

IMPRESA DI TITANI

L'autocamionale Assab - Addis-Abeba

Se da Addis Abeba, centro politico geografico economico dell'Impero, si conduce con la riga e la squadra una perpendicolare alla costa occidentale del Mar Rosso, si sarà tracciata la più breve via di comunicazione fra il Mar Rosso ed il centro dell'Impero; la trachea per cui respira il traffico destinato a dare vita alla sterminata estensione di suolo conquistata col suo sangue dal popolo Italiano.

Fra la semplice operazione geometrica e la realtà tangibile è corsa, in poco più di tre anni dall'ordine del Duce all'apertura al traffico dell'autocamionale ampia, comoda, capace, munita di stabili opere d'arte, una impresa titanica: la vittoria sull'inferno dancale; vittoria che i più consumati esploratori e conoscitori dei luoghi avevano giudicato impossibile.

Ed impossibile appariva l'impresa, in effetti, a chi fino a pochi anni fa si limitava a basare i propri calcoli su meri fattori materiali senza tener conto di un elemento che dal 1935 in poi si è rivelato decisivo, sconvolgendo le caute previsioni di tecnici e di geografi: la volontà del popolo italiano.

In una bella pubblicazione dell'ing. Giuseppe Pini, Presidente di sezione del Consiglio dei Lavori Pubblici, che ha vissuto tutte le fasi costruttive della strada dancale, dai difficili inizi al definitivo successo, sono descritte l'opera ed insieme le vicende del suo compimento, con la indiscutibile efficacia delle cifre e della sobria illustrazione tecnica: tuttavia illuminata e riscaldata qua e là da fuggevoli lampi di un pacato, ma profondo sentimento di fiera e di entusiasmo che ha preso la mano al tecnico, compiaciuto ed ammirato di questa vittoria senza precedenti sulle ostilità della natura.

Dalla bella pubblicazione abbiamo tratto alcuni dati e la suggestiva documentazione che qui illustriamo, servendoci largamente delle stesse parole dell'Autore.

Per l'autocamionale dancale la distanza dal Mar Rosso alla capitale dell'Impero è di soli 861 km. Non solo questa strada consente il minor percorso dal Mar Rosso, ma anche da tutti gli sbocchi dell'Impero sul mare, giacché da Mogadiscio porto principale dell'Oceano Indiano, seguendo le strade oceaniche passanti per Dire Daua o per Neghelli o per Ghignier, si devono percorrere per raggiungere Addis Abeba rispettivamente 1737 km, 1466 km e 1381 km; mentre da Massaua ad Addis Abeba per la strada di Dogali fino a Nefasit-Decamerè ed infine per la strada della Vittoria, intercorre una distanza di 1173 km.

Queste cifre bastano da sole a mettere in luce l'enorme importanza della nuova arteria e la trasformazione benefica che essa porta nelle comunicazioni con il centro dell'Impero e con tutte le regioni dell'altopiano che gravitano verso Addis Abeba per mezzo delle altre cinque strade che vi convergono: dal Nord attraverso il Goggiam, dall'occidente per Lechemti e per Gimma, da Sud passando

per la regione dei laghi e dall'Oriente per Dire Daua. Le cartine schematiche dimostrano con evidenza la nuova situazione.

Il terreno

La fossa dancale ripete la sua origine geologica da un inabissamento di 2000 metri di profondità dell'altipiano etiopico. Muovendo dal mare verso l'altopiano la immane frattura si annuncia come un semplice dislocamento della formazione basaltica in forma di piano inclinato che a partire da 100 chilometri dalla costa sale gradatamente fino a 700 m di quota: dalle frequenti fratture secondarie, alcune tuttora esistenti, sgorgano le masse laviche che formarono apparati vulcanici di cui il più importante è il Mussalli che raggiunge i 2080 m, mentre innumerevoli coni, talvolta completi e talvolta squarciati, danno al paesaggio visto dall'aereo un singolare carattere lunare. Man mano che ci si avvicina al ciglione dell'altopiano, la cui parete quasi verticale delinea nettamente la linea di rottura, l'azione del movimento tettonico diviene

più evidente e si accentuano i corrugamenti della superficie basaltica; sicché il terreno corre in questa zona e fino a Sardò come una serie di cordoni basaltici separati da profonde incisioni che costituiscono bacini chiusi i quali si trasformano, in occasione di piogge abbondanti, in laghi che quindi si solidificano in allucinanti superfici di sale cristallizzato ed infine in piane sabbiose per la copertura di materiali trasportati dai monsoni.

Oltre Sardò il corrugamento, ancor più accentuato, è visibile solamente nelle pendici giacché i materiali trasportati dai fiumi, provenienti dalle pendici stesse e dall'altipiano e affluenti verso l'Auasc ed il Millè, hanno riempito i solchi più profondi dando origine alla piana dancale che si estende da Sardò ad As Comà per circa 100 km: ne emergono soltanto, come isolotti da un mare di sabbia, le cime dei costoni basaltici e dei coni vulcanici.

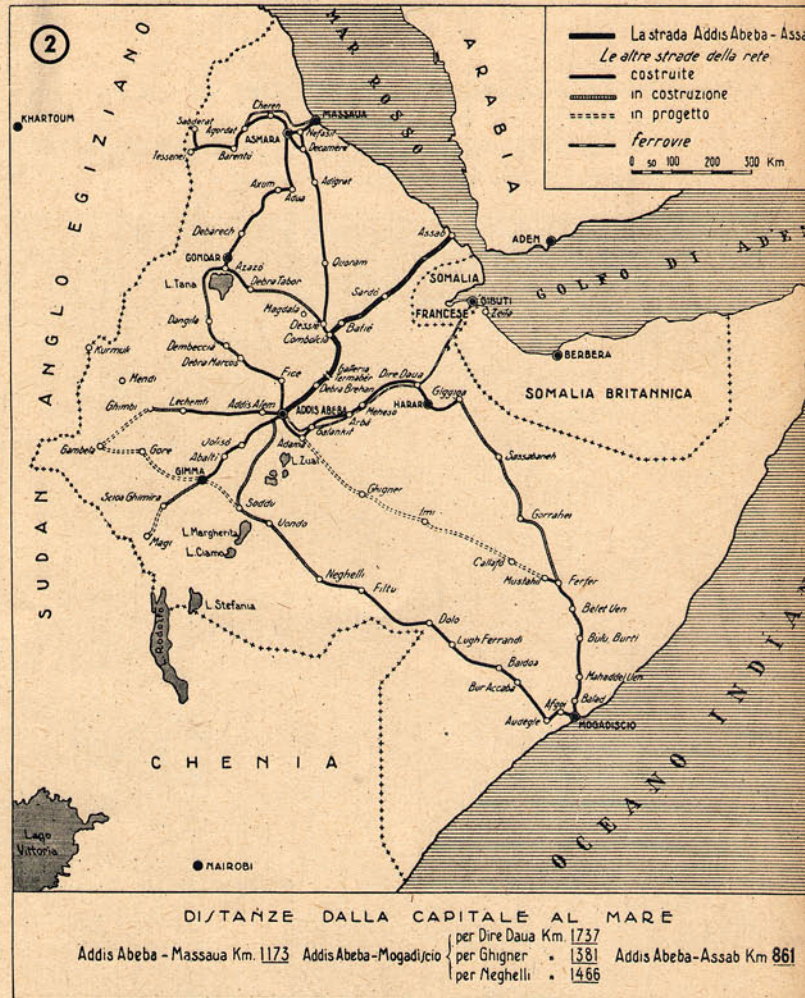
Le pendici addossate alla parete di frattura presentano una conformazione caotica a con-

che e speroni, resa ancora più complessa dal lavoro delle acque superficiali che vi hanno scavato profondi solchi vallivi ed alvei: nella parte più bassa appare l'imbasamento delle rocce cristalline su cui appoggia la formazione basaltica, con interposizione di un cuscinetto di rocce calcaree.

L'altopiano etiopico è a quote elevate che superano spesso i 3000 m mantenendosi sulla media di 2300; ma è suddiviso in molteplici lembi, talvolta estesi come province, talvolta ristretti come taglienti lame di coltello, da profondi solchi che corrispondono a corrosioni delle acque superficiali o ad antiche fratture dalle quali sono uscite le grandiose colate laviche.

La strada

Su questo terreno è stato necessario anzitutto vincere le grandi difficoltà inerenti al tracciamento, reso difficile, all'inizio, dalla stagione delle piogge; si son dovute poi organiz-





zare le possibilità di vita e di lavoro per le maestranze.

La storia della ciclopica impresa è consegnata eloquentemente nelle cifre che danno la misura di esse, e che qui riassumeremo brevemente.

Per 861 km di sviluppo del percorso autocamionale sono stati eseguiti scavi per metri cubi 7.980.000; rilevati per mc 6.995.000; murature e calcestruzzi per mc 685.500; massicciate per mc 1.510.000; pietrisco cilindrato per mc 1.230.000; bitumatura per mq 6.030.000; ponti di luce superiore a 10 m, 132; ponti minori, 2851; 4 gallerie per una lunghezza di m 739,20.

La spesa sostenuta è stata di un miliardo e 255 milioni, con un costo chilometrico medio di L. 1.457.000.

Partendo dall'abitato di Assab la strada attraversa dapprima al km 27 il solco del Ghib-

lizzate che evaporando formano uno strato abbagliante di sale.

L'attraversamento della valle del Dobi ha richiesto un lavoro molto penoso per le temperature altissime, riverberate dallo specchio salino e dalle infuocate lave basaltiche: masse di sudanesi guidate dai nostri operai vi hanno lavorato per quasi un anno avendo per base un cantiere appollaiato sul ciglione e chiamato scherzosamente « villa Paradiso ».

Seguono Sardò, a 248 km da Assab, gibbosità basaltica su cui si aggrupparono i cantieri dell'impresa Vaselli e Ceratto, che domina fino all'orizzonte il mare di sabbia dagli isolotti basaltici; poscia la stretta rocciosa di Tendaho, e quindi la piana è attraversata da numerose solcature delimitate da file di arbusti spinosi, sempre più alti e vegeti man mano che ci si avvicina al margine dell'altopiano. Qui i ponti sono numerosi ed importanti; le

gli orizzonti vasti e uniformi, per le distese a pascolo e a campi di grano e dura, quantunque manchi a rallegrare il paesaggio la vegetazione arborea: solo qualche ciuffo di eucalipti indica la presenza di un villaggio o di un tucul.

Giunti infine alla selletta sul margine orientale della collina di Entotto a quota 2575 si domina Addis Abeba circondata dal grande bosco verde di eucalipti: la strada discende, ed entra nella città a quota 2445 innestandosi alla rete stradale urbana a 861 km da Assab.

La vita della strada

L'autocamionale Assab-Addis Abeba vive già di una intensa vita propria, che fa sembrare un ricordo leggendario quello dell'inferno dancalo: il viaggio procede rapidissimo e sicuro: le autocorriere hanno impianti di aria condizionata ed ogni conforto, i posti di sosta sono accoglienti ombrosi e ventilati. L'autocamionale respingerà con forza irresistibile sempre più lontano dai suoi margini il mondo preesistente alla sua costruzione, per crearne uno nuovo più civile ricco ed umano.

In un prossimo avvenire sorgeranno lungo la strada ogni 50 km case cantoniere di architettura tropicale con ampi cortili coperti per i servizi, acqua condotta dalle sorgenti e dai pozzi, che costituiranno posti di appoggio e di ristoro per i viaggiatori ed i camionisti; saranno provviste di stazioni di rifornimento per carburanti, acqua e pezzi di ricambio. Lungo la strada sarà impiantata una linea telefonica.

Gli autocarri provenienti da Assab possono trainare su questa arteria dalle curve ampie, dai lunghi rettilinei, con pendenze che non superano il 7% e larghezza della sede di 9 m di cui 7 bitumati, un rimorchio, portando 160 q; il tempo di percorrenza da Assab alla capitale dell'Impero è ridotto a tre giorni; il costo del trasporto che è attualmente di L. 130 al quintale da Massaua ad Addis Abeba scenderà a circa metà partendo da Assab.

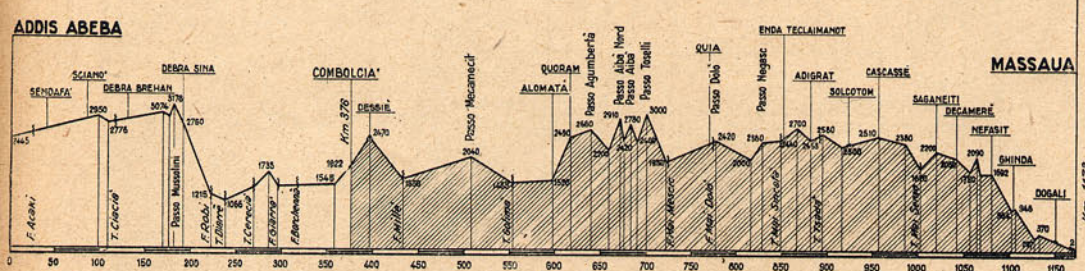
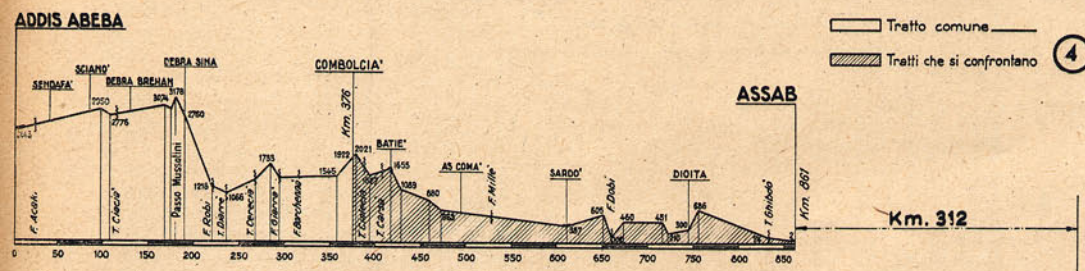
Per i passeggeri le comode autocorriere impiegheranno solamente un giorno e mezzo con pernottazione a Combolcià ed il trasporto costerà metà di quello attuale via Massaua che attualmente è di L. 1000 a persona.

Questi vantaggi, coordinati all'ampliamento delle opere portuali di Assab, si ripercuoterà immediatamente sul costo dei materiali e dei generi di consumo recando una intensificazione del ritmo costruttivo ed un miglioramento delle condizioni di vita e del livello civile.

Ultimata con il nuovo sbocco al mare la rete delle strade fondamentali ideate e create dal Duce, il popolo Italiano potrà rendere realtà il vaticinio del Duce stesso: « il popolo Italiano ha conquistato l'Impero col suo sangue e lo feconderà con il suo lavoro ».

Giuseppe de Florentiis

1. Strada della Dancalia - Ponte sul torrente Ghibdo, a 7 arcate di luce m 12 ciascuna.
2. L'autocamionale Addis Abeba-Assab nella rete di grande comunicazione dell'Impero.
3. Strada della Dancalia - Rilevato in costruzione per l'attraversamento della Valle dei Dobi.
4. Profili schematici di confronto delle due comunicazioni fra la Capitale ed il Mar Rosso.



do con un bel ponte a sette arcate di 12 m ciascuna; poscia va per altri 120 km di deserto infuocato senza un filo d'erba e senza tracce di vita, e cioè fino ai pozzi di Elidar, lasciando la sinistra il cono del Mussalli e superando una vasta depressione; al km 101, si è a 686 m s.l.m. e si raggiunge il ciglione della formazione lavica, per poi ridiscendere lungo 11 km fino a quota 300 nella larga valle del Dioita dove è costruito un ponte a 5 arcate di 4 m di luce. Si risale quindi fino al solco di Elidar attraversato anch'esso da un ponte a due arcate, che in alcune stagioni presenta tracce di acqua in superficie ed in cui vi sono molti pozzi scavati dai Dancali, una folta vegetazione di acacie che dà ristoro ai camionisti. Ma per 143 km dopo Elidar, fino all'incontro dell'Auasc a Tendaho non si vedono più tracce di acqua salvo che in pochi giorni subito dopo il periodo delle piogge.

Segue poi la piana di Matarà ed il vallone assai ampio del Dobi dal cui alveo si espandono acque magnesiache fortemente minera-

piane vengono a volte sommerse dalle acque ed i rilevati formati da sabbie hanno dovuto essere corazzati con rivestimenti di pietra.

La depressione dancala finisce all'incontro del Jeromè a 378 km da Assab, a quota 600; ivi hanno inizio le pendici che si addossano al ciglione dell'altopiano.

Il paesaggio cambia, e dopo Batie appare ricco di acque cospaio di tucul, verde per i boschi e i campi intensamente coltivati a cereali; l'ascesa procede fino a quota 2021 sul colle Monticolò dal quale si domina la magnifica conca di Combolcià con l'aeroporto e le recenti numerose costruzioni industriali, finché si raggiunge scendendo per due chilometri di percorso il bivio omonimo, da cui si hanno le seguenti distanze: km 485 per Assab, 702 per Asmara, 376 per Addis Abeba.

Dal ciglione dell'altopiano alla capitale dell'Impero il panorama presenta una attrattiva meno appassionante di quella della Dancalia, ma certo più familiare e riposante per la varietà delle verdi e movimentate pendici, per