte le persone che passavano o si fermavano a Dallol questi ragni facevano particolarmente impressione; non so perché destassero un sentimento di paura, ma si cercava di farli fuori appena si vedevano, senza preoccuparsi se quella particolare specie fosse in via di estinzione o meno.

I nostri alloggi consistevano in vecchie case formato magazzino con il tetto di lamiera zincata, con un controsoffitto formato da stuoie di foglie di palma per creare un'intercapedine che serviva a fare un po' d'ombra durante il giorno e muri laterali di blocchi di roccia di sale cristallizzato; niente bagno in camera, ma stanza tipo camerata militare in cui si dormiva in sei; sulla parete ogni due metri vi era una finestra senza vetri per favorire la ventilazione, che era l'unico mezzo per asciugare il sudore prodotto dal corpo, e ciò riusciva a dare per pochi istanti un senso di fresco; per cui più si beveva più si sudava, e producendo più sudore si stava più freschi. Niente aria condizionata a quei tempi.

La sera, appena calato il sole e immediatamente dopo la cena, si metteva la "branda in strada", che consisteva nel portare la branda fuori dalla camerata e metterla sotto le stelle, dove durante la notte spirava qualche alito di vento che dava un po' di refrigerio; durante l'inverno, dicembre e gennaio, la mattina ci si doveva addirittura coprire con il lenzuolo.

Il grande senso non di paura, ma diciamo di sconforto, era causato dai ragni che si vedevano correre sul terreno e ogni tanto salivano sopra i letti facendo sobbalzare l'occupante che saltava giù quasi fosse spinto da una molla gigantesca. Anche a me una volta successe di trovarmi un ragno nella branda; non me ne accorsi subito, perché ero durante il primo sonno, sentivo qualche cosa che mi tirava i peli del petto e andava avanti e indietro e si trovava sempre allo stesso posto. Mi svegliai, accesi la lampadina tascabile, e guardando vidi quel ragno di circa sei centimetri di diametro che con le zampe pelose si era incagliato sui peli del mio petto.

Non vi dico il salto e l'urlo che feci, mi alzai di scatto menando un colpo al ragno il quale, penso, morì istantaneamente e finì in terra richiudendosi su se stesso, mentre i compagni di camerata si svegliarono e risero dicendo che quei ragni non avevano mai ucciso nessuno.

Vi assicuro che fu uno spavento tale che solo il pensare di poter subire la notte seguente lo stesso trattamento mi faceva rabbrivire. Il giorno dopo mi misi seriamente a studiare un piano per poter tranquillamente dormire con la branda in strada senza trovarmi a metà della notte a dividerla con un ragno. Studia e ristudia, dopo qualche tentativo a vuoto trovai la soluzione che consisteva nel mettere i quattro piedi della branda dentro un barattolo usato, e poi riempirlo fino all'orlo di nafta così che nessun insetto, a meno che non potesse volare, sarebbe potuto venire sulla branda.

Diciamo che in principio fui preso in giro dai vecchi e vaccinati compagni di Dancalia, ma nel giro di una settimana fuori dalla porta della camerata dove dormivamo in sei vi erano ventiquattro barattoli pieni di nafta.

LA TERZA MISSIONE

Alla ripresa delle operazioni, a settembre del 1960, iniziò la terza campagna: sembrava di essere tornati ancora una volta al tempo del vecchio West, ogni settimana arrivava da Asmara nuovo personale specializzato con gli aerei dell'Ethiopian Airlines noleggiati dalla compagnia. Meccanici, carpentieri, muratori, saldatori, la maggior parte dei quali italiani, per ampliare il campo base sulla collina di Dallol, dove vennero costruiti cinque fabbricati nuovi per l'alloggio delle persone: un'officina di dimensioni ragguardevoli, due magazzini per pezzi di ricambio e per la sistemazione e analisi delle carote estratte dai vari pozzi di perforazione, e un apposito fabbricato dove vennero installati due generatori abbastanza potenti da supportare la richiesta di energia necessaria per il mantenimento dei condizionatori e le attività del campo.

Per il programma di ricerca l'Haward Tumer Rig fu impiegato come prima operazione nella perforazione dell'HT8, che fu posizionato a ovest dell'HT7 perforato nella precedente campagna, quasi all'inizio della base della zona coperta da alluvioni alla base delle montagne; questo pozzo si rivelò molto buono per la presenza sia di kanite che di silvite. L'Aker rig invece continuava a perforare nella zona della Montagna nera, dove già si era individuato un giacimento di sali potassici molto promettente, che si sviluppava in forma semicircolare e che appunto venne denominato "Crescent orebody" oppure "Horse shoe orebody".

Numerose attività vennero intraprese in questa zona, come lo scavo, nella formazione del sale, di vasche rettangolari venti per trenta metri della profondità di circa un metro che venivano riempite con acqua soprassatura (chiamata "Brian") presa dai laghetti naturali nelle vicinanze della Montagna nera, dove si misuravano giornalmente i livelli per poter stabilire la quantità di evaporazione giornaliera in base anche alle velocità dei venti. *(foto 4)* Questi dati servivano per poter programmare il tipo di sfruttamento futuro di questo orebody.

Dal completamento dell'HT8 (novembre 1960), dati gli ottimi risultati ottenuti, tutte le operazioni di perforazione dell'Aker rig, che fino ad allora aveva operato nei pressi della Montagna nera, furono spostate nella zona di Musley, e il primo pozzo perforato dall'Aker sulle alluvioni di Musley fu il pozzo A152, che era localizzato all'incrocio fra la pista per Musley che procedeva ad ovest verso le montagne e la pista per Enkafela che procedeva verso sud. L'Aker rig continuò la sua campagna di perforazione dirigendosi a nord, procedendo a perforare un pozzo ogni 600 metri, e proseguì fino alla cosiddetta rientry a circa sei chilometri a nord del pozzo A152. Il pozzo perforato più a nord era il pozzo A159 *(foto 5)*. Le perforazioni continuarono a est per 2400 metri con pozzi ogni 600 metri, e poi a sud sempre con lo stesso intervallo per arrivare a circa 1800 metri a sud del pozzo A152. Praticamente venne esplorato un rettangolo delle dimensioni di otto chilometri per tre chilometri, che costituivano la parte centrale del Musley orebody.

Nel giugno del 1961 (fine terza campagna) il Musley orebody era già stato individuato, e le operazioni di perforazione condotte in seguito furono necessarie per stabilire con maggior approssimazione le quantità di materiale di kanite e silvite presenti nella zona. Nel dicembre 1960 fu perforato HT9, localizzato a metà tra la parte sud della pista di atterraggio nella piana del sale e la Skating rink; questo pozzo fu l'ultimo perforato dalla Haward Tumer, poiché a circa mille piedi di profondità fu incontrata una sorgente calda di acqua soprassatura che durante la notte, quando per carenza di personale furono sospese le operazioni di perforazione, risalì fino alla superficie dove si solidificò lungo tutta la colonna di tubi, e addirittura arrivò alla zona dei motori imprigionandola e rendendola solidale allo strato di sale perforato.



Foto 4: Misurazioni evaporazione zona Montagnanera.



Foto 5: Musley orebody. Posizione pozzo A 159. 27

Per quanti sforzi si fecero in seguito per liberare la colonna, quali iniezioni di acqua dolce lungo la parte esterna, non si riuscì ad andare oltre i cento piedi, sicché alla fine fu deciso di farla ruotare al contrario: il risultato fu la perdita di circa 800 piedi di colonna di tubi più la punta e il carotiere stesso. Dopo tale perdita la Haward Tumer fu portata al campo e fino al 1965 non fu più usata.

AVVENIMENTI DURANTE LA TERZA MISSIONE

IL CANINO DI MORAS

Anche per questa terza campagna (settembre 1960 - maggio 1961) mi tornano ancora oggi in mente alcuni fatti inerenti la vita di tutti i giorni, vissuti insieme ai miei compagni di lavoro, e che per un giovane come io ero hanno certamente contribuito alla formazione del mio carattere e influito nelle decisioni importanti della mia vita futura.

Questo episodio si riferisce appunto alla vita di tutti i giorni, quella che tutti noi dancali di adozione abbiamo sperimentato, come il nostro compagno Moras che fu protagonista di questa peripezia.

Era il secondo anno delle operazioni della Ralph M. Parsons Company a Dallol, ed erano arrivati i due nuovi rig dall'America: il più piccolo, l'Aker rig, veniva usato per scavare i pozzi fino a una profondità di 650-700 piedi. Il più grande era l'Haward Tumer che aveva una torre alta quindici metri circa e poteva raggiungere profondità di diecimila piedi.

Gli operatori di queste macchine erano tutti americani, eccetto due che erano italiani, i quali avevano acquisito l'esperienza necessaria a manovrarle presso la Compagnia Aramco in Arabia Saudita. Uno dei due si chiamava Moras, ed era un tipo particolare e di poche parole: baffetti curatissimi e nerissimi, sui quarantacinque anni, non molto corpulento, amava passare il tempo libero da solo; in altre parole non socializzava molto con gli altri, ciao-ciao a colazione pranzo e cena e molto altro poco. In quel periodo era scoppiata una certa rivalità tra lui che lavorava al rig giù nella piana e i colleghi che lavoravano negli uffici e nei laboratori nel campo su a Dallol. In poco tempo si erano create due fazioni: quella di Moras, chiamata quella degli uomini del "field", i quali secondo lui erano gli unici che sudavano sotto il sole cocente della piana e facevano un lavoro veramente duro, e quella "di Cristo" chiamata quella degli uomini del campo (in ufficio) i quali, sempre secondo lui, facevano lavori leggeri di pochissima importanza e sempre all'ombra.

Dal mio canto, poiché andavo tutti giorni a lavorare sulla piana, anche se qualche volta dalle 12 circa alle 18 stavo in ufficio a Dallol, ero aggregato a quella dei "field", e perciò Moras ogni tanto mi degnava della sua attenzione rivolgendomi la parola. Una mattina alle 5:30, mentre facevamo colazione in mensa, Moras mi disse che aveva un leggero dolore al canino superiore sinistro e che la notte aveva dormito malissimo. Scambiammo quattro parole di circostanza, poi ci avviammo ognuno per la propria strada, lui verso la Montagna nera nella vicinanza della quale stava operando l'"Haward Tumer" e io verso sud, oltre la Skating rink.

Lavorai quasi tutto il giorno fermandomi a riposare all'ombra della Skating rink solo un paio d'ore, e verso le 17, di ritorno al campo, decisi di passare dall'Haward Tumer per vedere come procedeva il sondaggio. Raggiunto il rig parlai con il driller superintendent americano, e vidi Moras che aveva un'aria molto abbattuta, e che ogni tanto si portava la mano alla bocca; quando gli chiesi come andava con il dente mi rispose che faceva un male cane, ma che stoicamente avrebbe continuato a lavorare.

La Ralph M. Parson in Asmara forniva ai suoi dipendenti locali sia di nazionalità europea che etiopica una certo tipo di assistenza medica, e questo servizio era esteso anche a Dallol, ma non essendovi nessuna struttura pubblica in loco aveva lei stessa provveduto ad attrezzare una stanza con vari medicinali e piccoli strumenti medici. Aveva anche provveduto ad assumere un bravo infermiere eritreo, che era certamente in grado di prestare i primi soccorsi o curare quelle malattie comuni a tutti gli uomini che prestavano servizio in quei luoghi.

Come tutti i dipendenti della Ralph M. Parsons però, anche l'infermiere Abraha Tassow aveva i suoi turni di pausa, che consistevano in una settimana di riposo ad Asmara ogni quattro di servizio prestato a Dallol. Nel periodo in cui Moras ebbe quell'attacco di mal di denti Abraha era ad Asmara, perciò in quei casi si diceva: "Chi c'è c'è, chi non c'è, non c'è", e l'arte di arrangiarsi regnava sovrana. A causa di questa circostanza, anche per Moras si doveva aspettare il ritorno dell'infermiere, previsto dopo tre giorni, prima di prestare qualsiasi tipo di assistenza cui si potesse applicare l'appellativo di medica.

Moras non passò una bella notte; comunque il giorno dopo alla solita ora si recò a lavorare, ma si era molto lamentato, cosa inusuale per lui, e noi colleghi eravamo un po' preoccupati, specialmente i più anziani che qualche problemino con i denti lo avevano già incontrato e sapevano di cosa si trattava. Io, tornando dal lavoro nel pomeriggio inoltrato, passai dall'Haward Tumer e chiesi subito di Moras: mi dissero di averlo appena mandato al campo perché il dolore era aumentato e il poveretto aveva addirittura cercato di levarsi il dente col legandolo con un fil di ferro all'argano della colonna di tubi. Alzando la colonna stessa diede uno strattone al dente, ma il fil di ferro, essendo di un diametro abbastanza grosso, contribuì soltanto a smuovere decisamente la radice del dente e scivolò via.

Arrivato al campo verso le 18 dopo una doccia ristoratrice andai a cena in mensa, e l'argomento di cui tutti parlammo era appunto Moras e fazioni field e campo si annullarono automaticamente; appena cenato andammo in quattro nella sua camerata per avere notizie.

Lui ci disse che il dolore era quasi insopportabile e ci raccontò del tentativo di estrazione che aveva fatto lui stesso con il fil di ferro, e chiese se qualcuno di noi si sentisse in grado di estrargli il canino: così, a brutto muso. Io mi tirai immediatamente indietro ma, vedendo le pene che stava soffrendo, il più anziano dei fratelli Dagnolo disse che se proprio voleva avrebbe proceduto all'estrazione. Moras lo ringraziò, anzi, lo pregò di farlo al più presto.

Il problema che si presentò subito fu: e con che cosa lo togliamo? La prima cosa che tutti dicemmo: un paio di pinze, ma le uniche pinze che avevamo erano da meccanico, certamente non la cosa più adatta sia per forma che per condizioni igieniche. Dato che per la forma non potevamo fare nulla, cercammo di mitigare il rischio igiene lavando le pinze con il sapone da bucato; a Dallol andava di moda il "Tide", e dopo una bella sciacquata bagnammo le pinze con un po' di alcool denaturato.

Tutto era pronto, e Moras in piedi aprì la bocca e disse: «Dai dai, tira che non ne posso più» e con un dito indicava il dente che gli faceva male; Dagnolo aprì le pinze e le chiuse sul dente, e con mano ferma girò prima a destra poi a sinistra nello stesso tempo tirando in basso, e infine diede uno strattone. Io guardavo il dente e non vi dico che impressione mi fece quando iniziò a uscire. Non so perché sembrava che fosse lungo dieci centimetri, e quando finalmente finì fu seguito da un rivolo di sangue.

Io diedi subito a Moras una compressa di cotone idrofilo da applicare sulla ferita, e Moras parlando con la lingua impastata continuava a dire: «Grazie, grazie, mi sento come se fossi in paradiso». Dopo un paio di sciacqui con acqua e sale e l'applicazione di altre compresse di cotone idrofilo il sangue si fermò, e Moras non finiva più di ringraziarci tutti. Quella volta imparai, e purtroppo in seguito ebbi anche io la sfortuna di doverlo constatare, che il vecchio proverbio "Via il dente, via il dolore" corrisponde a verità.

IL PRIMO COLPO DI STATO IN ETIOPIA

Era la prima settimana di Dicembre 1960, e ormai era più di un anno che lavoravo a Dallol. La vita di noi lavoratori non era basata sul calendario normale e sui giorni della settimana, non esistevano più sabato o domenica: esisteva solo il giovedì, che era il giorno in cui arrivava l'aereo e quindi la posta.

Un altro elemento importante era il quadro delle presenze che veniva tenuto nello spaccio della società dove venivano registrati i giorni di presenza di ognuno di noi trascorsi a Dallol; la regola della società era: quattro settimane di lavoro continuativo, senza giorni di riposo settimanali quali sabato pomeriggio e domenica, poi una settimana ad Asmara in vacanza: si partiva con l'aereo il giovedì e si ritornava il giovedì successivo.

Appunto il giovedì era diventato il giorno di riferimento, arrivava l'aereo, arrivava la posta, arrivavano le provviste e i rifornimenti tra cui anche le sigarette che per molti di noi erano importantissime, e qualche volta a causa di disguidi o errori dell'ufficio approvvigionamenti di Asmara erano arrivate in quantità molto limitata o addirittura non erano arrivate e ciò procurava a molti vere e proprie crisi di astinenza: una volta cercammo di ovviare fumando sigarette fatte da noi con carta velina e la barba delle pannocchie che avevamo raccolto nella zona di Badda ed essiccato nel forno della cucina; non vi dico che schifo! Ve lo lascio immaginare.

Il giovedì era un giorno particolare anche perché i fortunati che avevano già trascorso quattro settimane a Dallol partivano per Asmara dove vi erano le famiglie, la città, i negozi, le ragazze e tutte le altre amenità di cui dopo ventotto giorni di Dallol si avvertiva proprio il bisogno; perciò verso le 11 si iniziava a veder girare per il campo i fortunati, i quali erano individuabili a colpo d'occhio per come erano vestiti (foto 6), allo stesso modo si poteva capire chi erano quelli che restavano.

La mia vacanza quell'anno era stata appunto preparata per trascorrere Natale a casa. Sarei dovuto tornare ad Asmara il 21 dicembre dove sarei stato fino al 29, dopodiché avrei trascorso il Capodanno a Dallol. Avevo in quel periodo deciso di farmi crescere la barba e perciò dal 20 Novembre avevo cessato di tagliarla, così verso il 9 Dicembre cominciava ad avere una certa forma che ricordava vagamente una barba appena decente, il che per me era molto importante perché con ancora due settimane circa di continua crescita, a Natale avrei potuto presentarmi con un nuovo look.



Foto 6: Sicuramente un Giovedì - Chi parte e chi a arriva.

In quei giorni però dall'ufficio di Asmara arrivò la notizia che verso il 13 Dicembre vi sarebbe stata la visita a Dallol di una delegazione del governo etiopico composta da personalità molto importanti quali Ministri vari, Generali sia dell'esercito che della Marina e personaggi importantissimi quali consiglieri della corte imperiale che godevano della fiducia indiscussa dell'Imperatore Hailé Selassié. Questa visita era appunto stata programmata perché in quel periodo La Ralph M. Parsons stava formalizzando e ampliando con il Governo Etiopico la concessione per lo sfruttamento dei sali di potassio, ma aveva anche impostato le basi per ottenere una concessione per lo sfruttamento di materiali aggiuntivi quali rame, manganese, oro ecc.; a tale scopo ai primi di Novembre era arrivata una squadra composta da tre geologi dall'America la quale ebbe appunto il compito di esplorare la zona delle montagne che corrono parallele sul lato ovest alla Piana del sale, e per far ciò era stato noleggiato un elicottero che era stato posizionato al campo di Dallol; nel mese precedente erano stati immagazzinati parecchi fusti di carburante per aerei. Questa squadra si spostava tutte le mattine e si dirigeva sia verso l'Erta Ale a sud ovest che verso Badda a Nord Ovest.

Il 12 di Dicembre arrivò da Asmara un aereo speciale con il Console Americano, Il Presidente della Ralph M. Parsons di Los Angeles, il dottor Barks, e il Direttore Generale del progetto, il Dottor Holwerda che per quell'occasione aveva deciso di portarsi dietro gli impiegati che generalmente lavoravano negli uffici di Asmara: i chimici Mario Giacobazzi e Vittorio Borgomainerio e gli office managers Vladimiro Lazzeri e Mohammed Ghulai, in modo da mostrare alla delegazione quanto più personale possibile.



Foto 7: Dallol - uniforme usuale.

Holwerda si diede da fare per far sì che tutto fosse in ordine, non un pezzo di carta per terra, uffici puliti, guardiani con magliette e pantaloncini stirati, e raccomandò a tutti gli impiegati di vestirsi quel giorno il più decentemente possibile. Infine mi acchiappò e disse che siccome avrei dovuto accompagnare con la mia Land Rover alcune persone della delegazione nel viaggio dall'aeroporto al campo, avrei dovuto vestirmi quel giorno in maniera appropriata, cioè calzoncini corti, camicia stirata e possibilmente scarpe e calze, piuttosto che torso nudo, costume da bagno a calzoncino e infradito, che erano praticamente la mia divisa di Dallol; *dulcis in fundo*, via quella parvenza di barba che secondo lui non era né carne né pesce, anzi, dava quasi un'impressione di sporco.

Il fatto di dover radere completamente la barba mi dava un fastidio immenso, ma chi avrebbe potuto contestare gli ordini del Direttore Generale? A parte il fatto che allora nel 1960 la contestazione era quasi sconosciuta, nessuno con un po' di sale in zucca si sarebbe sognato di contraddire Holwerda, perciò mi misi l'animo in pace e decisi che l'operazione barba sarebbe stata rimandata al prossimo mese o addirittura al Natale successivo.

Durante il giorno ne parlai con Vittorio Borgomainerio che aveva più o meno la mia età e insieme facemmo quattro risate lui e quattro imprecazioni io, tanto più che qualche collega anziano aveva iniziato a prendermi in giro sia sulla barba che sull'imposizione di Holwerda.

La mattina in cui era atteso l'aereo non mi accingevo proprio a farmi la barba; erano le 9 circa quando presi il coraggio a due mani, misi una lametta nuova sul rasoio portatile ed entrai nella nostra doccia da campo. Dopo una bella insaponata iniziai a radermi anche se faceva un male cane; avevo quasi completato la rasatura sulla guancia destra quando Vittorio mi chiamò dalla porta della doccia e mi disse «Ferma, ferma che non arrivano più! Li hanno arrestati tutti». Io non capivo e pensavo che mi stesse facendo uno scherzo e continuavo a dire: «Cosa? Cosa?» Ma Vittorio continuava a dirmi «Li hanno arrestati tutti, li hanno arrestati tutti», allora mi convinsi che il fatto era reale, ma siccome ormai mezza barba l'avevo tagliata mi misi di impegno e terminai il lavoro.

In Etiopia ad Addis Abeba era avvenuto il colpo di stato del Generale della Guardia Imperiale, Manghistu Nuwai. Ricevutane notizia via radio dal nostro ufficio di Addis Abeba, da quel momento a Dallol iniziò l'operazione al contrario: il Console Americano era il più preoccupato e premeva per tornare immediatamente al suo ufficio di Asmara come il Presidente della Parsons, ed Holwerda era continuamente a parlare via radio sia con l'ufficio di Asmara che con gli uffici della Ethiopian Airlines per ottenere al più presto un volo charter per riportare questi signori ad Asmara; finalmente verso le 10:30 riuscì a ottenere che un DC3 venisse immediatamente a Dallol. Il DC3 arrivò alle 11:30 circa; non spense neppure i motori, si fermò appena, fu calata la scaletta, i passeggeri montarono, si richiuse la porta, rullò sulla pista di sale e via. Arrivo ad Asmara previsto per le 12:20.

Aver appreso questa notizia per noi era molto importante dato che le nostre famiglie erano ad Asmara, ma anche per le implicazioni che questo colpo di stato avrebbe potuto avere sul nostro lavoro, in quanto avrebbe potuto causare alterazioni tra i rapporti col governo che fino ad allora erano stati idilliaci.

Mi ricordo che rimanemmo tutto il giorno collegati via radio sia con il nostro ufficio di Addis Abeba, che ci dava notizie fresche, sia con la radio governativa che per il momento era in mano ai ribelli. Mi ricordo che non si capiva più nulla, il nostro ufficio diceva che si stava sviluppando un contrattacco da parte dell'esercito fedele all'Imperatore mentre Radio Addis Abeba diceva che l'Imperatore era stato deposto e che addirittura era stato nominato nuovo Imperatore il figlio di Hailé Selassié, il principe Asfaha Wossen.

Il 14 dicembre passò così tra l'indecisione generale, e solo il giorno seguente si incominciò a capire che le truppe fedeli all'imperatore stavano avendo la meglio sugli insorti; ma verso sera ci arrivò la notizia che tutti i componenti della delegazione che doveva venire a Dallol, della quale facevano parte sia l'eroe nazionale Generale Abbebe Aregai, il confessore dell'Imperatore l'Aba Hanna e il governatore del Tigray Ras Sium Manghasha, erano stati radunati insieme agli altri ministri e dignitari nella Sala Verde del Ghebi e uccisi a raffiche di mitra. Si disse di venti persone uccise, tra queste la ventesima vittima era il nostro office manager di Addis Abeba, il quale si era recato la mattina presto al Ghebi per accompagnare i dignitari all'aeroporto per prendere il volo per Dallol, e nella confusione era stato anche lui arrestato e messo insieme agli altri nella famosa Sala Verde; i militari della Guardia Imperiale non avevano fatto sconti a nessuno.

IL CALDO SOVRANO DELLA PIANA DEL SALE

Un altro ricordo è invece incentrato sul caldo e sul clima di Dallol, e in particolare sul caldo della Piana del sale.

Se oggi dopo tanti anni una persona mi chiedesse che cosa ricordo di più della Dancalia, dove ho vissuto per quasi sei anni di seguito, la prima cosa che mi ritorna in mente è certamente la caratteristica natura di Dallol, (*Foto 8 e 9*) ma poi se ci si pensa bene, anche il caldo della Piana del sale. Vi sono vari tipi di caldo, quello afoso, secco, umido e non so ancora quali altri, ma tutti quelli che si possono elencare o immaginare certamente si trovano nella Piana del Sale.

Nel periodo Settembre-Ottobre, quando le piogge sull'altopiano finiscono e l'acqua è discesa tutta nella piana che risulta allagata, sembra di essere su di un lago i cui contorni vanno oltre l'orizzonte (*foto 10*); il caldo è chiamato umido, la temperatura dell'aria si aggira sui 43 gradi all'ombra, ma l'umidità relativa supera il 95%, sicché sembra di essere all'interno di una pentola a vapore.

Nel periodo Novembre-Dicembre-Gennaio invece, il caldo è solo caldo, caldo, caldo e solo caldo, ma addolcito, in quanto le temperature sono le più basse di tutto l'anno: si aggirano intorno ai 40 gradi, ma di notte si arriva anche a 37, l'umidità scende a valori normali e non soffia alcun vento; sembra strano ma questo è il periodo in cui si sta meglio e durante il quale alla mattina presto quando si inizia a lavorare è consigliato l'uso della camicia, altrimenti si può sentir freddo. Noi chiamavamo questo periodo l'inverno.



Foto 8: crateri di Dallol. Scherzi della Natura.

Nel periodo Febbraio-Marzo-Aprile-Maggio la temperatura si alza da 40 gradi a circa 47-48 gradi all'ombra, l'umidità diminuisce ulteriormente e il caldo viene descritto come caldo secco; inoltre, durante questo periodo e specialmente in Marzo- Aprile, soffia un vento che proviene dall'est che i Dancali chiamano Khamsin, e che trasporta polvere e addirittura sabbia.

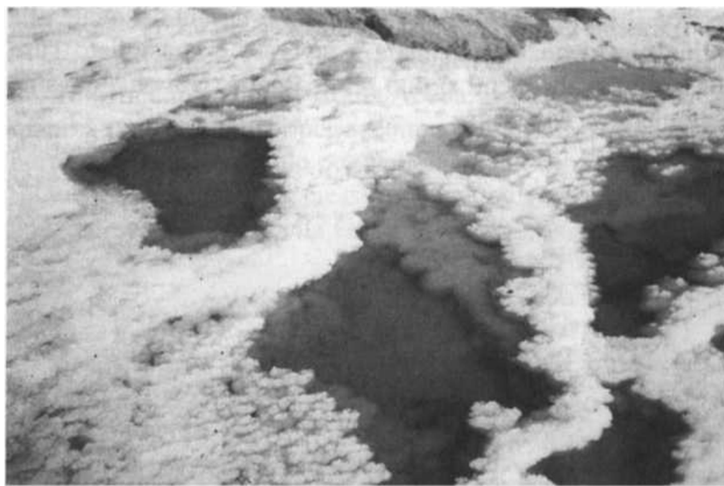


Foto 9 : cratere di Dallol. Scherzi della natura



Foto 10: Piana del sale allagata. Sulla destra la Montagna nera.

Khamsin significa cinquanta e si dice che appunto questo vento duri cinquanta giorni; durante i miei quasi sei anni di permanenza non li abbiamo mai contati, ma abbiamo avuto l'impressione che durasse molto di più. Verso fine Giugno-Luglio- Agosto arriva il periodo clou del caldo: la temperatura aumenta da 47-48 gradi all'ombra e si va fino a 52 gradi, che ho misurato io stesso alla stazione metereologica di Dallol, e vi posso garantire che a questa temperatura al sole si resiste molto poco, diciamo due ore, poi ci si rinsecchisce. Nei primi anni di attività della Ralph M. Parsons Company a Dallol, in questo periodo si chiudevano letteralmente tutte le attività, poi con il potenziamento dei generatori, che potevano permettere l'uso continuato dell'aria condizionata, e con l'assuefazione del personale alle condizioni climatiche del posto, le attività lavorative di ricerca continuarono, anche se in modo ridotto, anche durante questo lasso di tempo. Una delle malattie che più ci spaventava era il colpo di calore. La prevenzione che i medici allora consigliavano era: intestino sempre sgombro, cappello in testa quando si usciva, bere sempre almeno quattro litri di acqua al giorno. Anche se si cercava di seguire queste raccomandazioni nel miglior modo possibile, quando si rimaneva nella piana a causa della rottura o infangamento del veicolo, queste precauzioni non erano più sufficienti a evitare il colpo di calore.

Durante i cinque e più anni che ho trascorso a Dallol, più di una volta mi è capitato di correre il rischio di prendermi un colpo di calore a causa di vari infangamenti che chiedevano più di due ore di duro lavoro per poter rimettere il veicolo in marcia, oppure a causa di una rottura del veicolo, che mi costringeva a camminare sotto il sole per più di un'ora per raggiungere un posto sicuro. I sintomi che si accusavano erano capogiri, nausea e arsuria. Quest'ultima la sentivi in tutte le parti del corpo e, per così dire, anche i piedi avevano sete; al manifestarsi di questi sintomi la cosa migliore da fare era interrompere qualsiasi lavoro manuale si stesse facendo, mettersi all'ombra e bagnarsi il corpo con qualsiasi tipo d'acqua disponibile: pulita, sporca e in mancanza d'altro anche salata.

Io fortunatamente avevo imparato dai vecchi dancali il segreto di avere con me sempre acqua fresca, non fredda, mista a cubetti di ghiaccio come quella che molti portavano dentro i termos; io l'acqua la portavo nella mia borraccia di alluminio da un litro e mezzo, dalla quale non mi separavo mai. L'avevo rivestita con il tessuto usato per fare i sacchi di juta, e almeno una volta al mese, dopo averla copiosamente bagnata, la spalmavo con carnallite della Montagna nera che contiene molto cloruro di magnesio, il quale penetrava il tessuto che, essendo idrofilo, assorbiva l'umidità dell'aria mantenendo sempre bagnato il rivestimento di juta; ciò faceva sì che l'acqua contenuta nella borraccia restasse sempre fresca.

Un nostro collega, Vincenzo Mattogno, il più vecchio di tutti noi per permanenza in Dancalia, un giorno rimase senza acqua nel mezzo della piana, poiché il suo termos da due litri si era rotto cascando a terra, e avendo dovuto camminare per più di un'ora sotto il sole a causa di una rottura del suo veicolo, arrivò al campo sfinito, e iniziò subito a non stare bene. Il nostro infermiere Abraha Tassow capì che si trattava di un colpo di calore, e iniziò seduta stante la cura che gli era stata data dal dottore italiano della Compagnia, il Dott. Mario Daolio; primo: clistere per svuotare completamente l'intestino, secondo, permanenza di circa due ore nella cella frigorifera a quattro gradi, terzo, bere continuamente tè freddo. La cura fece effetto, dopo circa sei ore dall'arrivo al campo il nostro collega si sentì meglio e cominciò a riprendersi. Per quella volta, come si diceva allora, l'aveva sfangata.

LA QUARTA MISSIONE

Nella quarta campagna tra il settembre 1961 e il giugno 1962 tutte le attività di perforazione furono fatte con lo scopo di delimitare il Musley orebody. Più di centotrenta pozzi furono perforati a nord, sud, e ad est del pozzo n° A 152, con una distanza tra i vari pozzi di mille piedi, in modo da formare un reticolo; in base ai risultati dei campioni estratti fu possibile calcolare il potenziale del giacimento, che si dimostrò veramente grande, e permise agli economisti di valutare con approssimazioni realistiche sia le entità degli investimenti necessari per il futuro sfruttamento del giacimento, sia i profitti, e perciò la fattibilità del progetto.

Verso la conclusione della campagna furono fatte delle prove per verificare se al di sotto dello strato superficiale formato da materiale alluvionale ve ne fossero altri impregnati d'acqua. Questi test erano molto importanti, perché il loro risultato avrebbe determinato quali tecniche di estrazione adottare in futuro. I test furono condotti su sei pozzi sparsi sulla superficie dell'orebody, e tutti diedero lo stesso risultato; non vi erano tracce di acqua in questi strati. In base a ciò, a Los Angeles fu deciso di adottare un tipo di sfruttamento del giacimento che gli americani chiamavano a "pilastrini e camere", per cui si pensava di lavorare in galleria alla profondità di circa 350 piedi, frantumando il materiale ricco di ossido di potassio, trasportandolo poi in superficie tramite pozzi verticali.

Dal settembre del 1961 perciò, la campagna di sondaggi proseguì nelle parti periferiche dell'orebody già individuato, per determinare con maggiore precisione le possibili quantità di resa, e allo stesso tempo si cominciarono a progettare le infrastrutture che avrebbero dovuto formare la spina dorsale di tutte le future attività della Ralph M. Parsons in Dancalia. Ci si chiese pertanto da dove si sarebbe dovuto esportare il prodotto estratto dalla miniera e come si sarebbe dovuto trasportare, infine quali tecniche di estrazione si sarebbero dovute adottare.

La risposta alla prima domanda era semplice: vi era il mare a circa novanta chilometri, e nessun'altra via di comunicazione, strade o ferrovie, con il resto dell'Etiopia, perciò il trasporto via mare era la soluzione più ovvia; dopodiché ci si chiese: da dove?

Avevamo il mare a novanta chilometri, e dopo vari studi delle carte esistenti si individuarono due siti: Mersa Fatma e Ras Endadda. Mersa Fatma fu però scartato quasi subito a causa dei bassi fondali che si estendevano per lunghe distanze, e perciò ci si concentrò su Ras Endadda che si trova a circa quaranta chilometri a sud est di Mersa Fatma. Si iniziarono subito i rilievi batimetrici in questa zona, e le profondità dei fondali si rivelarono soddisfacenti, tanto che si abbandonò per il momento l'esplorazione di altri siti.

Per cercare di stabilire come si sarebbe dovuto trasportare il materiale estratto, si decise di fare una ricognizione per individuare un corridoio dove costruire una ferrovia che collegasse appunto Ras Endadda con Cululli e con la zona di Musley. L'individuazione del corridoio fu portata a termine nell'arco di circa un mese, e si decise così di abbandonare il tracciato della strada esistente che collega Dallol a Mersa Fatma via Cululli, per esplorare invece il corridoio Musley-Culully-Valico di Zeriga-Ras Endadda.

Tutti i dati raccolti furono mandati all'ufficio di Los Angeles, il quale non fu però così favorevole alla proposta di usare Ras Endadda come futuro porto per l'esportazione dei sali potassici, e un team di ingegneri americani studiò invece la zona di Ito

Achil, che risultò ottima per costruire un porto migliore e più adatto alle necessità del progetto. Si iniziò pertanto a fare anche per questo sito uno studio delle carte esistenti, e in effetti si scoprì che i fondali avevano profondità maggiori, anche se di poco, a quelli di Ras Endadda, ma il particolare veramente importante era dato dall'ottima morfologia del terreno retrostante, che permetteva di costruire tutte le necessarie infrastrutture quali magazzini, alloggi, uffici, senza dover sostenere costi eccessivi per spianamenti e protezioni ambientali.

Poiché si era già alla fine di maggio 1962 e il clima cominciava a essere veramente difficile da sopportare, fu deciso che lo studio dettagliato di Ito Achil e il relativo corridoio ferroviario con Musley sarebbe cominciato alla ripresa dei lavori in Settembre 1962.

Da Los Angeles, per soddisfare la terza ipotesi di future attività, arrivò l'ordine di partire con la costruzione di un pozzo verticale del diametro di dieci piedi, che avrebbe dovuto raggiungere la profondità di 280 piedi, dove appunto si trovavano gli strati di silvite e kanite. La posizione del pozzo fu localizzata nelle vicinanze del sondaggio dell'Acker Rig A 152 dove i primi 80 piedi erano formati da materiale alluvionale abbastanza fine impregnato d'acqua.

La costruzione del pozzo verticale (*foto 11, 12, 13*) si dimostrò molto più difficile del previsto, in quanto la zona di materiale alluvionale conteneva una grandissima quantità di acqua e, per quanti sforzi facessimo per cercare di impedirne l'entrata nel pozzo, con i mezzi che vi erano a disposizione non si riusciva assolutamente ad andare avanti. Dopo vari tentativi, alla profondità di circa quaranta piedi il pozzo fu abbandonato. Fu deciso di scegliere una nuova posizione nelle vicinanze e cambiare metodo di scavo. Si pensò perciò a un metodo che permetteva di lavorare fuori all'asciutto, costruendo successivi anelli di cemento armato dell'altezza di due metri, e scavando in seguito con una benna speciale al piede della colonna che si sarebbe venuta a formare e che sarebbe stata completamente immersa nell'acqua: il peso della colonna di cemento avrebbe fatto sì che la stessa si abbassasse man mano che lo scavo procedeva, evitando perciò l'uso di pompe e permettendo un più veloce progresso dei lavori.

Fu pertanto deciso, durante l'interruzione delle attività a Dallol nel periodo Giugno-Luglio-Agosto, di preparare nelle officine COSTA di Asmara tutte le casseforme in ferro necessarie alla costruzione degli anelli in cemento armato, permettendoci così di iniziare i lavori per la costruzione del secondo pozzo alla ripresa delle attività nel Settembre 1962.



Foto 11: Musley orebody, Shaft No.1

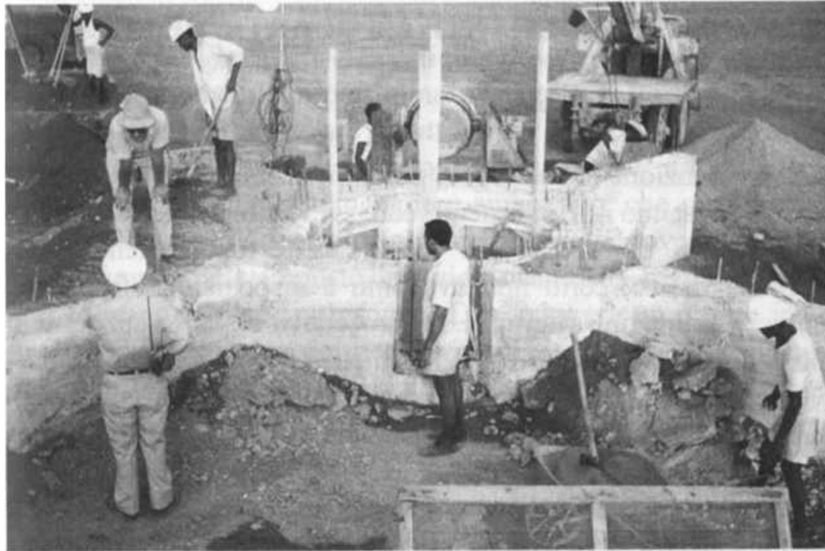


Foto 12: Musley orebody, Shaft No.1

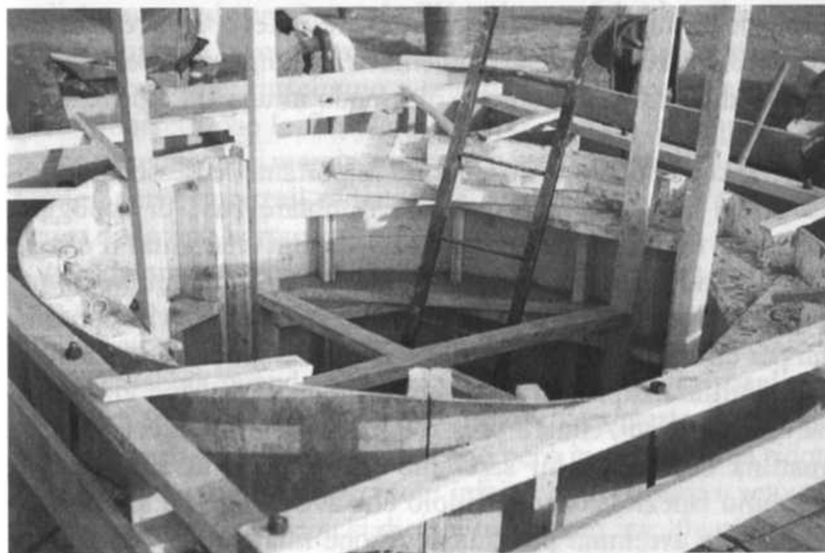


Foto 13: Musley orebody, Shaft No.1 47

AVVENIMENTI DURANTE LA QUARTA MISSIONE

DANCALIA MAI RILASSARSI

L'individuazione del corridoio per la futura ferrovia fu portata a termine usando gli strumenti che avevamo a disposizione a quel tempo, cioè bussola e vecchie carte topografiche molto approssimative, certo non avevamo a disposizione fotografie aeree o immagini satellitari. Si procedeva appunto sul terreno posizionando capisaldi ogni 500 metri circa, cercando di individuare i possibili passaggi sui quali costruire avrebbe comportato una minor spesa, sia per movimenti di terra che per la realizzazione di strutture quali ponti o tombini.

Io con la mia squadra procedevo appunto in questa attività, e quando arrivai circa a metà strada, praticamente a 45 chilometri da Ras Endadda, incontrai qualche difficoltà nel decidere come la futura ferrovia avrebbe dovuto attraversare una piccola catena di colline, a causa della roccia basaltica che si incontrava se procedevo abbastanza diretto, ma che potevo evitare facendo un giro molto largo che aumentava la lunghezza dell'allineamento di circa un chilometro, passando in una valle dove si era accumulata molta sabbia di duna.

Poiché consideravo la cosa molto importante, ed essendo giunto ormai a metà strada dovendo cambiare base di appoggio, decisi di fermare lì i rilievi; con la squadra smobilitai il campo di Ras Endadda e mi recai a Dallol, da dove avremmo dovuto procedere per la seconda parte, e nello stesso tempo ne approfittai per discutere del problema con il chief engineer americano. Quest'ultimo capì il problema, e siccome dopo due giorni doveva recarsi ad Asmara presso l'ufficio centrale, decise che la mattina dopo io e lui saremmo partiti per Ras Endadda, avremmo ispezionato il corridoio che avevo fino ad allora individuato, e avremmo preso la decisione finale circa l'alternativa da seguire con il futuro allineamento nella zona collinosa.

La mattina molto presto presi la mia Land Rover direttamente dalla rampa di lavaggio dell'officina dove era stata portata per una pulizia generale, e partimmo alla volta di Ras Endadda. Il viaggio durò circa tre ore e tutto andò benissimo, fino a che iniziammo a prendere il corridoio che avevamo individuato la settimana precedente. L'ingegnere americano, che si chiamava Judson Davorsky, decise di guidare, e poiché dovevamo viaggiare fuori strada impostò la guida usando la marcia ridotta, anche se non ve ne era bisogno. Davorsky era un ottimo ingegnere civile, ma uno dei peggiori autisti che io abbia mai incontrato. Alla guida di una Land Rover fuori strada non esiterei a definirlo un cane. La povera Land Rover viaggiò per circa un'ora e mezzo con il motore a pieni giri, con una temperatura esterna di quaranta gradi all'ombra, fino a che non raggiungemmo la valle dove vi era un sostanzioso accumulo di sabbia, e in quel momento scoppiò letteralmente il manicotto del radiatore, e l'acqua di raffreddamento uscì tutta.

Fortunatamente il manicotto di gomma che portava l'acqua al radiatore non si ruppe ma si sfilò soltanto dal tubo di entrata, sicché dopo un lavoro bestiale di circa un'ora a quella temperatura sotto il sole, riuscimmo a rinfilare il manicotto e a stringere i morsetti che lo fissavano al tubo. A quel punto però per poter riprendere la marcia fummo costretti a usare l'acqua del termos per riempire il radiatore, e rimanemmo solo con metà acqua della mia borraccia.

Riprendemmo la marcia, ma decisamente quello non era il nostro giorno fortunato, e dopo circa un chilometro raggiungemmo la vetta della valle. Eravamo quasi alla fine della zona coperta di sabbia quando Davorsky fece una manovra sbagliata: invece di inserire la seconda marcia inserì la quarta, e la Land Rover sussultò e si fermò; ripartendo però inserì la prima ridotta e diede massimo gas, le ruote iniziarono a slittare e scavare sabbia, e in men che non si dica ci trovammo insabbiati fino al differenziale senza poter andare né avanti né indietro. Situazione da mettersi le mani nei capelli.

L'unica cosa che potevamo fare a quel punto era iniziare a lavorare di crick per alzare le ruote, e mettervi sotto qualsiasi cosa solida che facesse spessore e liberasse il differenziale, perciò io scesi e mi preparai per questa operazione. Nel fare ciò però realizzai quanto ci era accaduto e iniziai a inveire contro: il mondo, Èva, l'America, la Ralph M. Parsons Company e infine la Dancalia. Era successo che la sera prima i meccanici per fare manutenzione avevano tolto il crick e tutto l'equipaggiamento anti infangamento che in genere mi portavo dietro, quali pezzi di tavole, pezzi di lamiera e badile corto; l'unica cosa che avevano lasciato, perché custodita dentro un cassetto nel cassone, era un'accetta non di grandi dimensioni che generalmente veniva usata per fare la punta ai picchetti; eravamo, come si suol dire, in braghe di tela, e certamente non ci saremmo potuti liberare e far ripartire la Land Rover senza almeno il crick.

Davorski non capiva perché inveissi contro tutti, ma quando gli spiegai a brutto muso che a causa della sua guida canina l'unica alternativa che ci avrebbe permesso di portarci in salvo era quella di una camminata di dodici chilometri alla temperatura di quaranta gradi all'ombra con solo mezza borraccia d'acqua, anche lui cominciò a preoccuparsi e a diventare serio. Provammo a sollevare in due la macchina, ma non riuscivamo neppure ad alzarla di un centimetro, e man mano che il tempo passava la prospettiva di quella camminata diventava sempre più realistica. Avevamo abbandonato qualsiasi attività intorno alla macchina, e ci accingevamo a partire a piedi in direzione di Adaitu dove avremmo trovato aiuto, quando Davorsky che, come ho detto, era un cane alla guida ma un ottimo ingegnere, tirò fuori una possibile soluzione che ci avrebbe permesso di uscire dalla sabbia.

A circa dieci metri dalla macchina vi era una piccola acacia alta circa due metri e mezzo con il tronco che aveva un diametro di circa otto centimetri: se avessimo tagliato quel tronchetto con la piccola accetta,

dopo aver tolto i rami avremmo ottenuto un palo che, inserito sotto i mozzi delle ruote, avremmo potuto usare come leva per alzare la macchina. Veramente interessante, in quelle circostanze direi geniale; l'unico problema era che bisognava tagliare il tronco. Rinfrancato dalla prospettiva che saremmo potuti uscire da quella precaria situazione, non stetti molto a pensare e iniziai a tagliare.

Non so se a qualcuno di voi sia mai capitato di tagliare il tronco di un'acacia del diametro di circa otto centimetri usando una piccola accetta forse non troppo affilata con la parte tagliente rovinata, sotto il sole a una temperatura di 42-43 gradi all'ombra. Io non avrei mai immaginato che questa semplice operazione fosse talmente faticosa e che costasse tante energie; i primi fendenti erano abbastanza efficaci e facevano saltare pezzettini di legno, e il taglio al tronco iniziava a diventare abbastanza profondo, ma dopo circa dieci minuti le forze e il fiato iniziarono a mancare, in più veniva una sete terribile, ma acqua ne avevamo poca e bisognava risparmiarla, perciò occorreva aspettare, riprendere fiato e bagnarsi appena le labbra con due ma proprio due gocce d'acqua, quindi ricominciare a tagliare. Finalmente dopo circa trenta minuti l'alberello cadde, ma io certamente ero a pezzi, e non mi sognavo neppure di iniziare a togliere i rami laterali in modo da ottenere il famoso palo che ci serviva, perciò passai l'accetta a Davorski. Anche a lui toccò la mia stessa sorte, e a un certo punto, verso il completamento del lavoro lo guardai, e vidi che dalla sua fronte usciva un sudore che non era normale ma sembrava latte e si solidificava in men che non si dica. A questo punto lo fermai e gli dissi di riposarsi, e completai io l'operazione di rimozione dei rami, così dopo circa altri dieci minuti avevamo un palo alto due metri che insieme portammo alla macchina.

Provammo a infilarlo sotto la ruota posteriore scavando sabbia con le mani, ma il palo non riusciva a sviluppare alcuna forza in quanto la sabbia invece di contrastare cedeva. Ci serviva un corpo solido e abbastanza largo sul quale appoggiare il palo; guardandoci intorno, a una distanza di venti metri vi erano dei trovanti di basalto, uno dei quali sarebbe stato adattissimo al nostro scopo, perciò mi avviai a prenderne uno di forma abbastanza regolare con una base di circa venticinque centimetri, che raccolsi e iniziai a trasportare con una fatica immane: in quel momento pensai che pesasse mezzo quintale.

Arrivai alla macchina stremato, feci rotolare il sasso vicino alla ruota e Davorski iniziò a posizionarlo. Mi guardai nello specchietto retrovisore che era sul parafrangente della Land Rover, e vidi che anche il sudore che usciva dalle mie tempie e dalla fronte era denso e bianco come il latte, e che la pelle era di un colore giallo che mi faceva impressione. Non vi dico che colpo fu vedermi in quella maniera, il morale calò all'improvviso e iniziai a pensare che non saremmo mai riusciti ad alzare la macchina e che, avendo ridotto ulteriormente la quantità d'acqua in nostro possesso, non avremmo potuto coprire a piedi la distanza fino ad Adaiutu dove avremmo potuto trovarne altra. La prospettiva non era certo allegra.

Mi misi a sedere vicino alla Land Rover cercando di sfruttare tutto lo spicchio di ombra che era prodotto dal veicolo, cercando di riposare. Mentre ero intento a pensare come avremmo potuto superare quella brutta avventura, Davorski mi chiamò e disse che secondo lui il sasso era sistemato, e che avremmo dovuto provare con il palo. Io mi mossi di malavoglia e gli andai vicino. Davorski era diventato più pallido di prima, e faceva uno sforzo non indifferente a cercare di alzarsi in piedi. In quel momento, non so perché, presi una decisione, e dissi che quella era la nostra ultima occasione, perciò dovevamo sfruttarla al meglio, e prima di iniziare avremmo dovuto riposarci all'ombra per dieci minuti e bere ognuno un sorso della poca acqua rimasta, e recuperare energie.

Così facemmo, e dopo aver trascorso dieci minuti senza dire una parola ci alzammo simultaneamente e ci dirigemmo verso la mota dove Davorski aveva sistemato il sasso; io presi il palo, lo infilai tra il sasso e il mozzo della mota, e iniziai a spingerlo verso il basso; incontrai subito una certa resistenza, quindi il sasso faceva veramente da punto di appoggio. Ci attaccammo in due al palo usando tutta la forza possibile, e aggiungendo tutto il nostro peso la mota iniziò ad alzarsi di circa dieci centimetri, al che io con un piede le spinsi della sabbia sotto, dopodiché togliemmo il nostro peso dal palo, e la ruota rimase alzata. Non vi dico che effetto ebbe su entrambi il successo di questa semplice manovra, era chiaro che lavorando ancora saremmo potuti uscire dalla sabbia. Io provai veramente un senso di gioia e in quel momento sarei stato capace di perdonare a Davorski la sua pessima guida.

In men che non si dica, rinfrancati dal successo, completammo il lavoro sulle due mote posteriori, le quali ora poggiavano sulla sabbia che avevamo spinto sotto, e il differenziale non toccava più terra, sicché la macchina poteva camminare sulle ruote. Raccogliemmo anche i rami dell'acacia che avevamo tolto dal fusto e, alzando in vari strappi anche le mote anteriori, oltre alla sabbia mettemmo sotto anche

parte dei rami. Non essendo ancora sicuri però al cento per cento di poter uscire dalla zona di sabbia, decidemmo per maggior precauzione di sgonfiare un po' le gomme in modo da creare maggior pressione sul terreno e perciò meno possibilità di scavare.

Finalmente eravamo pronti a tentare di partire: presi in mano la situazione, non vi era dubbio su chi avesse dovuto guidare, guardai Davorski e gli dissi di andare avanti sul terreno buono per circa dieci metri in modo da avere il meno carico possibile sulla macchina; lui obbedì e andò avanti nel punto dove io avrei dovuto dirigere la macchina in caso di successo, misi in moto, ingranai la seconda ridotta e diedi un filo di gas lasciando la frizione il più dolcemente possibile.

La Land Rover iniziò a muoversi, io aumentai dolcemente il gas e la macchina iniziò ad andare avanti speditamente, in dieci secondi ero fuori dalla zona di sabbia su terreno solido, e al sicuro. Grida di giubilo e di liberazione per ridurre la tensione accumulata e lo scampato pericolo. Ci sedemmo in macchina e decidemmo di dividerci il rimanente dell'acqua, che risultò essere circa una tazzina di caffè per ognuno, però venendo dalla mia ormai famosissima borraccia era fresca e perciò speciale. La bevemmo in tre sorsetti e non vi posso descrivere quanto fosse buona e dissetante.

Guidai fino ad Adaitu con estrema facilità poiché conoscevo bene il tragitto, e durante i circa dodici chilometri di percorso dicemmo sì e no due parole. Arrivati ad Adaitu andai diretta mente verso la casa del Capopaese, un giovane dancalo veramente ben piantato di nome Hameddin Mahammuda, che conoscevo bene, il quale come vide arrivare la Land Rover uscì di casa. Appena vide le nostre facce diede ordine di portare due bicchieri e la ghirba dell'acqua da bere, e noi senza vergogna bevemmo un paio di litri a testa ancor prima di salutarlo.

Hameddin notando che le nostre gomme erano un po' sgonfie chiamò tre o quattro giovanotti del paese, tirò fuori una pompa per l'aria compressa che veniva azionata con i piedi, e i giovanotti a turno diedero una gonfiata a tutte e quattro le ruote, mentre noi ci riposavamo all'ombra sulla veranda. Ripartimmo per Dallol che ormai erano le 16 passate e arrivammo a Dallol alle 18. Durante il tragitto parlammo poco, e al nostro arrivo a Dallol ai colleghi che ci stavano aspettando ormai da un paio d'ore dicemmo solo che tutto era andato per il meglio, e che avevamo deciso di passare dritti e di tagliare la roccia basaltica poiché il risparmio di chilometri, durante gli anni, avrebbe coperto di gran lunga i costi addizionali dello scavo in roccia.

Da questa avventura imparai però che, specialmente nei luoghi come la Dancalia, non bisogna mai lasciar guidare un cane come Davorski, ma soprattutto non lasciarsi accompagnare da un incosciente come me, che a causa della troppa familiarità con i luoghi aveva perso tutta quella cautela che in un posto come la Dancalia era più che necessaria, anzi indispensabile, per evitare guai, e che prima di partire per un viaggio del genere non si era assicurato che tutta la strumentazione e l'equipaggiamento necessario fossero a bordo.

LA QUINTA MISSIONE

Nel settembre 1962, alla ripresa dei lavori, le perforazioni erano molto avanti e i risultati ottenuti molto buoni. Così, dall'ufficio di Los Angeles arrivò l'ordine di iniziare lo studio per il porto di Ras Endarghe (Ito Achil). Costruimmo un campo provvisorio costituito da tende e baracche fatte di legno e stuoie e con i tetti in lamiera zincata, (*foto 14, 15, 16*) e si iniziò a esplorare la zona in dettaglio per individuare le aree dove fosse possibile costruire il futuro centro portuale, quindi magazzini, alloggi e uffici, e in più trovare un'area in cui poter costruire, con la minor spesa e nel minor tempo possibile, una pista di atterraggio per



Foto14 Ras Endarghe, preparazione del campo.



Foto 15: Ras Endarghe tende co ufficio a sinistra, cucina e mensa a destra.



Foto 16: Ras Endarge, montaggio tende



Foto 17: DC3 Ethiopian Airlines arrivo sulla pistadi Ras Endarghe

Inoltre con un gruppo di geologi si iniziò a esplorare la zona per individuare aree in cui, secondo alcune prove di resistività che vennero portate a termine dagli stessi geologi, vi fossero buone possibilità di trovare acqua. Furono individuate quattro zone promettenti e si procedette a perforare altrettanti pozzi, (foto 18) In tutte e quattro le zone l'acqua fu trovata a una profondità di circa venticinque metri, ma la qualità della stessa non soddisfaceva i requisiti necessari per poter essere utilizzata, sia per l'alta quantità di solidi disciolti sia per l'eccessivo grado di salinità.

In questo periodo, oltre lo studio per il porto di Ras Endarghe, si iniziarono pure i rilievi del corridoio per la progettazione della ferrovia che doveva collegare Musley con Ito Achil, e scoprimmo che da quel momento era stato rinominato dalle alte sfere della Ralph M. Parsons e dalle autorità etiopiche "Ras Endarghe" in onore del primo governatore etiopico dell'Eritrea Ras Andergaccek Messai. La progettazione della ferrovia andò avanti speditamente, il progetto preliminare, 93 chilometri, venne completato nel maggio del 1963.

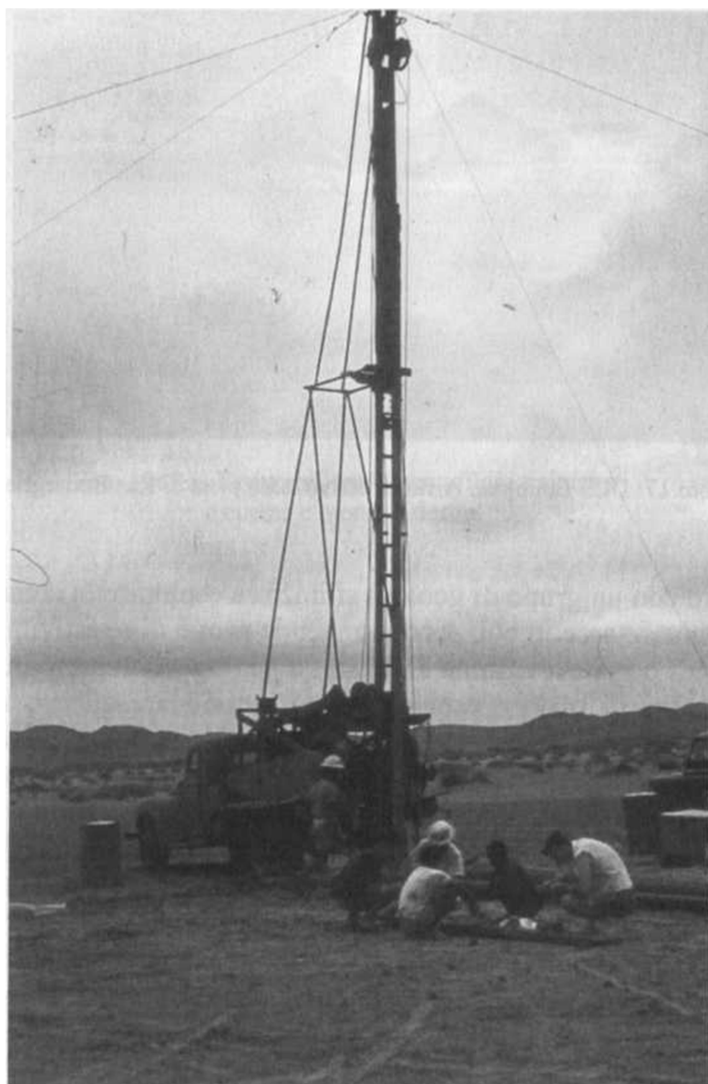
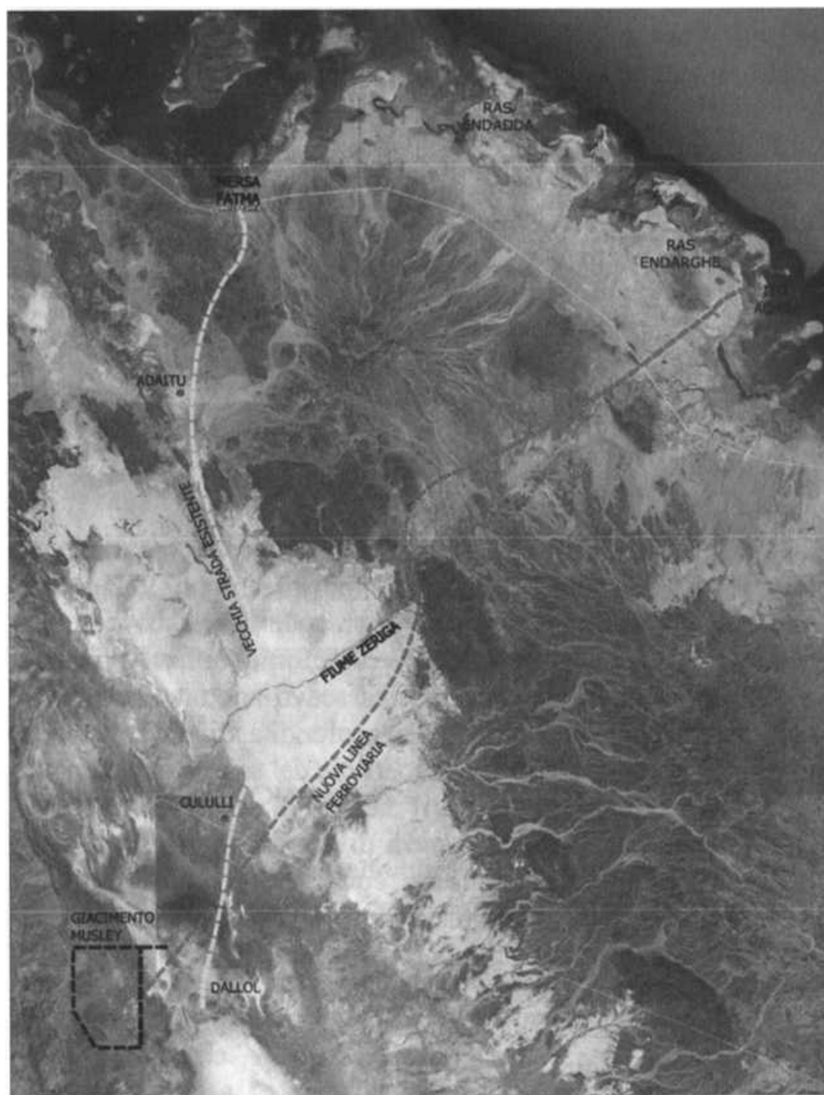


Foto 18: perforatrice per ricerca dell'acqua nella zona di Ras Endarghe.



Nel frattempo le perforazioni dell'Acker rig continuavano nella zona del Musley orebody allargandosi a est verso la piana e allungandosi a sud. I risultati ottenuti erano ottimi, in quanto i filoni di silvite e di kanite incontrati non accennavano a esaurirsi o a diminuire; le previsioni di potenzialità del giacimento continuavano ad aumentare, e ciò faceva sì che da Los Angeles venissero inviati continuamente, anche se per brevi missioni, nuovi esperti nei campi dell'ingegneria mineraria, chimica e della geologia.

Poiché tutte le attività lavorative si erano praticamente spostate a Musley, e a causa delle continue lamentele dell'Ethiopian Airlines che non voleva più mandare i suoi aerei a Dallol poiché erano costretti a grandi interventi di manutenzione (quali, ad esempio, lavaggi di tutto il fondo dell'aero ogni volta che lo stesso atterrava a Dallol a causa del sale che poteva penetrare sia il carrello che il rivestimento stesso del velivolo), fu deciso di costruire una nuova pista di atterraggio che fu localizzata sulle alluvioni del fiume Musley (*foto 19*). La pista di atterraggio venne posizionata in direzione nord-sud con il centro nelle vicinanze del pozzo A152 e il tutto fu completato per dicembre 1962. A settembre del 1962 fu anche deciso di procedere allo scavo del secondo pozzo, che grazie alle nuove casseforme in ferro preparate ad Asmara e alle nuove tecniche di scavo adottate, procedette abbastanza velocemente fino alla profondità di novanta piedi, dove finalmente si incontrò la superficie del sale; a questo punto fu necessario cambiare ancora il metodo di scavo del pozzo, in quanto la colonna di novanta piedi di altezza non riusciva a penetrare nello strato di sale. Inoltre, con il nuovo metodo di scavo che fummo costretti ad adottare (uguale a quello che utilizzato per il pozzo n°1), a causa della pressione dell'acqua e della superficie del sale che per i primi due metri non era proprio cristallizzata, non si riusciva a mantenere il pozzo asciutto neanche con delle iniezioni di cemento.

Eravamo ormai giunti a fine maggio 1963, e fu deciso di abbandonare anche il secondo pozzo e progettare la costruzione di un terzo, da iniziarsi però alla ripresa delle operazioni a settembre 1963.



Foto 19: costruzione pista di atterraggio sulle alluvioni di Musley. Da sinistra: il caposquadra dancalo Osman Mannu, il capocampo Ennio Picciotti e io.

AVVENIMENTI DURANTE LA QUINTA MISSIONE

Durante questa fase tra settembre 1962 e giugno 1963, tra le varie avventure che mi capitarono ne ricordo due, la prima che per i suoi sfondi romantici e avventurosi mi è rimasta molto cara, e la seconda particolarmente importante perché oltretutto mi coinvolse in prima persona e fa capire veramente che cosa è o cosa era la Dancalia.

I MERCANTI DI SCHIAVI

Alla ripresa delle operazioni nel settembre 1963, un compito da portare a termine in tutta fretta era l'esplorazione della nuova area portuale di Ras Endarghe, come richiesto dall'ufficio di Los Angeles: bisognava accertarsi delle condizioni necessarie per avere un futuro porto e sbocco sul mare per permettere e facilitare l'esportazione dei sali potassici estratti dal Musley orebody, e siccome si parlava di svariati milioni di tonnellate, la prima cosa da fare era recarsi sul posto e preparare i vari rapporti richiesti dagli uffici tecnici americani.

Questo compito fu subito delegato al sottoscritto, che negli ultimi tre anni aveva esplorato le zone di Dallol, Assale, Ragali, Cululli quasi metro per metro.

Incominciai perciò a preparare due Land Rover con una scorta di viveri, acqua dolce, carburanti di scorta, coperte e quanto altro mi poteva servire; la sera del secondo giorno dall'ordine di portare a termine questa missione tutto fu pronto, e si decise di partire la mattina dopo di buonora. La sera dopo aver cenato vi era l'abitudine di riunirsi in mensa a chiacchierare prima di andare a dormire, e quella sera la cosa più attuale su cui discutere era certamente la mia missione. Ognuno diceva la sua sul luogo, ma erano tutte cose che erano state sentite da altre fonti, in quanto nessuno era stato da quelle parti, anche perché la pista che portava da Mersa Fatma a Thio passava a circa cinque chilometri dalla costa, e sulla carta non erano riportati né villaggi né abitazioni di dancali. Tra le varie descrizioni di Ras Endarghe che venivano elencate, a un certo punto si parlò anche del fatto che la zona era stata frequentata dai mercanti di schiavi che prendevano i giovani eritrei, in particolare le giovani, dagli altipiani, e via mare li portavano in Arabia Saudita, dove venivano venduti come schiavi. La cosa finì lì senza particolari discussioni.

La mattina di buonora partenza con le due Land Rover. Appena arrivati sulla piana puntammo dritti verso la vecchia "punta ferro" e poi via sui gessi fino a Cululli, che era il vecchio confine tra Etiopia ed Eritrea, poi Dangal, Adaitu e in fine Mersa Fatma. Percorremmo la distanza di circa novanta chilometri in

tre ore, e arrivati a Mersa ci fermammo per fare rifornimento e scattare qualche foto al relitto del vecchio bimotore francese, che circa venti anni prima, a causa di un'avaria, aveva dovuto effettuare un atterraggio di emergenza. Da allora era rimasto lì, cannibalizzato pezzo dopo pezzo, sicché ora ne rimaneva solo la vecchia carlinga. Completati i rifornimenti partimmo in direzione di Thio, superammo Ras Endadda che era stato il primo dei luoghi di studio, e verso le 16 giungemmo alle due collinette al di là delle quali vi era Ras Endarghe. Abbandonammo la pista, attraversammo varie piane intercalate da macchie di acacie, e finalmente arrivammo sulla punta che era a picco sul mare a un'altezza di circa sei metri. La profondità dell'acqua sotto la scogliera era di circa tre metri; l'acqua era pulitissima, cristallina, e di un colore verde che invogliava a un tuffo, specialmente dopo una giornata di Land Rover senza aria condizionata e con la polvere che era entrata dappertutto.

Il fido Chidanè, Osman e i due operai che si era portato da Dallol e gli autisti, cominciarono a scaricare e a sistemare i viveri, il carburante di scorta e i vari strumenti, e infine allestimmo un posto dove accendere un fuoco per cucinare quel poco che ci serviva; ai piedi di questo fuoco venne pulita una piccola area per sistemare il mio sacco a pelo.

In Dancalia fa notte presto, a dicembre alle 7-7:30 è già buio, perciò accendemmo subito il fuoco e cucinammo un piatto di pasta, preparammo un bicchiere di tè e seduti intorno al fuoco decidemmo il programma del giorno dopo. La luna non era ancora sorta, massimo alle 9:30 tutti già dormivamo senza aver lasciato nessuno a fare la guardia, tanto per un raggio di vari chilometri non vi era anima viva. Io dormivo dentro il mio sacco a pelo, e come fedele compagno avevo sempre il mio fucile 22 hornet accanto a me, che per difesa tenevo addirittura dentro il sacco a pelo; varie volte era servito per procurarci della selvaggina che poi avevamo cucinato e consumato direttamente sul posto.



Foto 20: Ottarda Maggiore ottima allo spiedo.

Verso le tre del mattino mi svegliai di soprassalto. Dal mare sotto di noi veniva il suono di un flauto così dolce e melodioso che mi spaventò; subito mi tornò in mente la storia dei mercanti di schiavi di cui si era parlato la sera prima, e mi vidi già rapito da una banda di razziatori e portato in Arabia Saudita. Automaticamente cercai il mio fucile e strinsi subito la mano destra sul ferro freddo della canna, e ritirando l'otturatore e inserendo la cartuccia nella canna lo caricai. Il dolce suono continuava, anzi diventava sempre più distinto e vicino, mentre io piano piano alzavo la testa tirando fuori il fucile, pronto a fare fuoco su chiunque si fosse mosso in quel momento. Era una reazione stranissima che mai avevo avuto in simili occasioni. Man mano che mi alzavo cominciai a capire la provenienza di quel suono: veniva da un sambuco che viaggiava sotto costa e si dirigeva a nord verso Mersa Fatma, e chi suonava era il nacuda che al timone guidava la barca verso la sua destinazione.

La distanza tra me e il sambuco non era più di cinquanta metri, con la luna che era sorta tardi ma molto luminosa riuscivo a distinguere la scena molto bene.

Immediatamente realizzai che la mia paura e la conseguente reazione erano due cose molto, vorrei dire, ridicole e fuori posto, e mi venne quasi da ridere. Quando dopo alcuni minuti stavo per rimettermi giù nel sacco a pelo sentii Chidanè, che dal suo giaciglio sei o sette metri più in là disse «Anche tu eh! Un occhio dormillo e un occhio guardillo», classica frase che gli eritrei pronunciavano per significare che si era sempre in guardia.

Per anni mi sono chiesto il perché di quella reazione e non sono mai riuscito a capirne il motivo; alcuni amici avevano azzardato l'ipotesi che il tutto potesse essere stato generato dal fatto che a quei tempi ero considerato e mi consideravo un "field man" che non poteva permettersi di esternare certe debolezze, e ciò unito alle varie discussioni la sera precedente sui mercanti di schiavi, che evidentemente avevano colpito la mia immaginazione, aveva provocato quella reazione inconsueta.

Ancora oggi però, se qualche sera mi trovo fuori seduto al chiaro di luna o sotto il cielo stellato dell'Africa, risento quel suono di flauto così dolce che non potrò mai più dimenticare.

IL FATTORE DANCALIA

Anche io vecchio africano, nato in Africa e a quei tempi vissuto in Africa, ho avuto occasione di combattere quello che da molta gente è stato chiamato il "Fattore Africa". Noi lo chiamavamo "Fattore Dancalia", ma praticamente era la stessa cosa. La mia avventura ebbe luogo nel 1964. Ero ormai da quasi quattro anni in Dancalia e potevo ritenermi un esperto dei luoghi, in quanto debitamente forgiato dal caldo infernale e dal tipo di vita che eravamo soliti condurre. In quel periodo, quando le prospezioni minerarieolgevano al termine o erano di molto ridotte poiché ormai le quantità di potassio presenti nel sottosuolo erano state individuate e inventariate, le nostre attività si concentravano sull'individuazione delle tecniche di estrazione e la progettazione delle infrastrutture necessarie per il trasporto al mare ed esportazione dei sali di potassio.

Stavamo facendo i rilievi per la progettazione della costruenda ferrovia lunga circa novanta chilometri che doveva collegare l'area del "Musley fan orebody", dove sarebbero sorti i vari impianti di raffinazione e stoccaggio dei sali potassici estratti dalla miniera, con il futuro porto di Ras Endarghe (luogo che venne chiamato in questo modo dai dirigenti della Ralph M. Parsons per onorare il Bituodded Ras Andargacew Messai che tanto aveva fatto per la realizzazione del progetto), sulle carte individuato come "I- TO ACHIL", che si trova a circa venti chilometri a nord di Thio e circa sessanta chilometri a sud di Mersa Fatma.

Poiché la zona era completamente deserta e non vi erano né strade né sentieri, procedevamo orientandoci con le bussole e con varie ricognizioni che ogni settimana portavo a termine, e con le squadre di rilevatori partivamo ogni mattina dai due campi base di Dallol e di Ras Endarghe. Per i primi giorni tutto procedette bene, ma dopo una decina di giorni, quando ormai ci eravamo allontanati dal campo base di circa quindici chilometri, il tempo di percorrenza di questi quindici chilometri ci portava via più di due ore di tempo, e riuscivamo a completare sempre meno chilometri di rilievo.

Insieme all'ingegnere americano che era arrivato appositamente da Los Angeles per completare questo progetto, decidemmo perciò che io, con un team di rilevatori, mi sarei trasferito a un campo provvisorio a circa metà strada, in modo da ridurre drasticamente i tempi di spostamento e avere perciò più tempo utile per i rilievi. Individuammo il posto vicino a un torrentello asciutto, ma dove vi erano tre acacie ombrellifere che davano una zona d'ombra abbastanza grande perciò, con tre Land Rover, tre rilevatori e canneggiatori capeggiati dagli ormai indispensabili Chidanè ad Osman più un cuoco ci trasferimmo in men che non si dica.

Logicamente dormivamo in un sacco a pelo disteso sulla sabbia sotto le acacie, e si mangiava su un tavolo pieghevole di legno che senza dubbio aveva visto tempi migliori e che era posizionato sotto un tendone steso tra il tetto della Land Rover del cuoco e la più piccola delle acacie. Per i primi due giorni tutto andò avanti senza intoppi, ma la sera del terzo giorno cominciai a sentirmi strano, dolori di pancia, senso di nausea prima di dormire, e sentivo che mi stava venendo la febbre in quanto avevo anche un dolore generale alle ossa.

La notte dormii malissimo, o per meglio dire ogni tanto mi assopivo, ma stavo proprio male e l'unica medicina che avevamo con noi erano un'iniezione antiviperica che ci portavamo dietro e un tubetto di aspirine con dentro una sola pasticca che presi verso le due di notte ma senza nessun risultato. Finalmente verso le sei di mattina alle prime luci dell'alba il campo incominciò a svegliarsi, e il cuoco mi portò un caffè; niente da fare, come lo bevvi vomitai. Inoltre non riuscivo a muovermi, avevo nelle ossa un freddo tremendo, e cercavo di riscaldarmi stando il più possibile nel sacco a pelo.

Verso le 6:30 arrivarono i rilevatori e i canneggiatori, tutti pronti per andare a lavorare. Io dissi loro di andare pure e se al loro ritorno verso le dodici mi fossi sentito ancora male, con uno di loro avrei preso una Land Rover e mi sarei fatto accompagnare al campo base di Dallol, dove c'era un bravo infermiere e delle medicine appropriate per curare questo attacco di febbre e vomito. Loro partirono, e io rimasi solo al campo con il cuoco e, anche se con il passare delle ore la temperatura aumentava fino ad arrivare ai soliti 45 gradi all'ombra, io non sentivo meno freddo della mattina; riuscivo appena a muovermi e con particolare fatica. Avevo deciso che al ritorno dei rilevatori mi sarei fatto accompagnare a Dallol.

Al loro ritorno i rilevatori vennero subito a vedere come stavo, e io dissi loro che appena pranzato uno del gruppo mi avrebbe accompagnato a Dallol, e più presto si partiva meglio era. Tutti andarono perciò a mangiare, e in quel momento venne da me il fido Chidanè con gli altri operai, e mi chiese se volevo che mi curasse con la medicina Agame, al che io risposi che non sapevo che cosa fosse. Mi spiegò che la cura normale consisteva nel tirare fuori l'aria dalla schiena, ma che si poteva anche tirare il sangue; mi disse che la loro medicina era formidabile e che sarei stato subito meglio. Io pensavo che peggio di come stavo non potevo certo ritrovarmi dopo una cura di medicina Agame, così dissi che se voleva tirare aria si poteva provare, ma niente sangue.

Iniziarono allora i preparativi per la cura, che consistevano prima di tutto nel tirarmi fuori dal sacco a pelo e sdraiarmi a pancia sotto, poi Chidanè prese un bicchiere a bocca larga di quelli normali da tavola e vi mise dentro due dita di alcool puro; a tale vista io pensai che stesse sterilizzando il bicchiere e dissi: «Chidanè è proprio bravo, si preoccupa anche che gli strumenti che usa siano puliti», poi prese un tovagliolo di carta, lo appallottolò e lo gettò dentro e un suo compare accese un fiammifero e fece la stessa cosa. A questo punto nell'arco di un attimo i compagni di Chidanè mi bloccarono gambe e braccia, e lui con un gesto plateale girò il bicchiere infuocato e me lo piantò nella parte destra della schiena con tutto il fuoco acceso.

Io lanciai un urlo che senza dubbio non sfigurava con gli acuti che poteva fare Pavarotti, ma non potevo muovermi in quanto i compari di Chidanè mi tenevano giù sul sacco a pelo, e per quanto urlassi e cercassi di liberarmi non cedevano di un centimetro. Nel frattempo il tovagliolo e l'alcool continuavano a bruciare fino a che tutto l'ossigeno contenuto nel bicchiere non si consumò, e allora io sentii che la mia pelle veniva succhiata dentro il bicchiere e così, oltre al male della bruciatura, sentivo anche il dolore della pelle che tirava. Incominciai allora a insultare Chidanè e a dirgli di togliere il bicchiere, e che appena mi fossi liberato lo avrei ammazzato a fucilate, ma lui calmissimo disse: «Ancora un minuto». Il minuto non passava mai e il dolore non accennava a calmarsi; nel frattempo i rilevatori che stavano mangiando erano arrivati vicino al mio sacco a pelo per vedere a cosa fossero dovute quelle urla disumane. Anche il minuto passò, e Chidanè rimosse il bicchiere dalla schiena con non poca fatica, e a questo punto gli altri mi lasciarono le mani e i piedi.

Io mi raddrizzai a sedere e saltai su come una molla afferrando la prima cosa che trovai a portata di mano, una palina bianca e rossa con la punta di ferro, e cominciai a inseguire Chidanè che correva come una gazzella; in pochi secondi di corsa mi distanziai e io continuavo a tenergli dietro, ma man mano che correvo mi resi conto che stavo sudando abbondantemente, e che se fino a pochi minuti prima non potevo quasi muovermi ora stavo molto meglio. La rabbia cominciò a sbollire, interruppi la corsa dirigendomi verso il tavolo mensa dove mi raggiunsero tutti gli altri; il cuoco mi diede una tazza di tè caldo che trangugiai come un assetato. Anche Chidanè venne a sedersi, piano piano facemmo pace, anche se tutto il campo mi prendeva in giro per le mie urla e gli impropri.

Dopo che tutti ebbero mangiato e dopo un po' di riposo, ci si preparava a tornare al lavoro. Io decisi di andare con loro perché stavo bene, l'unico problema era che sulla parte destra della schiena avevo una bruciatura di terzo grado che quando si cicatrizzò divenne una perfetta mezzaluna che mi sono portato dietro per cinquantanni, e oggi è ancora visibile.

Dopo la cura con medicina Agame, avevo sconfitto il fattore Dancalia, ma quel che è più importante è che da allora non ho più avuto un attacco di febbre serio, anche in concomitanza con le epidemie delle varie influenze quali cinese, suina, aviaria, la Hong Kong, ecc., solo la sera mi è capitato di avere qualche linea di febbre ed è sempre stata sufficiente un'aspirina prima di dormire, e la mattina tutto finito. Merito della medicina Agame che ha sconfitto il fattore Dancalia.

LA SESTA MISSIONE

A settembre 1963 si iniziarono i lavori per lo scavo del pozzo n°3 il quale, facendo tesoro delle esperienze precedenti, venne posizionato fuori dalla zona in cui lo strato di sale era coperto da uno strato alluvionale di grande spessore in modo da evitare difficoltà di scavo e, ancor più importante, evitare di trovarci a combattere la pressione dell'acqua nella zona di contatto tra questi due strati.

Il pozzo n°3 venne pertanto posizionato nella piana tra i pozzi HT7 e HT8, dove lo spessore dello strato alluvionale era sì e no di un metro, e dopo aver penetrato lo strato di sale per circa mezzo metro, si incontrava la zona del sale cristallizzato nella quale non vi erano tracce di acqua. Avendo la possibilità di lavorare all'asciutto, anche se lo strato di sale era molto duro ed era necessario ricorrere all'uso di esplosivi per frantumarlo, si procedeva abbastanza velocemente per le condizioni in cui si era costretti a lavorare. Si facevano tre turni di otto ore, e ogni squadra era composta da dieci minatori più un gruista, un meccanico e un elettricista. I minatori - non più di quattro alla volta, cinque in casi estremi, poiché tra martelli pneumatici, perforatori ad aria compressa e equipaggiamenti vari lo spazio a disposizione era davvero ridotto - lavoravano sul fondo del pozzo tra pareti verticali di sale cristallino con un'umidità del 95%; ogni squadra veniva rimpiazzata da un'altra dopo un'ora di lavoro e veniva mandata in superficie all'aria aperta. I minatori erano sia Dancali che Tigrini dell'altopiano, e tra i due gruppi si era sviluppata una certa rivalità che consisteva nel decidere chi faceva più lavoro durante il turno. Questa rivalità si mantenne sempre nei limiti della correttezza e di una sana competitività, per cui venne sempre favorita dalla dirigenza della società.

Le difficili condizioni ambientali fecero sì che i lavori di completamento del pozzo n°3 slittassero oltre giugno 1964. In tale data si raggiunse la profondità di 180 piedi, e sarebbero stati necessari ancora circa due mesi per raggiungere gli strati di silvite, ma anche se vi era la volontà di terminare nel tempo pre-stabilito, le condizioni climatiche e la mancanza di equipaggiamenti adatti ancora una volta non permisero di continuare a lavorare.

A giugno 1964 si programmò di non chiudere completamente le attività nel periodo Giugno-Agosto 1964, ma di lasciare appunto un minimo di personale con il compito di controllare quanto fatto fino a quella data.

Nel campo della progettazione delle infrastrutture si continuava a lavorare alla realizzazione della ferrovia e ogni tanto ci si doveva recare sull'ipotetico tracciato per controllare i livelli precedentemente registrati, le qualità dei materiali che si sarebbero dovuti impiegare durante la costruzione e le caratteristiche delle fondazioni in corrispondenza delle opere di grandi dimensioni quali ponti e tombini.

Parecchie volte fu necessario che mi recassi sul tracciato e in particolare sulla futura posizione del ponte sullo Zeriga che era il più grande di tutti e che era stato ipotizzato di una lunghezza di 120 metri, e sull'alveo del quale fummo costretti a scavare pozzetti della profondità di circa due metri in corrispondenza delle pile e delle spalle, per raggiungere gli strati di roccia basaltica sui quali avremmo in futuro appoggiato le fondazioni. Nello stesso periodo ancora una volta da Los Angeles arrivò l'ordine di iniziare a costruire, sempre nella zona di Musley, un impianto pilota per la raffinazione del materiale estratto dalla futura miniera. Ci furono inviati i relativi disegni e si programmò di iniziare questa attività di costruzione nel settembre del 1964.

AVVENIMENTI DURANTE LA SESTA MISSIONE

MORIRE DI SETE

L'avvenimento più triste che mi capitò in Dancalia e che non potrò mai dimenticare si verificò verso gennaio 1964, quando dall'ufficio di Los Angeles era arrivata la richiesta urgente di chiarimenti circa l'altezza massima sul livello del mare dell'isola a Ras Endarghe; vi era infatti una discrepanza tra i valori riportati sulle vecchie carte della zona e quelli che avevamo stabilito noi avvalendoci degli strumenti che avevamo senza l'ausilio di tecnologie sofisticate che non potevamo di certo trovare su quell'isolotto deserto lontano almeno duecento chilometri da ogni parvenza di civilizzazione.

La differenza riscontrata era sostanziale, e andava chiarita prima che iniziassero delle attività di progettazione da cui dipendeva la futura costruzione di impianti e infrastrutture di cui allora si prevedeva la necessità.

Chiarito con l'ufficio di Los Angeles il metodo con cui avremmo dovuto portare a termine la verifica, io partii con la mia squadra di due canneggiatori dal campo base di Dallol e mi recai a Ras Endarghe, dove stetti due giorni per completare il mio lavoro. Il pomeriggio del secondo giorno, dopo aver terminato i rilievi necessari, non mi lasciai sfuggire l'occasione di fare una pescata di dentici direttamente dalla punta dell'isola, seguita la sera, dalla proverbiale mangiata di ottimo pesce fritto.

La mattina del terzo giorno, verso le 8, dopo aver caricato tutto il nostro armamentario - sacco a pelo, strumenti, provviste, carburante di scorta, acqua e così via -, partimmo da Ras Endarghe diretti a Mersa Fatma, prima tappa di circa sessanta chilometri. Oltre all'immancabile Chidanè viaggiavano con me il secondo canneggiatore dancalo, Osman Hamid, e un meccanico eritreo che mi ero portato dietro perché la mia Land Rover ultimamente aveva dato qualche problema, e il solo pensiero di potermi trovare in panne su quella pista in cui passava sì e no una macchina al mese non mi andava molto a genio. In quel periodo avevo avuto da alcuni amici di Asmara la richiesta di portare, se le avessi trovate, delle uova di struzzo che in quel periodo andavano di moda, e nella zona dove passava la pista quegli uccelli erano abbastanza comuni, anzi una volta mi era capitato di imbattermi in un nido con una decina di uova; dissi agli amici che se ne avessi trovate li avrei certo accontentati, perciò appena lasciata Ras Endarghe dissi a tutti che se avessero visto qualche struzzo o meglio ancora qualche uovo, di avvertirmi, così avremmo potuto prenderlo.

Io guidando avevo poco tempo da dedicare alla ricerca delle uova, ma dopo circa venti chilometri, non so perché, gettai lo sguardo sulla sinistra; a circa ottanta metri, in una radura priva di vegetazione, delimitata soltanto da qualche cespuglio e un boschetto di acacie, vidi una specie di palla bianca che attirò la mia attenzione, e immediatamente fermai la macchina.

Appena fermo dissi al meccanico che era seduto sulla parte destra della Land Rover «Vai a prendere quell'uovo di struzzo e vedi se ce ne sono altri nelle vicinanze». Il meccanico era un ragazzo abbastanza giovane e sempre allegro, che aveva lavorato su alcune navi che frequentavano i porti di Mersa Fatma, Thio ed Edd e che conosceva la zona; partì tutto baldanzoso seguito da Osman, mentre io approfittavo della sosta per accendermi una sigaretta e bere un sorso d'acqua fresca dalla mia speciale borraccia.

Mentre ero appoggiato allo sportello della macchina e parlavo con Chidanè, gettai lo sguardo verso il meccanico che nel frattempo aveva raggiunto l'uovo; notai che si era fermato e lo guardava senza raccogliarlo, anzi in quel momento si girò e tornò verso di noi camminando in maniera molto dimessa e con la testa bassa. Io gli chiesi come mai non avesse raccolto l'uovo, e lui farfugliò qualcosa dalla quale capii che l'uovo era rotto perché il pulcino era già nato. Non so perché, ma questo fatto mi incuriosì, e decisi di andare a vedere il posto dove era nata una nidiata di struzzi e mi avviai seguito da Chidanè. Man mano che mi avvicinavo percepivo qualche cosa di strano, poiché vedevo che la parte sferica dell'uovo non era rotta come aveva detto il meccanico, ed era di proporzioni maggiori rispetto alle uova che avevo in precedenza maneggiato e visto; quando arrivai a circa cinque metri realizzai che non era un uovo di struzzo, ma un teschio completamente bianco, addirittura calcificato dal sole. Le orbite vuote gli davano un'apparenza sinistra e mi lasciarono di stucco.

Mi sentii mancare le gambe, e fu necessario un bel respiro profondo per riprendere la mia usuale presenza di spirito, quindi dissi a Chidanè «Altro che nati, qui ci sono morti». Mi chinai per vedere

meglio il teschio, e nello stesso tempo notai delle piccole ossa lì vicino; pensai fossero vertebre, e indicavano la direzione che portava alle piccole acacie a circa tre metri di distanza. Ancora una volta fui attirato da questa indicazione, e mi diressi appunto verso il boschetto sotto il quale notai i resti di due corpi con indosso ancora i vestiti: pantaloni corti color caki e magliette di cotone bianco. Queste ultime avevano aderito ai toraci e rivelavano la forma del costato.

Forse perché ero già stato folgorato dalla visione improvvisa del teschio, i due scheletri, di cui uno era senza testa, non mi fecero quell'impressione che avevo provato prima: mantenni abbastanza la calma sforzandomi di ragionare per far fronte alla situazione in cui eravamo capitati. Mentre giravo intorno ai due scheletri mi continuavo a ripetere, «E dei vivi che bisogna aver paura, non dei morti», e nel frattempo controllavo quali oggetti vi fossero nelle vicinanze per capire quale fosse stata la causa della morte dei due poveretti.

Quello che notai era un fagotto composto in una futa di colore rossiccio con i quattro angoli annodati tra loro che sembrava contenere altri indumenti, e attaccata ai rami bassi di un'acacia una ghirba di pelle di capra tutta rinsecchita. Aprii il fagotto e all'interno vi erano ben piegate due fute di colore bianchissimo e null'altro. A questo punto dissi a Chidanè e agli altri che nel frattempo mi avevano raggiunto di non toccare nulla, l'unica cosa che facemmo fu prendere il teschio e riportarlo sotto le acacie sistemandolo il più vicino possibile al corpo a cui era appartenuto, e decisi che prima di avvisare la polizia non avremmo toccato null'altro. Tornammo alla macchina e immediatamente partimmo per fare ritorno a Dallol. Il viaggio durò circa quattro ore, l'unica fermata che facemmo fu per rifornire di nafta la Land Rover, e per tutto il tempo non si parlò d'altro che dei due corpi, e facemmo varie ipotesi sulle cause della loro brutta fine e su quanto tempo fosse passato dalla stessa. Arrivammo a Dallol verso le quattro del pomeriggio, e la prima cosa che feci fu di informare via radio l'ufficio della Ralph M. Parsons di Asmara su quanto avevamo trovato, pregandoli di informare al più presto la Polizia per sapere che cosa dovevamo fare, e se potevamo avere il permesso eventualmente di seppellire quanto restava dei due corpi.

Per un po' di tempo non successe nulla, e la cosa venne non dico dimenticata ma non era più di attualità, finché il settimo o l'ottavo giorno fui chiamato alla radio per parlare con un ufficiale di polizia il quale volle sapere tutto, dove era il posto, come mai ci trovavamo là, chi c'era con me durante il ritrovamento, quali oggetti avevamo trovato e se pensavamo appartenessero ai due, e infine mi chiese se avevamo guardato nelle tasche dei pantaloni alla ricerca di qualche documento che potesse permettere di identificare i due corpi. Io risposi a tutte le domande e dissi che non avevamo guardato nelle tasche dei pantaloni ma solo nel fagotto. Allora l'ufficiale volle che gli descrivessi nel modo più dettagliato possibile le due fute bianche che erano dentro il fagotto, dopodiché mi disse che avrebbe riferito le mie risposte ai suoi superiori e mi avrebbe fatto sapere le decisioni della polizia entro a pochi giorni.

Venni nuovamente chiamato alla radio dall'ufficiale di polizia dopo quattro giorni. Per prima cosa mi ringraziò della mia disponibilità, e mi disse di aver chiesto alla dirigenza della Ralph M. Parsons se vi fossero obiezioni se, alla mia prossima visita a Ras Endarghe, mi fossi fermato a seppellire i due corpi previa ispezione nelle tasche dei pantaloni per vedere se vi fosse qualche documento; avendo ricevuto risposta affermativa mi chiedeva se io ero d'accordo; logicamente risposi di sì. Mi disse che le conclusioni raggiunte dalla polizia erano che si trattava di due pellegrini in viaggio verso la Mecca, che per qualche calcolo o informazioni sbagliate sulla quantità e presenza di pozzi erano rimasti senza acqua, il che aggiunto al caldo infernale aveva loro causato una morte orribile.

Mi spiegò che erano giunti alla conclusione che i due fossero pellegrini perché, oltre al fatto che era un'usanza abbastanza comune prendere una barca (sambuco) nella zona di Thio e farsi portare a Jeddah attraversando il Mar Rosso, le due fute bianche che avevano con loro erano certamente quel che avrebbero indossato una volta giunti a destinazione. Mi comunicò inoltre che alla fine di questa triste operazione avrebbero gradito un breve rapporto, nel quale avrei dovuto elencare qualsiasi documento avessi trovato nelle tasche dei pantaloni, e confermare l'avvenuta sepoltura.

Dopo circa venti giorni fu necessario tornare a Ras Endarghe, perciò decisi che saremmo andati con due Land Rover portando con noi oltre a tre operai addizionali il nostro infermiere di Dallol, Abraha Tassew, per aiutarmi a portare a termine nel miglior modo possibile l'operazione. Arrivati sul posto dopo circa quattro ore di macchina, notai che nulla era stato toccato e che i due corpi avevano la testa rivolta verso la Mecca come è desiderio di ogni buon musulmano; perciò ordinai agli operai di scavare la fossa tra le piccole acacie in modo che i corpi potessero essere disposti in quella direzione.

Io e Abraha ispezionammo le tasche dei pantaloni dei due corpi; l'unica cosa che trovammo fu la metà di un foglio di giornale in lingua araba ripiegato in quattro che non pareva avere alcun significato, e che decidemmo di rimettere dov'era. Ci vollero tre ore buone perché la fossa fosse larga e profonda a sufficienza, dopodiché avvolgemmo nel miglior modo possibile i due scheletri nelle due fute bianche, li depositammo nella fossa posizionandoli con la testa rivolta verso la Mecca e li seppellimmo. Due dancali di religione musulmana dissero qualche preghiera e tutto finì lì. Non mettemmo alcuna croce sulla tomba, ma solo due pietre.

La Dancalia è affascinante, seducente e bellissima; i colori dei soffioni di Dallol, la Piana del sale, le sorgenti di acqua soprassatura e caldissima della Montagna nera, i cristalli perfettamente cubici di sale che si trovano in mezzo al fango della piana, il pennacchio di fumo che si innalza di tanto in tanto da uno dei vulcani nella zona dell'Erta Ale e che da Dallol si vede in lontananza, i faraglioni così impropriamente chiamati da noi, la statua della moglie di Lot che noi vedevamo nella zona lunare di Dallol, gli onagri, asini selvatici molto rari, le grotte naturali nel gesso ad ovest di Cululli con stalagmiti bellissime, i cocodrilli del fiume Ragali a ovest di Badda, fanno parte della sua natura che ha affascinato, stregato e sedotto tutte quelle persone, e sottolineo tutte, che son passate da lì e hanno potuto vederla e viverla; (foto 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29) ma La Dancalia è anche rude, spietata e durissima, e in molti casi causa anche la morte come è capitato ai tanti esploratori che si sono scontrati con il carattere e le tradizioni di un popolo primitivo e fiero, ma anche a due poveri pellegrini, che a causa di una stima sbagliata o inesatta hanno pagato con la vita il desiderio di portare a termine un precetto considerato uno dei pilastri che formano la base della loro religione.



Foto 21: Cratere di Dallol

Foto 25: cratere di Dallol, Vicinanza campo.
Foto 23: Cratere di Dallol



Foto 22: Cratere di Dallol



Foto 23: Cratere di Dallol



Foto 24: cratere di Dallol. Vicinanze campo.





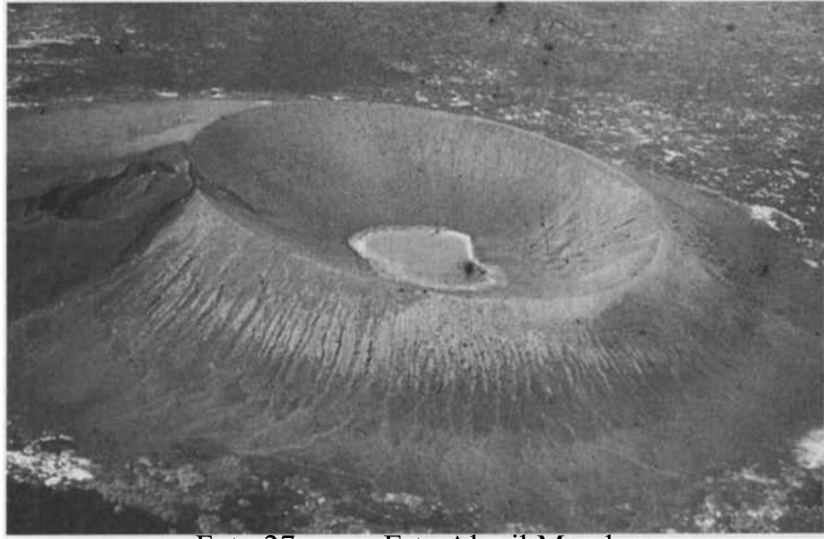


Foto 27: zona Erta Ale; il Maraho



Foto 28: cratere di Dallol: scherzi della natura con il sale



Foto 29: il vulcano Erta Ale



Foto 30: Vulcani tra Zula e Badda.

MAI COMPETERE CON IL CAPO.

Ras Endarghe si dimostrò subito un luogo ambito da tutti i membri della Ralph M. Parsons, sia che risiedessero a Dallol sia che venissero in missione da Asmara o perfino dagli Stati Uniti. La ragione di questo attaccamento al luogo era dovuta alle battute di pesca al traino alle quali tutti indistintamente volevano partecipare.

La possibilità di esercitare queste battute era nata quale conseguenza dei rilievi batimetrici che avevamo dovuto fare nella zona di Ito Achil per permetterci, durante la progettazione, di individuare la posizione, le dimensioni e l'orientamento della futura banchina alla quale avrebbero dovuto attraccare le navi per caricare i materiali contenenti gli ossidi di potassio che venivano raffinati a Musley immediatamente dopo la loro estrazione: per poter effettuare questi rilievi la compagnia aveva provveduto ad acquistare un motoscafo di circa otto metri con due motori da quaranta cavalli dove era stato installato un sonar che dava continuamente i valori delle profondità.

Terminati i rilievi batimetrici il motoscafo non serviva più per lavoro e perciò venne messo a disposizione del personale, che poteva usarlo durante le ore di riposo sia per raggiungere le isolette nelle vicinanze che per approdare sulle varie spiaggette senza dover camminare a lungo e portandosi dietro cibo e rifornimenti di acqua.

Il Mar Rosso è ricchissimo di tutte le qualità di pesce che si possano immaginare, ma noi riuscivamo solo a vederlo qualche rara volta dal vivo; per mangiarlo eravamo costretti a comprarlo dai pescatori locali a Thio i quali ne portavano al mercato in grandi quantità.

I miei compagni più esperti decretarono perciò che per poter catturare quei tipi di pesce bisognava pescare al traino e per fare ciò, servivano delle attrezzature speciali: canna, mulinello, esche artificiali chiamate cucchiai e altre che sembravano seppie di vari colori. In men che non si dica la richiesta di detta attrezzatura venne inviata ad Asmara, e il Dott. Holwerda, al quale la pesca piaceva moltissimo, non esitò a soddisfarla: dopo una settimana circa ci arrivò tutto quanto richiesto.

Sia io, che ero il più inesperto di pesca, ma anche i miei compagni che si davano arie di grandi pescatori, eravamo convinti che, con quell'attrezzatura nuova e affascinante, avremmo in men che non si dica riempito la barca di pesci di dimensioni ragguardevoli, e perciò da quel momento avremmo mangiato quelli pescati da noi. Purtroppo non fu proprio così, anzi, la pesca al traino fu una delusione tale che io stavo per decidere di non parteciparvi più.

Il primo giorno di pesca partimmo in quattro, io che guidavo il motoscafo, due americani di stanza a Dallol, Sam Downing e George Waters, più il capocampo Ennio Picciotti. La sera prima di partire avevamo fatto tutti i programmi: prima avrebbe pescato uno, e appena preso il primo pesce avrebbe passato la canna a un altro e così via; partimmo alle 6 del mattino, ai primi chiarori dell'alba, con un mare che era una tavola e senza un alito di vento, condizioni incantevoli a dir poco.

George Waters ed Ennio Picciotti furono i primi a gettare la lenza, mentre io guidavo e Sam Downing dava le direzioni e le istruzioni sulla velocità da tenere. Mi si continuava a dire che dovevo andare piano mettendo i motori al minimo e ogni volta che si vedevano degli uccelli tuffarsi mi veniva imposto di recarmi in quella direzione; praticamente dopo circa mezz'ora di pesca ognuno dava ordini al povero conducente, chi voleva andare più piano, chi appena più forte, chi a sinistra, chi a destra, e così via, ma la cosa più importante era che di pesci neanche l'ombra, neanche una beccata all'esca.

Trascorse così la prima ora, sapeste che noia andare per mare al minimo della velocità senza che succeda nulla, e appunto dopo la prima ora sia Ennio che George decisero di passare le canne a me e a Sam per vedere se saremmo stati più fortunati. Niente da fare. Cambiammo posto, ci recammo verso una piccola isola che era la più lontana, ma anche lì nulla, e dopo vari cambi di pescatore e dopo circa quattro ore di avanti e indietro, destra e sinistra, più forte e più piano, decidemmo di tornare al campo. Vedendoci arrivare, il cuoco e il suo aiutante scesero alla spiaggia per pulire immediatamente il pesce, e quando si accorsero che non avevamo portato assolutamente nulla rimasero di stucco, non dico che ci presero in giro, ma ci guardarono ridendo sotto i baffi; noi, piuttosto stanchi e annoiati, salimmo al campo pronti a diventare degli zimbelli, poiché tutti sapevano che nel Mar Rosso bastava gettare un amo per tirare su pesci di ogni misura.

Nel pomeriggio però ci sedemmo in mensa e ci interrogammo sul motivo di quella *débâcle*, cominciando a ipotizzare varie alternative e strategie per il giorno dopo, quali velocità da adottare, tipo di esca e così via. Io mi ero talmente annoiato che stavo seriamente pensando di trovare una scusa per non essere della partita, ma per non fare brutta figura alla fine decisi di andare.

La mattina del secondo giorno, perciò, partenza alla stessa ora con stesse condizioni, sia climatiche che di programma, esche nuove fiammanti, cucchiari lucidati in modo da brillare il più possibile, e via senza neppure controllare la quantità di benzina nel serbatoio ma solo se vi era il jerrycan di scorta pieno in modo da non perdere nemmeno un minuto; decidemmo che i primi due pescatori sarebbero stati Ennio e Sam e verso le ore sei e trenta iniziammo il nostro secondo tentativo di pesca al traino. Devo dire che l'insuccesso del giorno precedente e gli sguardi canzonatori dei compagni conditi da frasi tipo: «Ma anche ai pesci si può mettere il sale sulla coda?» ci avevano in un certo senso caricato ed eravamo abbastanza decisi a prendere qualche pesce. Niente da fare! Dopo circa un'ora di avanti e indietro non una beccata, sicché il morale ricominciò ad abbassarsi fin sotto i piedi!

Stavamo quasi per dire «Ma che vogliamo fare? Si torna al campo? Che noia!» quando la benzina del serbatoio finì e il motore si spense. Logicamente, fermi in mezzo al mare, riempimento del serbatoio con il jerrycan di scorta e ripartenza; il tutto in circa dieci minuti. Ennio recuperò la lenza ma Sam decise di lasciarla fuori. Alla ripartenza, dovendo accelerare per ripristinare il circuito della benzina, per i primi 150 metri la velocità del motoscafo era circa il doppio di quella che avevamo tenuto fino ad allora. Stavamo ridendo e discutendo su dove andare quando Sam lanciò un urlo, poiché sembrava che la sua lenza si fosse incagliata sul fondo. Io immediatamente fermai tutto e realizzammo che la lenza non era incagliata, ma tratteneva un pesce che tirava con forza veramente sbalorditiva: Sam fu costretto a iniziare a lavorare con la frizione del mulinello per incrementare la forza di contrasto alla lenza, in modo da stancare il pesce e piano piano tirarlo fino alla barca.

Dopo circa dieci minuti di combattimento iniziammo a vedere il pesce che, stancatosi, era venuto in superficie. Si trattava di una bellissima palamita di circa 80 centimetri i cui riflessi brillavano al sole quando per contrastare la forza della lenza si girava sui fianchi. Piano piano Sam la trascinò fino alla parete del motoscafo e io, appena fu a portata di mano, io l'agganciai con il raffio e la tirai dentro il motoscafo.

Grida di gioia: il pesce era bellissimo. Da allora anche io avrò pescato cento palamite, ma la prima, come tutte le prime, era bellissima e grandissima. Sam era diventato l'eroe della giornata e si pavoneggiava tutto. Staccammo l'amo e ci accingemmo a ripartire, e George prese il posto di Sam. Io rimasi alla guida. Avevamo comunque imparato due cose essenziali: primo, che la velocità per quel tipo di pesce doveva essere almeno il doppio di quella che avevamo usato fino ad allora e, secondo, che la profondità del mare doveva andare dai tre ai cinque metri, e che sul fondale dovevano esserci degli scogli di corallo.

Neanche a farlo apposta, dieci minuti dopo la ripartenza anche Geoge prese il suo pesce. Si trattava di un sauretto di modeste dimensioni ma bellino e forse della misura più adatta alla cucina del nostro campo; finalmente toccò anche a me pescare e dopo un'altra mezz'ora anche io presi una discreta palamita, niente a che vedere con quella di Sam, però faceva la sua figura. L'unico che non aveva preso nulla era Ennio, il quale cominciava ad arrabbiarsi e imprecava contro la lenza, la canna e il motoscafo. Vedendo come si agitava, quale divertimento maggiore per noi pescatori decorati se non quello di continuare a prenderlo in giro e farlo arrabbiare sempre di più? A un dato memento però il divertimento finì, perché Ennio prese una bellissima cernia di circa cinque chili che combatteva strenuamente, e quando riuscimmo a portarla in barca fu veramente una vittoria.

Decidemmo perciò di tornare al campo tutti baldanzosi, ed arrivati a terra gridammo al cuoco, il quale, memore dei risultati del giorno prima si era ben guardato dal venirci incontro, di venire alla spiaggia a prendere il pesce fresco che certamente sarebbe stato sufficiente per tutto il campo sia per pranzo che per cena.

La notizia che si poteva pescare del bel pesce e che il tutto fosse divertente e rilassante, si diffuse in tutti i meandri della Società a Dallol e ad Asmara. Ras Endarghe divenne quasi un "summer resort", tutti volevano venire e andare a pescare; il Dott. Holwerda era in prima fila e si vantava di essere stato il promotore di questa attività, e quando venivano dei personaggi da Los Angeles: ingegneri,

Chimici direttori e vicepresidenti, non perdeva l'occasione di portarli a pesca ad Ras Endarghe per fare una battuta di pesca.

Ben presto si formò una classifica per stabilire chi avesse preso il pesce più grande, e per parecchio tempo il leader fu George, che prese una cernia di nove chili e risultò imbattibile per circa sei mesi, fino a quando un direttore di Los Angeles durante una visita prese un sauro veramente gigantesco di dodici chili; fu pesato appena arrivati sulla spiaggia e fotografato più di qualsiasi fumarola di Dallol o lago della Montagna nera. Il dott. Holwerda, che oltre ad essere molto appassionato di pesca si spacciava per un provetto pescatore, non riusciva ad andare oltre metà classifica, quasi al mio livello, e io mi permettevo di scherzare dicendo che forse i pesci della California non erano così smaliziati come quelli del Mar Rosso, dove per riuscire a pescare qualche cosa di grosso bisognava essere veramente bravi. Il sauro del direttore di Los Angeles tenne duro fino alla fine di Aprile del 1964, quasi un anno, quando Holwerda venne a Dallol e decise di portare a Ras Endarghe un ingegnere civile consulente della Ralph M. Parsons di Los Angeles al quale dovevo mostrare il tracciato della futura ferrovia; a fine ricognizione pernottarono a Ras Endarghe e la mattina seguente, appena chiaro, via per una battuta di pesca. Partimmo in quattro, Holwerda, l'ingegnere americano, George e io. Io guidavo e mi dirigevo verso i posti dove sempre prendevamo pesce più o meno grosso ma con una frequenza molto alta, il che contribuiva a rompere la monotonia dell'andare per mare a velocità basse e regalava un'emozione dietro l'altra appena un pesce si avventava contro l'esca.

Durante la mattinata avevamo preso almeno venti pesci tra cui due belle cernie (sugli otto chili) che avevano costretto i pescatori ad una bella battaglia. Neanche a farlo apposta l'ingegnere americano aveva preso più pesci di tutti, ed entrambe le due grosse cernie; verso le dieci decidemmo di tornare poiché iniziava a fare caldo; bisognava inoltre pulire il pesce catturato e metterlo sotto ghiaccio negli appositi contenitori per poterlo portare ad Asmara il giorno dopo.

Io aumentai la velocità dirigendomi verso il campo, George recuperò la lenza e mise in sicurezza la sua canna, e si parlava del più e del meno, commentando sulla fortuna dell'ingegnere americano e in un certo modo trovavamo piacere nel punzecchiare Holwerda dicendo che forse i pesci della California erano diventati più furbi e quindi anche i pescatori di quelle parti avevano migliorato le loro tecniche. Nella foga della discussione e a causa dello stato di rilassamento che subentra quando si finisce una cosa e si torna verso casa, Holwerda aveva lasciato fuori la sua lenza e non si curava di ritirarla; nel frattempo ci stavamo avvicinando a terra e poiché stavamo entrando nella barriera corallina, al di là della quale vi era un bellissimo fondale sabbioso dove spesso facevamo il bagno, io avevo rallentato di molto la velocità. Improvvisamente Holwerda gridò: «Ferma ferma, che ha abboccato». In un attimo il motoscafo era fermo ma la lenza continuava a scorrere via, e poiché stava per finire la parte contenuta nel mulinello, innestai la marcia indietro e cercai di seguirla per allentare la tensione e permettere ad Holwerda di ricuperarne qualche metro.

Il pesce era molto grosso; non mi era mai capitato di vedere una lenza subire tale tensione, ed Holwerda continuava a combattere cercando di ricuperare lenza e vi riusciva con uno sforzo non indifferente, ma quando il pesce decideva di allontanarsi dalla barca non vi era nulla da fare, io dovevo seguirlo con la marcia indietro; la battaglia durò più di mezz'ora prima che Holwerda diventasse padrone della situazione e riuscisse a ricuperare senza l'aiuto del motore.

Man mano che il pesce si stancava ed emergeva in superficie riuscivamo ad averne delle immagini: era una palmita addirittura mastodontica, e dentro l'acqua sembrava ancora più grande. Ci vollero altri venti minuti di tira e molla prima che il pesce fosse del tutto stanco e galleggiasse in superficie, così da permettere ad Holwerda di portarlo sotto la barca; il dottore continuava a gridare come un pazzo per l'eccitazione, dando ordini di prendere il raffio e tirarlo in barca, ma George non riusciva o aveva paura di non riuscire ad agganciare il pesce, sicché io lasciai i comandi e mi precipitai lungo la murata del motoscafo, afferrai il raffio e alla prima possibilità agganciai il pesce, e facendomi aiutare da George lo tirammo su. Appena il pesce cadde sul fondo della barca successe il finimondo, perché l'amo che era appena agganciato al labbro si staccò, e il raffio, che era penetrato di poco sotto la pelle del pesce, si staccò; fu così che il pesce si trovò libero di saltare facendo volar via ogni cosa si trovasse sul fondo della barca. Io fortunatamente ebbi l'unica reazione istintiva che ci permise di riprendere in mano la situazione: con un colpo ben asettato riuscii a infilare il raffio sul dorso del pesce, appena dopo le ossa della testa, e questo ci permise di tenerlo a bada.

Che bella palamita che era! Lunga un metro e cinquantacinque, e sulla bilancia risultò pesare quattordici chili e mezzo: di gran lunga il pesce più grosso mai pescato a Ras Endarghe, ma quello che era ancora più strano era il punto in cui era stato catturato, vicinissimo alla riva, a non più di venti metri da dove facevamo il bagno. Holwerda era diventato il numero uno, non solo di quella battuta di pesca, ma di tutte le battute di Ras Endarghe. In un momento si era vendicato di tutte quelle frasi scherzose sulle sue qualità di pescatore, e più tardi mi confessò che quando vide il pesce libero sul fondo della barca avrebbe voluto uccidermi perché avevo manovrato il raffio in modo molto approssimativo, ma che quando immobilizzai il pesce avrebbe voluto addirittura baciarmi.

Da ragazzino, quando seguivo mio padre e i suoi amici a caccia, mi ricordo che uno di questi amici diceva sempre nel suo dialetto emiliano «Per la casa an le mai not», tradotto: «Per la caccia non è mai notte», cioè che fino all'ultimo momento poteva intervenire un fatto inaspettato che avrebbe potuto cambiare il risultato di tutta la giornata di caccia. Detto che non aveva mai trovato applicazione più appropriata di quella battuta di pesca. Sono però convinto che oltre la discreta dose di fortuna che certamente contribuì a cambiare drasticamente la posizione di Holwerda nella graduatoria dei pescatori di Ras Endarghe, la maggior parte del merito vada al suo carattere, quello del leader che non molla mai e combatte per il successo fino alla fine.

LA SETTIMA MISSIONE

A settembre del 1964, alla ripresa delle operazioni, si iniziarono subito a ripristinare i turni di lavoro per completare il pozzo n°3, che scendeva di giorno in giorno senza particolari intoppi, tanto che alla fine del 1964 si poteva prevedere il raggiungimento degli strati importanti per quantità di silvite e kanite per i primi tre mesi del 1965.

Si iniziò anche la costruzione dell'impianto pilota per il trattamento del materiale estratto secondo i disegni che ci erano stati inviati da Los Angeles. La costruzione venne completata a marzo del 1965.

A febbraio venne raggiunto, nel pozzo n°3, lo strato di silvite. Fu un grande avvenimento per tutti, tanto che il primo giorno, quando uscì dalla miniera il primo secchio contenente la silvite pura, parecchi di noi la sera avevano la lingua gonfia a furia di assaggiarla, perché, anche se ne conoscevamo le caratteristiche fra cui quella di irritare la lingua, pensavamo che lo strato vero estratto dalla miniera dovesse avere proprietà più marcate.

Il materiale di silvite che veniva scavato nel fondo del pozzo, sempre facendo uso di cariche molto deboli di esplosivo, veniva poi caricato a mano su un apposito secchio della capacità di circa un metro cubo, il quale a sua volta veniva issato in superficie per mezzo di una gru appositamente posizionata. Dopo aver scavato circa venti piedi di materiale di silvite su tutto il contorno del pozzo, fu necessario decidere la direzione del drift che avrebbe dovuto procedere in verso il futuro pozzo n°4. Stabilirne la direzione partendo da circa trecento piedi sotto terra faceva una certa impressione, e si dovette procedere più volte al calcolo.

A giugno del 1965 fu deciso per la prima volta di non chiudere le attività lavorative durante la stagione estiva, e anche io, dopo sei anni di lavoro in Dancalia (settembre 1959-giugno 1965), all'età di ventisei anni, decisi di abbandonarla definitivamente e tornare ad Asmara, nel mondo diciamo normale. Non mi ricordo in che giorno lasciai definitivamente Dallol, mi ricordo però che partii dalla pista di atterraggio che avevamo costruito lungo la zona alluvionale fuori dalla Piana del sale, e che pensando al fatto che non sarei tornato dopo una settimana o un mese come avevo fatto per tutti quegli anni, sentivo una grande tristezza; quando salii sul DC3 della Ethiopian Airlines mi accomodai sull'ultimo posto dove generalmente non si sedeva nessuno, perché mi vergognavo di avere gli occhi umidi e di non riuscire a trattenere qualche lacrima.

IL FASCINO DELLA DANCALIA

Aver lavorato, per sei anni, in quel luogo che molti hanno chiamato e chiamano inferno -come un amico che venne a Dallol, e che io accompagnai a vedere i punti più interessanti, e al quale mi permisi di dire che il tutto era bello, e lui rispose che certamente era bello ma solo per gli amanti dell'orrido-, mi ha sempre lasciato una grande ^{Indice} curiosità sulla sorte e lo sviluppo del Musley orebody; l'ho sempre considerato, seppur in piccolissima parte, una mia creatura, anche se lavoravo in altre zone o ero impegnato in altri progetti. Così, appena ne avevo l'occasione, mi informavo sugli sviluppi e i progressi relativi alle estrazioni minerarie che lì avrebbero dovuto aver luogo. Purtroppo le notizie che riuscivo ad avere non erano belle. Mi dissero che una sera, nel primo drift che avrebbe dovuto unire il pozzo n°3 con un futuro pozzo n°4, apparvero delle piccole infiltrazioni di acqua alle quali non venne data molta importanza; improvvisamente però, nell'arco di alcune ore, le infiltrazioni divennero getti che in poco più di una notte invasero tutto il drift, e nonostante l'uso di pompe per espellere l'acqua non si riusciva a fare alcun progresso, anzi il flusso del liquido in entrata aumentava: l'aspirazione delle pompe richiamava acqua dolce dalla superficie, la quale continuava a sciogliere gli strati di sale e ad allargare le vene delle infiltrazioni.

Gli esperti americani della Ralph M. Parsons, coadiuvati da esperti canadesi impiegati nelle miniere di sali potassici del Saskatchewan, studiarono vari modi per poter arginare l'entrata di acqua, e dopo vari tentativi con iniezioni di cemento praticate tramite pozzi perforati e diretti dalla superficie nella zona delle infiltrazioni sottostanti, riuscirono a riportare all'asciutto il drift. Ancora una volta però la sorte avversa, o le conseguenze di qualche errore umano, causarono la distruzione di quanto fatto per arginare l'acqua. La continua aspirazione dell'acqua e il susseguente scioglimento degli strati di sale aveva causato la formazione di avvallamenti lungo la superficie in corrispondenza e nei dintorni del drift: questi avvallamenti durante la stagione delle inondazioni avrebbero trattenuto acqua che avrebbe potuto percolare nelle zone sottostanti. Per evitare questo fu deciso allora di scavare nella zona alluvionale di Musley e riportare del materiale per riempire gli avvallamenti: questa operazione, a causa del peso trasportato dai camion e le vibrazioni che venivano trasmesse negli strati sottostanti, causò ancora una volta l'aprirsi di falle lungo le pareti del drift, e tutta la miniera fu nuovamente allagata.

Dopo quest'ultima avversità e a causa delle vicende politiche che si stavano sviluppando in Etiopia, quali l'avvento del Derg, la cacciata dell'Imperatore Hailé Selassié e l'inasprimento dei rapporti con il Fronte di Liberazione deH'Eritrea, la Ralph M. Parsons Company abbandonò il programma di ricerche minerarie in Dancalia.

Da allora sulla Dancalia settentrionale iniziò un periodo di silenzio totale, poiché gli avvenimenti in Etiopia e in Eritrea avevano captato l'interesse dei media, ed erano molto più importanti dello sviluppo culturale delle popolazioni dancale presso le quali la Ralph M. Parsons, investendo nelle ricerche minerarie, aveva contribuito a realizzare progressi importanti.

Mi ricordo che a Dallol era stata creata una piccola stazione meteorologica in cui erano posizionati termometri, igrometri, anemometri ecc. Chi fu istruito a raccogliere i dati e inviarli agli uffici competenti di Asmara a scadenze stabilite, per più di tre anni, era un ragazzo dancalo di nome Mohammed Osman che ebbe la fortuna di frequentare le scuole eritree, e dopo aver completato l'ottavo grado era tornato nel suo paese d'origine, Adaitu, a pascolare capretti o cammelli, ma almeno aveva imparato a leggere, scrivere e far di conto (espressioni comuni che si usavano allora). Io stesso gli insegnai a eseguire i rilevamenti di palloni aerostatici che venivano lanciati secondo le istruzioni impartiteci da un meteorologo americano di stanza alla base americana Kagnev Station di Asmara.

A distanza di più di trent'anni, un giorno lessi su un giornale che, in base a certe statistiche e rilevamenti vari dell'annata americana di base ad Asmara, il posto più caldo del mondo era appunto la Piana del sale in Etiopia, non tanto per i picchi di temperatura che si registravano, ma per la media delle temperature annuali.

Rimasi molto sorpreso da questa affermazione, non per il fatto in se stesso, ma perché le temperature alle quali facevano riferimento le statistiche dell'armata americana erano state diligentemente registrate ogni giorno da un dancalo appartenente al fiero popolo Afar, per il quale uccidere ed evirare un nemico era, e forse ancora è, un atto d'onore di cui andare fieri.

Nel periodo della Ralph M. Parsons molti Dancali trovarono impiego presso il campo diventando cuochi, camerieri, piantoni, meccanici, saldatori, senza contare i molti operai che facevano parte delle squadre che lavoravano alle perforatrici, e i minatori che con i loro capisquadra si alternavano in turni di otto ore per scavare blocchi di roccia di sale, imparando anche a fare uso di esplosivi, il tutto portato a termine in condizioni tali che alla fine del turno di lavoro quando si entrava in doccia, tra l'uomo e un'aringa sotto sale vi era poca differenza.

I Dancali sono persone molto intelligenti, assetate di sapere, vogliono imparare tutto e si adattano a tutto pur di imparare ed essere capaci di fare qualche cosa che i loro compagni non sanno fare, e per questo sentirsi superiori a loro. Un esempio sono tre ragazzi Dancali che entrarono a far parte della forza lavoro del campo ai quali avevamo appiccicato i soprannomi di Cavalletta, Zanzara e Spider.

Cavalletta, vero nome Hameddin Ashmeli. Era un ragazzo alto con due gambe molto lunghe, e magro come un'acciuga. Il suo lavoro consisteva nell'occuparsi delle nostre camere tenendole pulite, rifacendo i letti, portando gli indumenti sporchi in lavanderia e riportandoli poi stirati e puliti. In sei anni di permanenza a Dallol non ho mai perso una camicia o un paio di mutande, neanche un fazzoletto.

Zanzara, vero nome Mohammed Arkefak: era basso, piccolo e aveva una vocina appena percettibile; aveva iniziato come sguattero, poi aiutante cuoco, e infine il cuoco italiano Giovanni Lubritto gli aveva insegnato a cucinare, così si era specializzato nel preparare applè pie, che faceva veramente bene. Un giorno lo portai con me in una spedizione a Ras Endarghe dove avevamo costruito una piccola cucina da campo in cui venivano cucinati i nostri pranzi, costituiti generalmente da pasta al pomodoro e pesce fritto appena pescato.

Un giorno tornando da una ricognizione su Ito Achil, passando nella zona di mangrovie scovammo alcuni granchi giganti di colore blu. Immediatamente organizzammo una battuta di caccia e ne catturammo due di dimensioni ragguardevoli che mettemmo in un sacco e portammo al campo. Io personalmente non avevo mai mangiato granchi, ma sapevo che erano una delle migliori pietanze di pesce, pertanto decisi che li avremmo portati a Zanzara e li avremmo mangiati quella sera. Spiegarci a Zanzara quello che mi avevano detto, e cioè che i granchi, come le aragoste, vanno bolliti, possibilmente in acqua di mare, ma di capitale importanza è che al momento di essere messi in pentola siano vivi.

Lasciato il sacco con i granchi mi avviai verso la tenda in cui dormivamo in tre. Preparai l'occorrente per una doccia al secchio molto in voga a Ras Endarghe, che consisteva nell'accucciarsi e bagnarsi la pelle con acqua dolce, un secchio da cinque litri massimo per persona, e dopo essersi insaponati, a turno ci si versava in testa, piano piano, il contenuto dell'acqua rimasta nel secchio per togliere il sapone; non sembra molto confortevole ma era tutto quello che ci potevamo permettere, e dopo i primi due giorni andava benissimo, anzi appena tornati dal lavoro si faceva a gara per impadronirci dell'unico secchio che avevamo per farci la doccia al più presto. Terminata la doccia e cambiati gli abiti ci mettemmo come al solito a parlare e giocare a carte nella piccola mensa, quando a un certo punto sentimmo un rumore provenire dalla cucina e la vocina di Zanzara che gridava come un ossesso frasi sconclusionate in lingua Dancala. Saltammo su e ci dirigemmo verso la cucina, dove ci apparve questa scena: Zanzara aveva in mano un forchettono da cuoco e cercava di tener fermo il coperchio della pentola piena d'acqua di mare che aveva messo sul fornello con dentro i due granchi vivi. I poveri granchi quando l'acqua era fredda avevano accettato di starsene tranquillamente dentro la pentola, ma man mano che il calore aumentava avevano cominciato a non sentirsi più a loro agio e cercavano di uscire impiegando anche una certa forza che Zanzara aveva difficoltà a contrastare.

La scena era davvero comica, e tutti noi scoppiammo a ridere fino a che qualcuno non ebbe l'idea di posare sul coperchio un sasso abbastanza pesante da non poter essere alzato dai granchi, i quali dopo una lotta che durò almeno dieci minuti esalarono l'ultimo respiro; Zanzara in seguito si giustificò dicendo di aver agito secondo le mie istruzioni, le quali però erano di far bollire prima l'acqua e poi gettarvi dentro i granchi.

Spaider, vero nome Mohammed Afole, era il più giovane di tutti, età stimata dodici anni. Era il figlio di Hassan Afole, spazzino del campo, che oggi tra le persone civilizzate si qualificherebbe come operatore ecologico, ma ai nostri tempi si chiamava spazzino. Hassan era magro, di taglia normale, molto simpatico, e con questa sua simpatia era riuscito a convincere il giovane capo officina Greg Gurunlian ad assumere suo figlio e farlo lavorare come ragazzo di bottega con mansioni eccezionali di aiuto meccanico. Mohammed era magrissimo, alto per la sua età, e aveva una particolarità: aveva braccia e gambe scoordinate, ciascun arto andava per conto suo. Era intelligentissimo e con una infinita voglia di imparare, e anche se non era mai andato a scuola, dopo un paio di mesi che lavorava in officina aveva imparato a leggere i numeri sulle chiavi e aveva acquisito un'infarinatura sul modo di leggerne il calibro, cosa che a molti anche più istruiti di lui riusciva abbastanza difficile.

Nell'arco di sei mesi passò da "ragazzo di bottega tuttofare" ad aiuto del capofficina, il quale lo aveva preso a ben volere e lo portava sempre con sé anche se qualche volta gli affibbiava un calcio nel sedere se non reagiva immediatamente ai suoi comandi. Di ciò Mohammed non si lamentò mai, anche perché se si fosse lamentato il padre Hassan lo avrebbe riempito di schiaffi. Dal terzo anno, in accordo con Greg, fu nominato responsabile della manutenzione delle quattro Land Rover che erano affidate alle mie squadre; va da sé che avemmo pochissimi problemi e che le nostre auto erano le prime a passare per il lavaggio ed erano sempre le più pulite e le più efficienti.

A questi e altri ragazzi dancali il fatto di trascorre sei o sette anni della loro gioventù alle dipendenze di una società moderna, in continuo contatto con un mondo che non solo non avevano mai conosciuto, ma di cui ignoravano perfino l'esistenza, diede la possibilità di conoscere e apprezzare le comodità e i vantaggi che questo tipo di vita comportava. La luce elettrica, acqua fresca e pulita, verdura e legumi, medicine e tante altre piccole novità erano nuove comodità alle quali si erano abituati e dopo tale periodo di tempo le consideravano ormai parte della loro vita. Purtroppo però, a causa degli avvenimenti che causarono l'abbandono delle operazioni da parte della Ralph M. Parsons Company in Dancalia, tutto ciò finì e furono costretti a tornare a vivere secondo il tenore di vita che avevano condotto nella prima parte della loro esistenza, un brusco ritorno alle origini che a mio modo di vedere fu crudele e ingiusto, ma certamente non considerato tale dalla società americana e dai loro partner canadesi per i quali lo sviluppo sociale degli Afar non poteva giustificare perdite economiche.

Di quei tre ragazzi ho avuto in seguito notizie solo relative a Zanzara. Un mio amico nel 1980 aveva cercato di raggiungere Dallol via terra, percorrendo la stessa strada utilizzata dalla prima colonna della Ralph M. Parsons Company; fu però costretto a fermarsi ad Adaito, circa sessanta chilometri da Dallol, a causa della situazione politica e della tensione che si era venuta a creare tra truppe Etiopiche, guerriglieri Eritrei e indipendentisti del Tigrai.

Ad Adaitu, dove si era fermato per chiedere informazioni su come raggiungere Dallol il più velocemente possibile; mentre parlava con la folla di curiosi che si era accalata intorno alla sua macchina, fu avvicinato da Zanzara che parlava italiano, il quale gli spiegò che lui era stato uno dei cuochi della mensa americana di Dallol, fatto di cui andava orgoglioso, e lo sconsigliava di procedere oltre. Quando poi durante la discussione saltò fuori il mio nome, Zanzara divenne ancora più deciso e disse chiaramente al mio amico che se fosse andato avanti avrebbe rischiato di essere rapito e tenuto come ostaggio fino al pagamento di un riscatto, e se le cose non fossero andate bene avrebbe potuto anche essere ucciso ed evirato. Il mio amico decise di non andare oltre, e si fermò a fare quattro chiacchiere con Zanzara prima di prendere la strada del ritorno.

Zanzara raccontò che dopo l'abbandono della Ralph M. Parsons Company tutti i lavoratori locali erano tornati ai loro paesi e avevano ricominciato la vecchia vita: pascolo di cammelli, allevamento di capretti la cui pelle aveva un discreto valore, e qualche parvenza di agricoltura specialmente nella zona di Badda; molti erano morti giovani a causa dell'uso di acque con alto contenuto di sali che rappresentavano però l'unico sistema per non morire di sete. Il mio amico comunque rimase impressionato dal fatalismo e dal senso di rassegnazione tipico degli Afar che lo stesso Zanzara esprimeva.

Dallol già per due o tre volte aveva dato l'impressione di poter sviluppare una parvenza di progresso sociale, ma alla fine la natura aveva sempre vinto e sopraffatto qualsiasi tentativo imponendo la sua legge dura e spietata, anche se il periodo della Ralph M. Parsons era stato il più lungo e il più vicino al raggiungimento di un successo.

Questa volta però la natura per vincere si era dovuta alleare all'economia, non quella spicciola dove due più due fa quattro, ma quella globale che coinvolge i mercati e le grandi compagnie internazionali. Le quantità di sali potassici che si potevano estrarre da quel sottosuolo erano talmente grandi e così a buon mercato - sia per il basso costo di estrazione dovuto alla poca profondità degli strati del minerale, sia per i modesti costi della manodopera, sia per la relativamente breve distanza di trasporto via terra fino al mare (solo novanta chilometri di ferrovia) -, che se messe sui mercati mondiali, specialmente quelli asiatici, avrebbero in poco tempo causato un calo dei prezzi, e questo sarebbe andato a discapito di quelle miniere e organizzazioni localizzate in paesi industrializzati che non sarebbero state capaci, anche con nuove tecnologie, di produrre sali potassici a costi più competitivi.

Allora cosa si poteva fare di meglio se non limitare la perdita delle spese di esplorazione fino ad allora sostenute, relativamente piccole se comparate al rischio di quello che potevano diventare e causare, ammortizzandole poi negli anni futuri? Magari le informazioni raccolte durante l'esplorazione sarebbero potute tornare utili? Le quantità di sali potassici del Musley orebody sarebbero state custodite, così come era accaduto in passato, dalla natura stessa, e in futuro avrebbero potuto, se gestite in una certa maniera al momento giusto, produrre quegli utili che oggi erano in grado di dare ma quasi certamente a discapito di un'attività esistente.

Oggi si può leggere sul web che una società canadese ha ripreso a esplorare nell'area di Dallol il Musley orebody, magnificandone le proprietà e la grande quantità di sali potassici che può produrre. Hanno scoperto l'acqua calda! La maggior parte di quello che dicono e pubblicizzano era noto ai tempi della Ralph M. Parsons, di cui fra l'altro possiedono i dati raccolti nel 1958-1965, mezzo secolo fa; l'unica cosa che per mezzo di studi di fattibilità cercano di far bere ai potenziali investitori è che, anche se il prodotto estratto dal Musley orebody e trasportato fino al porto di Gibuti per più di seicento chilometri, su future strade da essere costruite dal governo etiopico, mentre si potrebbe trasportare solo per novanta chilometri passando per l'Eritrea, non renderà il progetto insostenibile economicamente.

Qualche economista potrebbe divertirsi a calcolare la differenza sui costi di trasporto, tra le due possibili alternative, applicati ai milioni di tonnellate che si prevede di esportare, e chissà se questa differenza una volta resa nota possa essere di sprone per un possibile accordo tra i due Paesi per realizzare un accesso al mare attraverso l'Eritrea. Fantapolitica! L'unica cosa che personalmente mi auguro è che attraverso Gibuti o un eventuale porto sulla costa Eritrea si riesca finalmente a sfruttare il potenziale del Musley orebody, in quanto questa potrebbe finalmente essere la volta buona per creare un'opportunità di progresso e di miglioramento delle condizioni di vita dei Dancali residenti nella zona, e forse i figli dei figli di Cavalletta, Zanzara e Spaider potranno godere dei sacrifici fatti dai loro nonni.

(Fine).

IMMAGINI:



Foto 31

Indice

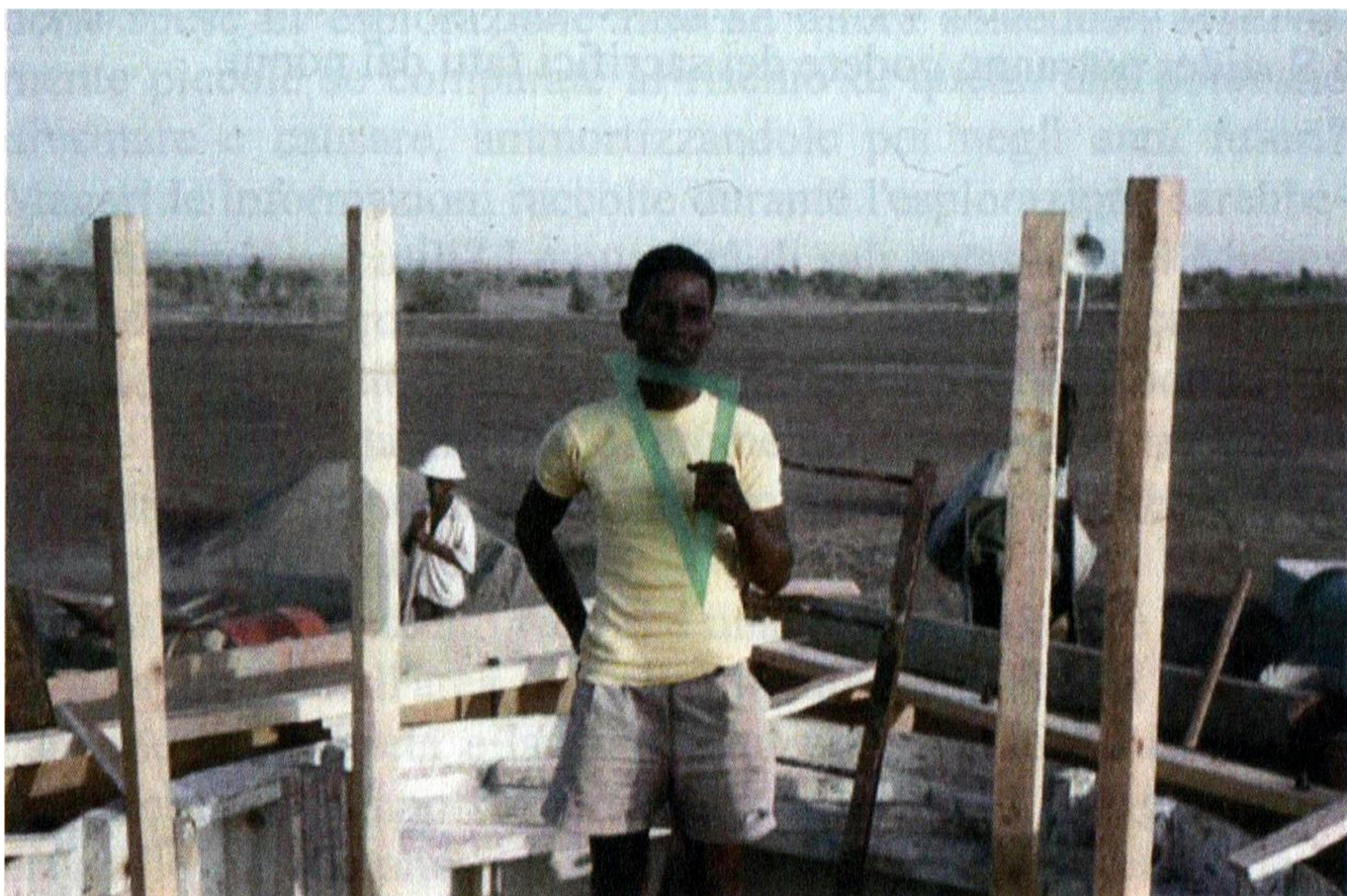






Foto 1: Veduta aerea di Dallol, sullo sfondo la Piana del sale

1

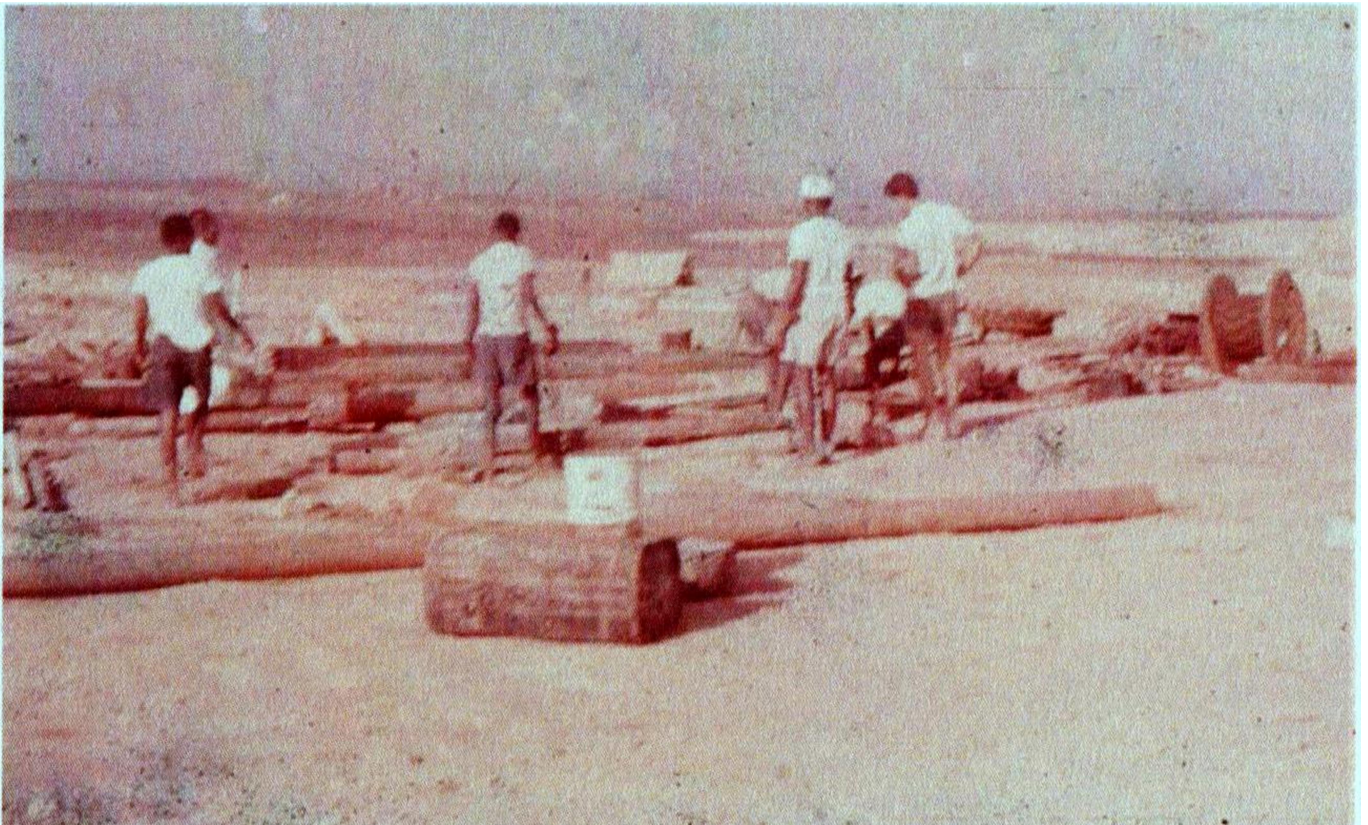
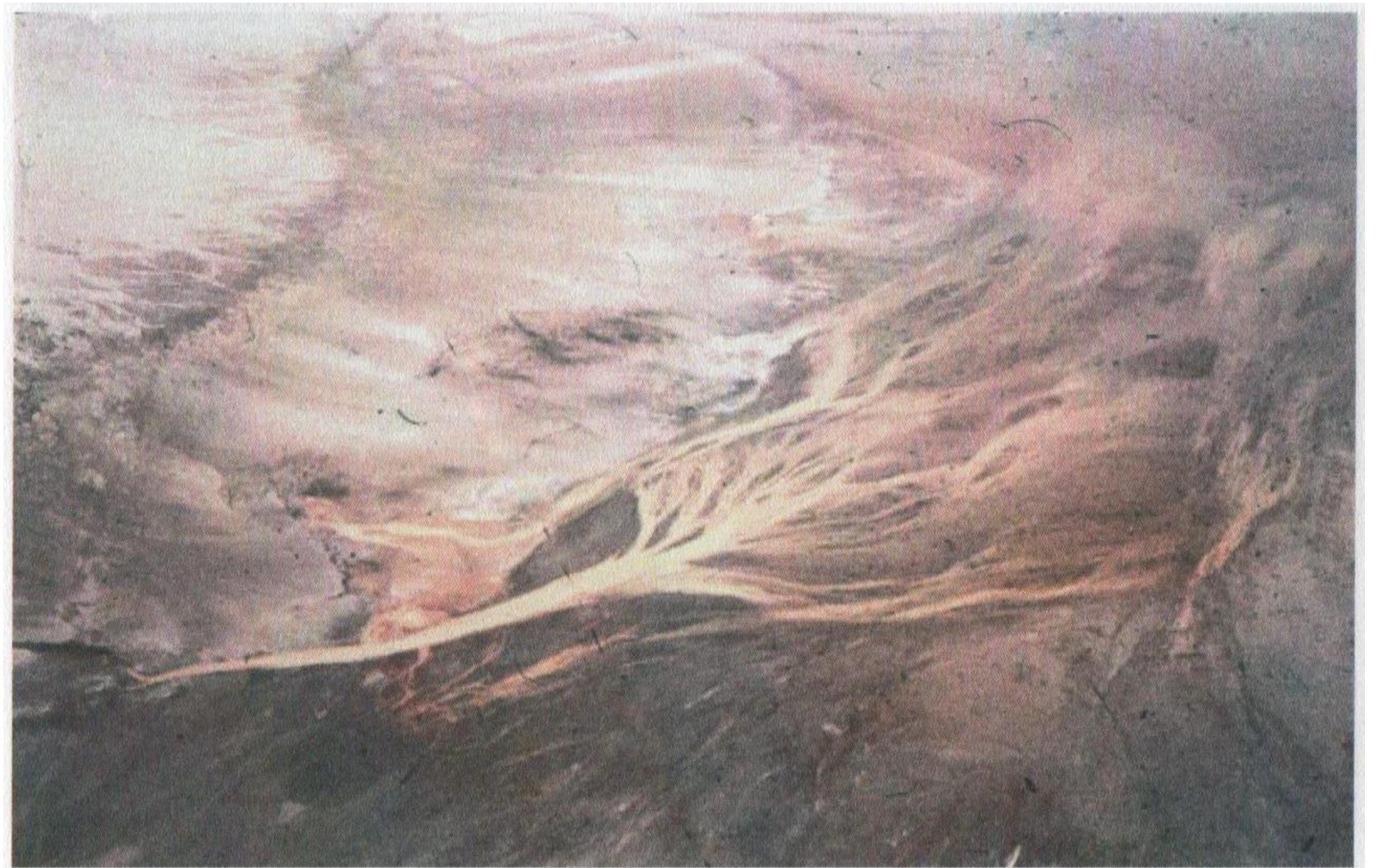




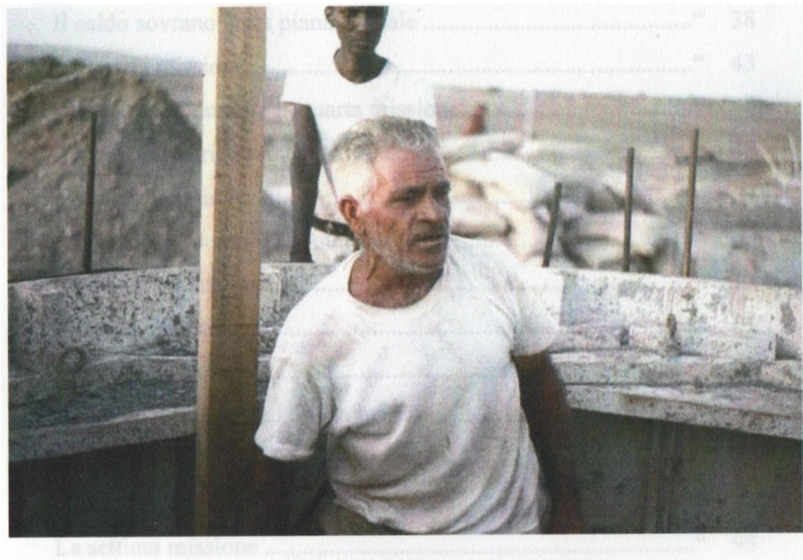
Foto 36

Foto 32









Prologo	pag.3 (?)
Dancalia 1959-1965	“5(?)
Dancalia - Le prospezioni minerarie americane..“	5
1958 - La prima missione	“ 7
La seconda missione.....“	11
Avvenimenti durante la seconda missione	“ 15
La Skating Rink.....“	15
I predoni della Dancalia	“ 17
I ragni di Dallol	“ 21
La terza missione.....“	25
Avvenimenti durante la terza missione	“ 28
Il canino di Moras.....“	28
11 primo colpo di stato in Etiopia	“ 32
Il caldo sovrano della piana del sale.....“	38
La quarta missione.....“	43
Avvenimenti durante la quarta missione	“ 48
Dancalia, mai rilassarsi.....“	48
La quinta missione.....“	57
Avvenimenti durante la quinta missione	“ 63
I mercanti di schiavi	“ 63
Il fattore Dancalia.....“	67
La sesta missione.....“	73
Avvenimenti durante la sesta missione	“ 75
Morire di sete.....“	75
Mai competere con il capo	“ 87
La settima missione.....“	95
Il fascino della dancalia	“ 97