

AFRICUS ERITREA



N.3

Periodico Culturale dell'Associazione ETS Italia Eritrea

Settembre 2025





PER AIUTARCI CON UN CONTRIBUTO
ASS.ITER ETS
Intesa San Paolo
IT44Y0306909606100000149008
BIC BCITITMM
IL TUO 5xMILLE AD ASS.ITER ETS
96104530587



**Ambasciata dello Stato
di Eritrea**



eritreajeritrea.com



Istituto di Cultura Eritrea



SOMMARIO

pag.

Editoriale	3
<i>Lidia Corbezzolo</i>	
Giornata mondiale della posta l'ufficio di Asmara	4
<i>Marilena Dolce</i>	
Eritrea il Molo Dux la costruzione dell'impero in AOI	6
<i>Marilena Dolce</i>	
Tra i cieli dell'impero, una storia tra Italia ed Eritrea	10
<i>Marilena Dolce</i>	



Progetto grafico e Stampa: Boutique Print & Desing, via dei Gracchi. 208- 00192 Roma
Abbonamento annuale euro 10,00
Finito di stampare: Settembre 2025
In copertina: In copertina il Prof. Claudio Crescini visita la Scuola di Taglio e Cucito per madri in difficoltà delle Suore Cistercensi di Asmara la cui Superiore è Suor Luul Afewerk.
Copertina di fondo: 5x1000
Hanno collaborato a questo numero: Lidia Corbezzolo, Marilena Dolce



AFRICUS ERITREA

EDITORIALE:

di Lidia Corbezzolo

Carissime Amiche e carissimi Amici

In questo numero un articolo dedicato alla Piscina Mingardi ed uno dedicato all'Ufficio Postale: luoghi molto cari ad ogni Asmarino.

Grazie Marilena grazie Asmara



Giornalista e fondatrice di EritreaLive, giornale indipendente dedicato al Corno d'Africa.

Da oltre dieci anni segue con continuità le dinamiche politiche e sociali dell'Eritrea e dell'Etiopia, con particolare attenzione ai rapporti regionali e agli equilibri geopolitici dell'area.

Ha collaborato con la testata online Affari Italiani, pubblicando articoli e analisi dedicati al Corno d'Africa e contribuendo alla copertura giornalistica di una regione spesso poco rappresentata nel panorama mediatico europeo.

Attraverso EritreaLive sviluppa un lavoro di informazione e analisi volto a rendere comprensibili le trasformazioni del Corno d'Africa a un pubblico italiano e internazionale.

GIORNATA MONDIALE DELLA POSTA, L'UFFICIO DI ASMARA

L'UFFICIO POSTE E TELEGRAFO DI ASMARA

di Marilena Dolce



ASMARA, Eritrea, Central Post Office, Ufficio di Poste e Telegrafo

Subito dopo l'unità d'Italia nascono le Regie Poste del Regno (5 maggio 1862), con la legge numero 604. Il loro scopo è assorbire le già esistenti amministrazioni postali preunitarie.

Così in seguito al suo arrivo in Eritrea, colonia italiana dal 1890, il governatore Ferdinando Martini decide che anche nella nuova capitale Asmara, debba esserci un ufficio di Poste e Telegrafo.

Che infatti è tra i primi edifici costruiti per dare "dignità" alla capitale. Ancora oggi l'ufficio Poste e Telegrafo è in Nakfa Avenue, un tempo Piazza Tancredi Saletta. Bella costruzione con molti fregi e decori progettata, come gran parte della città, dall'architetto Odoardo Cavagnari, nel 1916.

Asmara, Post Office, dettaglio fregi azzurri in alto

In questo modo si potevano, grazie all'ufficio postale, inviare e ricevere lettere e cartoline.

La prima cartolina illustrata risale a quegli anni. In un articolo del 1873, apparso sull'*Illustrazione Italiana* si legge che finalmente le cartoline sono arrivate anche in Italia.

Le cartoline, spiega l'articolo, non sostituiranno le lettere d'affari o d'amore. Perché non si vorrà che il postino legga i fatti nostri, ma saranno un modo più semplice rispetto alla lettera con busta, per avvisare la moglie che siamo arrivati bene, oppure che quanto atteso è giunto. O ancora un mezzo per rispondere, in modo informale, a un invito, oppure mandare gli auguri per il compleanno e l'onomastico.

Il ministro delle Finanze Quintino Sella

però non ne era convinto. Pensava che le cartoline fossero antieconomiche, così stabilì un prezzo più alto rispetto a quello degli altri paesi dove già circolavano al costo di 5 centesimi.

Per spedire una cartolina italiana bisognava invece pagare 10 centesimi, 15 se era prevista anche la risposta.

Comunque, anche con un prezzo alto, la cartolina diventa subito molto popolare. È utilizzata dal crescente numero di persone che sanno leggere e scrivere. Inoltre è diventato facile spedirle perché è raddoppiato il numero di uffici sul territorio nazionale, arrivando a quota quattromila.

La cartolina diventa perciò il modo più semplice e veloce per comunicare. Letteralmente, uno dei più usati mass media dell'età moderna. Oramai dimenticato, viste le statistiche recenti che dicono che solo 1 turista su 20, manda una cartolina...



Asmara, Post Office, dettaglio fregi azzurri in alto



Asmara - Scenette alla fontana.

ERITREA, IL MOLO DUX, PER LA COSTRUZIONE DELL'IMPERO IN AOI

VITO ZITA RACCONTA LA STORIA DI AURELIO BOLOGNESI E DELLA COSTRUZIONE NEL 1937 A MASSAWA DEL MOLO DUX

Di Marilena Dolce

Nel 1937 a Massawa si progetta il Molo Dux, per rendere più efficiente il porto della città, ora parte dell'Africa Orientale Italiana. Responsabile della sua realizzazione è Aurelio Bolognesi, come raccontato da Vito Zita nel libro "Molo Dux", Phasar Edizioni, 2022. Una lettura interessante, con foto inedite che testimoniano, insieme ai moltissimi dati riportati, l'edificazione dell'AOI, attraverso lavoro e militanza.

Negli anni Trenta Mussolini decide che, nell'impero vecchio e in quello di nuova conquista, sarà necessario aumentare il numero di infrastrutture. È il momento, per le città eritree, di nuovi piani regolatori, nuove strade, nuove tratte ferroviarie, ampliamenti dell'esistente.

Per Massawa, città della costa eritrea poggiata su due isole madreporiche, unite tra loro e con la terraferma da dighe in

muratura, i progetti di sviluppo si susseguono freneticamente. Massawa dovrà diventare il porto che sosterrà l'invasione dell'Etiopia dopo la cacciata del negus Hailè Selassie e la fondazione del nuovo Impero coloniale.

Gli italiani da poco uniti in nazione, erano sbarcati ad Assab nel 1869 con la nave della società di navigazione Rubattino e grazie alle operazioni politiche condotte per conto del governo da Giuseppe Sapeto. Lo stesso anno apre il Canale di Suez che cambierà il traffico marittimo diretto verso l'Africa e l'Oriente. Poco dopo la conquista di Assab, Massawa diventerà la capitale della prima colonia italiana con un porto strategico, fin dall'inizio, per gli scambi commerciali e le missioni militari.

Negli anni Trenta aumentano di numero le infrastrutture che collegano Massawa con Asmara, diventata nel frattempo capitale, Gondar, Dessiè e Addis Abeba. Si costrui-



Lavori del Molo Dux, la banchina vista dal mare. Archivio famiglia Bolognesi.



Chioggia, la casa di Aurelio Bognesi

scono una ferrovia e una memorabile teleferica che sarà smantellata dagli inglesi.

Nel 1914 con il piano regolatore preparato da Odoardo Cavagnari Massawa prende una prima forma di cittadina europea. Come Asmara, anche Massawa è divisa in zone. Solo in teoria però, perché la condizione non diventerà mai effettiva, né vincolante. La città continuerà a ruotare intorno al porto, al vecchio centro arabo e ai nuovi insediamenti residenziali, restando un esempio di convivenza tra influenze arabe ed europee, anche dopo l'entrata in vigore delle leggi razziali.

Nel 1921 però Massawa è distrutta da un terremoto e in seguito completamente ricostruita seguendo un nuovo piano regolatore. Con Mussolini gli interventi aumentano dopo la decisione del governo di ampliare il porto per incrementarne l'attività civile e militare. Siamo nel



Massawa, Aurelio Bognesi con sua moglie Olga. Archivio famiglia Bognesi.



Massawa 1938, il Maresciallo Graziani davanti al Palazzo del Governatore. Archivio famiglia Bognesi.

1937 quando l'ingegner Giuseppe Miari appronta per la città un altro piano regolatore che affianca quanto già esiste, la Banca d'Italia, La Posta, il vecchio Palazzo del Governatore. Taulud riceve un assetto nuovo, con strade, piazze, viali alberati, ville con giardini. Più distanti dalle isole di Taulud e Massawa i villaggi per i nativi e l'ospedale posto su un'altura. Nello stesso anno il porto di Massawa è al centro di ulteriori interventi per reggere il traffico che arriverà con le nuove guerre di conquista. È questo il motivo per cui si costruisce, di fronte al lungomare Umberto I, il molo "Dux", che avrebbe dovuto permettere l'attracco delle grandi navi. Alla direzione dei lavori ci sono l'ingegner Giuseppe Miari e il geometra Aurelio Bognesi.

Chi è Aurelio Bognesi ce lo racconta Vito Zita nel saggio dedicato alla costruzione del molo. Bognesi è uomo di fine Ottocento, nato a Sant'Elpidio a Mare, che si trasferirà in Eritrea

con la famiglia per dirigere, per conto dell'Ufficio Opere Pubbliche di Massawa, la costruzione del molo.

Un viaggio dalla provincia di Fermo all'Eritrea. Nella colonia italiana, cui diede il nome Carlo Dossi, Bolognesi rappresenta, con l'impegno sul lavoro, la famiglia, le relazioni sociali e diplomatiche, il ruolo affidato dal fascismo ai gerarchi incaricati della costruzione dell'Impero. Diplomatosi geometra nel 1909, Bolognesi si arruola nel Genio e, nel 1921, entra entusiasticamente nel Partito Nazionale Fascista, salendo di grado e lignaggio fino al 1941.

Le foto di famiglia ne narrano la storia, trasmessa a figli e nipoti. Nel 1922 è in camicia nera con le squadre d'azione e durante le sfilate delle milizie. A Chioggia, in Veneto, dove abiterà prima di partire per l'Eritrea, si occupa di allestire le cosiddette cucine economiche, cioè le mense per i poveri e coordinerà l'emergenza causata dall'alluvione del 1924-1925. Tra l'altro osservando la foto della sua casa di Chioggia non si può fare a meno di immaginarla in una cittadina eritrea, identica nello stile alle tante costruite là proprio dai geometri italiani.

A Massawa tra il 1887 e il 1932 il traffico commerciale verso l'estero, soprattutto verso l'Italia aumenta in modo considerevole, passando, nel 1935, da 500 a 5.500 tonnellate giornaliere. In quel periodo arrivano nel porto 554 navi con 271.000 uomini, 12 mila veicoli e 716 tonnellate di materiali.

Massawa ora è il porto più efficiente e sicuro del Mar Rosso. Negli anni dell'A.O.I le ditte autorizzate a lavorarvi sono molte, 404 nel settore alimentare, 131 per abbigliamento e arredamento, 128 per ferro e metallo, 66 per materiali da costruzione, altrettante per prodotti chimici, pelle e cuoio. Infine ci sono 114 imprese di import/export, negozi e attività varie. Un pezzo d'Italia lavora in Eritrea.

Il governo fascista, con Achille Starace e Thaon de Revel ministro delle finanze, approva gli stanziamenti per le "città di fondazione" e altri progetti per lo sfruttamento agricolo. I regi decreti del 1937 stabiliscono modi e procedure anche per la colonizzazione agricola. Il più noto è quello dell'Ente Colonizzazione Puglia d'Etiopia, con sede a Roma. Il suo

obiettivo era "porre in atto sistemi di colonizzazione che consentissero a un tempo la messa in valore dei terreni e il trasferimento di famiglie di contadini e di lavoratori dal Regno nell'Africa Orientale Italiana." L'Ente è finanziato dal Banco di Napoli, dall'Istituto Nazionale Fascista della previdenza sociale e dagli enti provinciali pugliesi. La zona data in concessione all'Ente di trovava nel Governatorato di Harar, in Etiopia. La sua chiusura fu dichiarata con decreto del ministro del Tesoro del 24 luglio del 1959.

Lo sfruttamento agricolo della colonia era stato tentato fin dall'inizio. Già nel 1891 la Commissione d'Inchiesta sulla Colonia Eritrea raccomandava al governo italiano l'altopiano per l'insediamento di coloni. Circa 300 mila ettari di terra furono dichiarati demanio e dati in concessione a privati o a compagnie. Una politica d'insediamento che però fallì per due motivi, per l'opposizione eritrea all'alienazione delle terre comuni e per la difficoltà di iniziare un'agricoltura europea senza prima aver fatto interventi d'irrigazione e senza aver importato macchinari e sementi. Così l'idea che la colonizzazione dell'altopiano avrebbe potuto avvenire grazie agli emigranti che precedentemente "prendeivano la via dell'America" non si concretizzò. Nel 1893 si insediarono dieci famiglie ma in seguito il programma fu fermato.

Nel 1936 Aurelio Bolognesi va in Eritrea, con l'incarico di addetto presso l'Ufficio del Genio Civile del Reparto Marittimo di Massawa. Il suo compito era curare progetti per la città, opere di pubblica utilità, come i lavori portuali e quelli della zona Fari e Segnalamenti Marittimi, oltre all'acquedotto di Dogali, importante per l'approvvigionamento idrico.

Relative a quest'epoca nell'album di famiglia ci sono immagini di Massawa con i tricolori che sventolano dai loggiati per le occasioni ufficiali, come l'arrivo della principessa Maria Josè. E poi sfilano foto di sahariane, uniformi bianche, mostrine dorate, serate di gala al Palazzo del Governatore quando ancora la scalinata bianca era percorribile. Quella stessa scalinata davanti alla quale è fotografato il maresciallo Rodolfo Graziani che, purtroppo, deve ad altro il suo posto nella storia del Corno d'Africa.

Spaccati di vita sociale, anche al femminile, con la contessa Miari, moglie dell'ingegnere, seduta a un Caffè della capitale con la signora Bolognesi.

E poi una bella immagine di giovani donne in colonia, a Massawa, e tra loro la contessa Du Lac.

Scrivono Zita in una nota relativa a quest'immagine che fin dal primo colonialismo di fine Ottocento, "un gran numero di nobili si sono recati in Eritrea ed Etiopia come esploratori, diplomatici, politici. Molti arrivano anche nel 1930 e tra loro Emanuele Du Lac Capet la cui figlia nata e cresciuta in Eritrea sposerà Emilio Riva". Non sono però i nobili a lavorare per far crescere la colonia, men che meno a investirvi. L'Eritrea non è mai stata la "loro" Africa, probabilmente proprio per l'impossibilità di diventare latifondisti. Oltre ai militari, il classico colono che arrivava in Eritrea era invece, quasi sempre, un giovane della piccola o media borghesia che cercava fortuna investendo nel lavoro delle proprie mani. Per questo motivo nel colonialismo liberale le divisioni tra coloni e colonizzati sono state meno forti. In quel primo periodo gli uni avevano bisogno degli altri, per fare il pane, spazzare il negozio, aiutare in officina, caricare il camion. Gli italiani che sono andati in Eritrea erano agricoltori, minatori, operai specializzati, capimastri e muratori, artigiani, impiegati, commercianti, calzolari, sarti e, perfino, modiste. E poi ingegneri, avvocati, medici, farmacisti. Tornando a Massawa, nelle idee di Mussolini l'isola di Taulud avrebbe dovuto diventare il luogo ideale per le residenze europee, verde e sul mare.

Il 5 maggio 1936 l'esercito italiano al comando di Pietro Badoglio entra ad Addis Abeba e il 9 maggio dal balcone di palazzo Venezia il duce proclama ufficialmente la fondazione dell'Impero. Il re Vittorio Emanuele III diventa re d'Etiopia, appoggiando così la sopraffazione fascista. Badoglio diventa Viceré, lasciando però quasi subito il posto a Rodolfo Graziani che, dopo aver subito un attentato da parte della resistenza etiopica, scatenerà una violentissima ritorsione.

A Massawa intanto prende corpo il progetto di ammodernamento e potenziamento del porto.

Un intervento che avrebbe dovuto riguardare le strutture esistenti e la creazione di altre nuove. L'obiettivo è far arrivare dal porto verso l'entroterra tutto l'occorrente per l'organizzazione civile ed economica dei territori

conquistati. Il progetto del Molo Dux se lo aggiudica la ditta S.C.A.L.A., Società Anonima Lavori Africa.

Inaugurato il 28 ottobre 1938, il molo Dux prende forma grazie a una particolare tecnica per la costruzione della banchina le cui fondazioni si trovavano a poco più di sette metri sotto il livello del mare. Con l'impiego di una castellatura sono costruiti cassoni galleggianti in conglomerato cementizio armato, prima riempiti d'acqua, poi affondati su un fondale di pietrame spianato dai palombari, quindi svuotati e riempiti di calcestruzzo. Il paramento esterno della banchina è realizzato con lastre di granito di Nefasit. Sono inoltre preparati i dispositivi necessari per l'attracco, anelli di ormeggio e scale di approdo.

Due anni dopo, il 10 giugno 1940, l'Italia dichiara guerra a Francia e Inghilterra. Quello stesso giorno gli inglesi bombardano Asmara e poco dopo Massawa, che sarà presa nell'aprile del 1941. Il lavoro di Bolognesi si interrompe. Lui però vorrebbe arruolarsi ma poiché nessuno ne revoca il congedo si trasferirà con la famiglia ad Asmara, abitando a palazzo Falletta.

Il molo Dux, e Massawa, perla del Mar Rosso, giunsero così alla fine, come l'Impero", scrive Vito Zita, che aggiunge, "oggi il porto di Massawa conserva ancora la struttura della banchina del molo Dux", quasi irriconoscibile però per i pesanti bombardamenti subiti dalla città. Negli anni Cinquanta infatti l'Eritrea diventa parte dell'Etiopia, prima sotto l'imperatore Hailè Selassie, poi occupata dalla giunta militare di Menghistu Haile Mariam. Ed è il Derg che sferra un duro colpo contro Massawa, per annientarne la resistenza. Un pesante bombardamento costato la vita a moltissimi civili e di cui la città porta ancora oggi i segni. Massawa però non si è piegata, come dimostra l'operazione Fenkil del febbraio 1990, antepresa della liberazione di Asmara, il 24 maggio 1991.

Nel 1945 Aurelio Bolognesi rientrato in Italia si trasferisce a Napoli per occuparsi di un'altra città ferita e della ristrutturazione del suo porto. Anche questa una storia che vale la pena di leggere.

TRA I CIELI DELL'IMPERO, UNA STORIA TRA ITALIA ED ERITREA

È IL ROMANZO DI MAURO MORUZZI USCITO A FINE 2024
E AMBIENTATA IN AFRICA ORIENTALE ITALIANA.

di Marilena Dolce

Esattamente un anno fa, lo scorso gennaio, in occasione del vertice Italia-Africa, il ministro della Difesa Guido Crosetto ha restituito al premier d'Etiopia, Abiy Ahmed un aereo della loro flotta, sottratto a suo tempo dalle truppe di Benito Mussolini.

Il monoplano si chiama Tsehay, Sole, nome della terza figlia dell'imperatore Hailè Selassie ed era il primo aereo costruito in Etiopia negli anni Trenta. In realtà ha volato pochissimo, solo una trentina di ore prima di essere requisito dagli italiani nel 1936. Il ministero della Difesa ha precisato che dal 1941 fino alla restituzione, l'aereo è rimasto nel Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle, nel Lazio, vicino a Bracciano

Ed è proprio lì, a Bracciano, nei capannoni di quello stesso museo che Giovanna, la protagonista femminile del romanzo *Tra i cieli dell'Impero*, comincia la sua storia eritrea.

Lei e il padre sono alla ricerca di un biplano Fiat C.R.42 pilotato in Africa Orientale Italiana nel 1940-1941, dal tenente Marco Fontanini, questo il suo nome nel romanzo.

Come sa chi ha letto i precedenti romanzi di Moruzzi ambientati in Eritrea, anche in questo caso la narrazione, intrecciata alla storia, lascia spazio all'immaginazione e alle ipotesi.

Il libro è frutto di un lungo lavoro di ricerca, in Italia ma anche in Eritrea, per ascoltare storie di vita e visitare i luoghi. Ogni personaggio del romanzo ha dietro di sé una persona che ha raccontato la propria vita. "Tutti i personaggi del libro narrano storie vere, che poi io attribuisco ai miei personaggi, modificandole in parte. I personaggi si riferiscono a persone esistenti o che sono esistite, perché io so scrivere solo di ciò che vedo, raramente invento..." spiega Moruzzi.

Perciò il romanzo racconta, pagina dopo

pagina, emozioni, immagini, realtà e storie degli uomini della 412ma squadriglia Autonoma Caccia Terrestre della Regia Aeronautica Militare Italiana. Quella che sulla fusoliera porta il simbolo dell'Africa con al suo interno, il cavallino rosso rampante.

Lo stesso cavallino rosso che Francesco Baracca, asso della prima guerra mondiale, aveva scelto per il suo velivolo, dopo le molte vittorie.

Gli aerei della 412ma squadriglia, che volano nel 1941-1942 in Eritrea, sono chiamati Falco. Della storia della squadriglia però si sa molto poco. L'Italia del dopoguerra, per evitare di trovarsi faccia a faccia con l'avventura coloniale e il suo epilogo fascista, le ha dimenticate.

Così, per seguire le tracce di Marco Fontanini e del suo biplano, Giovanna parte per l'Eritrea dove scoprirà intrecci tra storia coloniale e storia locale, vita militare e civile, realtà e sogno. Percorrendo in macchina i chilometri che, dall'altopiano della capitale Asmara conducono sulla costa, Giovanna ritrova i lasciti coloniali ancora esistenti, la ferrovia e la strada.

Ma chi era il pilota Marco Fontanini?

Nel romanzo nasce a San Daniele il 25 ottobre 1917, mentre gli austriaci occupano il Carso dopo la disfatta italiana. Marco parte per la Spagna nel 1936, come pilota dell'aviazione legionaria per combattere nella squadriglia La Cucaracha, che in seguito riceverà l'encomio di Mussolini.

Poco dopo, nel 1940, combatte in Eritrea. Uno dei pochi a salvare sé stesso e il proprio aereo. A Giovanna dicono che forse è stato fatto prigioniero dagli inglesi ma che, fuggito dal campo di prigionia in Kenya, sia in seguito tornato in Eritrea, diventando un "insabbiato", cioè uno che voleva far sparire

le proprie tracce.

Arrivata a Massawa, Giovanna incontra un anziano signore italiano rimasto in Eritrea anche dopo il 1941 che le narra molte cose, parlandole anche delle ferite della città. Della sua bellezza che ancora si scorge, se la si immagina com'era prima dell'attacco etiopico del Derg. Un attacco vile che, arrivato dal cielo quando ormai tutto era perso, ha infierito sulla città e sulle case, uccidendo i civili. Una lugubre distruzione ordinata da Menghistu Haile Marian per colpire duramente il Fronte Popolare di Liberazione Eritreo che, poco prima della liberazione di Asmara, aveva respinto a Massawa l'esercito etiopico e i suoi alleati con l'operazione Fenkil, estirpazione.

Marco è un uomo che, come dice Giovanni alla sua interlocutrice, "volava alto", anche se dalla parte sbagliata, cioè a fianco del regime fascista e che in Eritrea combatte contro gli inglesi la sua ultima battaglia nel cielo sopra Keren

Una battaglia, quella di Keren che, nel 1941, chiude l'esperienza coloniale in AOI, con almeno 50 mila tra morti e feriti. Tra loro moltissimi ascari, i soldati eritrei delle truppe italiane. Uomini rimasti quasi sempre senza nome, pur avendo combattuto fino all'ultimo con valore e coraggio, come testimoniato dal comandante Amedeo Guillet.

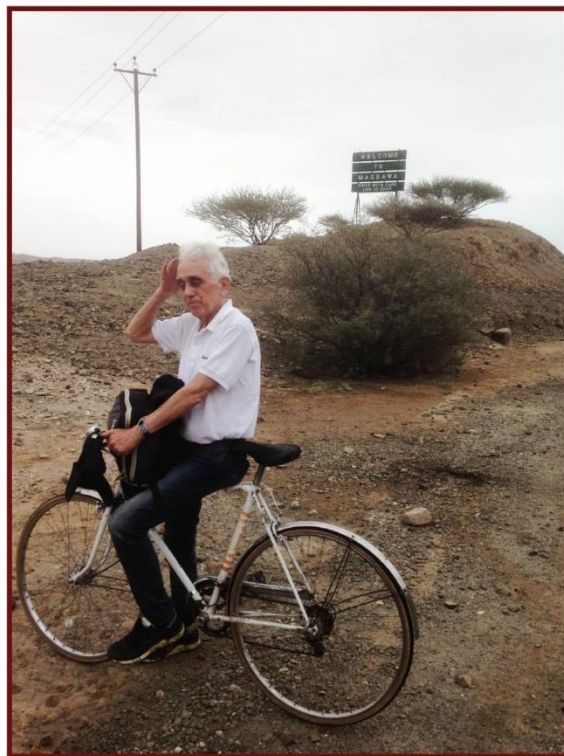
Tornando al pilota Fontanini, dopo Keren, prende parte alle prime coalizioni per combattere contro l'Etiopia che, negli anni Cinquanta aveva incluso l'Eritrea in una federazione, diventata ben presto però un'annessione forzata. Nel 1960 al Cairo si forma il Fronte di Liberazione e, poco dopo, il 1 settembre 1961, Idris Awate, un combattente beni amer originario di Tessenei, attacca, con un manipolo di uomini, una stazione di polizia nella regione del Barka, dando l'avvio ai trent'anni di guerra di liberazione (1961-1991).

Dopo la sconfitta di Keren però, per gli italiani che restano in Eritrea, la vita cambia. Non più militari, continuano a essere commercianti, meccanici, salumieri, tassisti, barbieri. Lavorano in Eritrea fino agli anni Settanta, quando le nazionalizzazioni decise dall'Etiopia, togliendo loro ogni proprietà, li

costringeranno ad andarsene. Che fine ha fatto l'aviatore Fontanini? il lettore lo scoprirà seguendo ancora le testimonianze raccolte da Giovanna e i suoi incontri che la riportano da Massawa ad Asmara.

Prima di partire dall'Eritrea, però Giovanna ci condurrà, ancora una volta, per le vie di Massawa. Lì dove un tempo c'erano bei palazzi dalle architetture moresche, terrazze affacciate sul mare e tanti alberghi eleganti, ora resta l'Hotel Torino, chiuso, "immobile al centro della città vecchia, come un pachiderma ormai morto".

Nel suo viaggio Giovanna intreccia una relazione dal risolto anche sentimentale, con un uomo che si chiama Marco ed è stato, anch'egli, pilota... Lui le racconta che, nel 1975, si è unito ai guerriglieri eritrei. "Come pilota militare e civile", le spiega, "ero per i fighters qualcosa di prezioso". Adesso la vita di Marco, forse alter ego di Marco Fontanini, è colma di tanti ricordi, tante immagini che si sovrappongono le une alle altre, tra Eritrea e Italia, dove tornerà con Giovanna, per ritrovare a Roma l'ultimo fantasma della sua vita passata.



Mauro Moruzzi in Eritrea, a Massawa



**5xMille
ad Assiter ETS
C.F.96104530587**



*Caro Amico Commercialista
vuoi invitare la tua clientela a destinare
il 5 x mille ad Assiter Ets
che fa tanto del bene? Grazie di cuore*

Il Direttivo Assiter Ets

Assiter Ets
via Dei Gracchi 278 - 00192-Roma
cell. 366 52 47 448