

Ricordi dell'impero

1. Un giovane ingegnere

I ricordi, di cui qui si parla, dell'effimero "impero" italiano d'Etiopia, non possono essere, ovviamente, i miei personali, dato che sono nato nel 1936, per l'appunto "l'anno dell'impero"; sono invece quelli di mio padre Tomaso Zattoni, così come mi sono pervenuti attraverso le chiacchierate fatte in famiglia quando io ero ancora un ragazzo, nonché attraverso una serie di documenti e appunti relativi all'attività svolta da mio padre in Etiopia; questi ultimi, che comprendono fra l'altro un album di fotografie (mio padre era un ottimo fotografo), sono emersi abbastanza casualmente e inaspettatamente da un vecchio armadio pochi anni fa, molto tempo dopo la morte del loro autore. Questi era arrivato in Etiopia, sbarcando a Massaua, in un qualche giorno dell'estate del 1936, quindi non molte settimane dopo che la colonna Badoglio, chiamata dalla stampa italiana alquanto pomposamente "colonna della ferrea volontà", aveva occupato la capitale Addis Abeba (5 Maggio 1936); l'imperatore d'Etiopia, il *negus* Hailé Sellassié, aveva fatto appena in tempo a fuggire a Gibuti con la sua famiglia, viaggiando sull'unica ferrovia del paese, la Addis Abeba – Gibuti, gestita dalla società franco-etioptica CFE (Chemins de Fer Franco-Ethiopiens), un attimo prima che venisse intercettata dalle truppe italiane.

Proprio a questa ferrovia erano collegate le ragioni della presenza di mio padre in Etiopia: qualcuno infatti, poco dopo la conquista di Addis Abeba, aveva deciso di mettere allo studio una sua diramazione che permettesse di raggiungere il mare non a Gibuti, allora colonia francese, ma ad Assab, rimanendo quindi per intero in territorio italiano (**Fig. 1**); chi fosse questo qualcuno non risulta dalle carte, ma doveva trattarsi del generale Graziani, che il primo Giugno aveva rimpiazzato il generale Badoglio quale viceré e governatore della nuova colonia dell'Africa Orientale Italiana (A.O.I) o del suo superiore diretto, il Ministro delle Colonie Lessona, o di entrambi, e può anche darsi che essi agissero in base a un suggerimento dello stesso Mussolini; le motivazioni erano infatti evidentemente politiche, anche se, come si vedrà, lo studio avrebbe evidenziato anche alcuni obiettivi vantaggi tecnico-economici.

Mio padre era allora un giovane di primo pelo, sia come età che come esperienza professionale: nato a Forlimpopoli il 23 Settembre 1905, si era laureato in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Torino con ottimi voti e in perfetto orario, il ché dovrebbe voler dire nel 1929; aveva fatto il servizio militare come sottotenente di artiglieria ed era poi stato quasi subito assunto alle Officine Reggiane, ma, poco tempo dopo (credo dopo meno di un anno), l'azienda era entrata in crisi ed era stata costretta a massicci licenziamenti in cui anch'egli era rimasto coinvolto; trovò poi un impiego temporaneo nella costruzione della ferrovia Rimini – San Marino (pochi oggi ricordano questa ferrovia, che ha avuto vita breve, poiché non è sopravvissuta alla guerra) e infine vinse il concorso per entrare nelle ferrovie di stato (FS); non ho le date precise ma, alla luce di quanto visto fin qui, la sua entrata in ferrovia dovrebbe essere avvenuta nel 1934 e quindi, all'arrivo in Etiopia, egli doveva avere circa due anni di anzianità; la sua precedente sede di lavoro alle FS era stata Lecce, dove aveva messo su casa, perché nel frattempo si era sposato; partendo lasciò la moglie incinta, la quale tornò allora a Rimini, dalla sua famiglia, dove, nell'Ottobre del '36, avrebbe partorito il sottoscritto. Trovo abbastanza sorprendente che uno studio importante come quello della nuova diramazione sia stato affidato a due giovani ingegneri, quali erano allora mio padre e il suo collega ing. Fanelli, di poco più anziano di lui, ma questo risulta chiaramente dalle carte, in particolare dal documento con cui il progetto di massima venne poi approvato, in cui Fanelli e Zattoni, e solo loro, sono esplicitamente indicati come autori; non sembra inoltre che fra i due esistesse un rapporto di subordinazione gerarchica, visto che i loro nomi sono sempre citati in ordine alfabetico, senza

qualifiche; in ogni caso la loro collaborazione dovette funzionare bene anche sul piano personale, perché rimasero poi sempre buoni amici (¹).

La solenne proclamazione dell'impero, fatta da Mussolini il 9 Maggio, ricorda molto la "*mission accomplished*" del presidente Bush junior; in entrambi i casi, in realtà, quella che era finita era la parte più facile del lavoro, la fase della guerra convenzionale, ma rimaneva da affrontare il compito più duro, la costruzione del nuovo ordine e la lotta contro l'inevitabile resistenza guerrigliera; anzi a rigore in Etiopia neanche la prima fase era stata ancora completata, perché vari eserciti etiopici, per quanto mal ridotti, erano ancora in campo nel sud e nel sud-ovest del paese e ras Immirù, che il negus partendo aveva nominato viceré, si sforzava di coordinarne l'azione dalla capitale provvisoria di Gore (**Fig. 1**), dove sperava (invano come sarebbe risultato presto chiaro) di ricevere rifornimenti di armi dal Sudan Anglo-egiziano; nel frattempo aveva avuto inizio la stagione delle piogge, che in Etiopia va da Aprile a Settembre e che, in un paese largamente privo di strade, rendeva impossibili grossi movimenti di truppe, per cui ras Immirù e i suoi potevano contare su alcuni mesi di respiro. Si ebbero invece quasi subito le prime manifestazioni della guerriglia: durante il mese di Giugno la ferrovia fu ripetutamente attaccata dalle bande abissine e il 28 Luglio queste osarono perfino tentare la riconquista di Addis Abeba, da cui furono ricacciate solo dopo tre giorni di aspri combattimenti; in questa occasione Petros vescovo (*Abba*) di Dessié, che si era battuto alla testa degli insorti, cadde prigioniero e fu subito fatto fucilare da Graziani; alla fine di Settembre vi fu poi, in un punto della ferrovia a circa 40 km da Addis Abeba, un attacco, respinto con fatica e non senza perdite, al treno che portava il Ministro delle Colonie Lessona, venuto a rendersi personalmente conto della situazione.

Finita la stagione delle piogge le truppe italiane poterono peraltro procedere senza soverchie difficoltà alla liquidazione di quello che restava delle forze regolari etiopiche: Gore fu occupata il 26 Novembre e pochi giorni dopo ras Immirù fu costretto alla resa e mandato in Italia al confino nell'isola di Ponza, nella stessa casa in cui, ironia della storia, sarebbe stato poi confinato lo stesso Mussolini; uno degli ultimi grandi capi abissini a cadere fu ras Destà, genero dell'imperatore, che fu catturato e subito fucilato il 24 Febbraio 1937.

Questi eventi furono però ben lungi dal portare pace e tranquillità perché, il 19 Febbraio 1937, si era verificato l'attentato a Graziani, che segnò un nuovo punto di svolta: l'attentato fu opera di due giovani abissini che, nel corso di una pubblica cerimonia, lanciarono ben otto bombe a mano e riuscirono poi a dileguarsi approfittando del panico generale; Graziani che aveva riportato ferite multiple da schegge, peraltro non gravi, scatenò immediatamente una reazione di tale indiscriminata ferocia da risultare anche gravemente controproducente; per tre giorni squadracce italiane si aggirarono per Addis Abeba uccidendo tutti gli Abissini che incontravano, senza distinzione di sesso e di età; pochi giorni dopo il vago sospetto che gli attentatori si fossero rifugiati nel monastero di Debra Libanos, uno dei più antichi e venerati del paese, bastò a Graziani per ordinarvi un secondo massacro, in cui perirono molti monaci e diaconi ma anche semplici pellegrini in visita al santuario; il numero complessivo delle vittime di questa repressione non è noto con precisione, ma certamente è dell'ordine di diverse migliaia.

Naturalmente tutto ciò non fece che procurare nuovo combustibile per il fuoco della guerriglia, che conobbe infatti, per tutto il 1937, una notevole recrudescenza; alla lunga anche Mussolini si rese conto che l'approccio di Graziani era sbagliato e controproducente, il che lo indusse, nel Novembre – Dicembre di quello stesso anno, a licenziare sia Graziani che il ministro Lessona, sostituendo il primo col Duca d'Aosta; a seguito di questo avvicendamento la politica del governo in Etiopia si fece più moderata e flessibile e ottenne così un certo miglioramento della situazione ma non certo la fine della guerriglia, con la quale gli italiani dovettero continuare a convivere fino alla fine dell'effimero impero.

¹ Molti anni dopo, quando mio padre era già morto e io stavo cercando un'alternativa al mio primo impiego, presso la Galileo di Firenze, di cui per varie ragioni non ero soddisfatto, l'ing. Fanelli mi aiutò a trovarla presso la CGE di Milano.

Mi sono soffermato su questi fatti ben noti (ma largamente rimossi, ho l'impressione, dalla memoria storica degli italiani) per ricordare quale fosse la situazione in Etiopia nel periodo di permanenza di mio padre nel paese; egli infatti ritornò definitivamente in Italia nel Settembre del '37 a causa della grave malattia di mia madre, arrivando però troppo tardi per trovarla ancora viva; il suo lavoro in Etiopia era peraltro ormai concluso per cui è presumibile che avrebbe comunque lasciato il paese poco dopo.

Durante il periodo poté comunque tornare in Italia in licenza almeno una volta (forse a seguito della mia nascita) perché ricordo che mi parlò di un volo dalla Libia con scalo a Khartum; doveva certamente trattarsi di un volo militare, il che, per inciso, ci fa capire quanto fosse in realtà all'acqua di rose l'ostilità ufficiale inglese nei confronti dell'Italia (Khartum era ed è la capitale del Sudan, allora colonia anglo-egiziana e quindi di fatto inglese).

Nonostante la situazione generale tutt'altro che tranquilla, mio padre non si trovò mai coinvolto in combattimenti (altrimenti me ne avrebbe parlato), fatto che si spiega, almeno in parte, con gli itinerari seguiti, con ogni probabilità, da lui e dalla sua squadra: mi sembra infatti logico supporre che uno dei primi risultati del loro lavoro sia stato la relazione "Impianti ferroviari di Assab" a firma Fanelli, Zattoni (non datata), e che essi abbiano poi proseguito i loro rilievi a Sardò e nelle altre località della Dancalia che la nuova ferrovia avrebbe dovuto attraversare; furono poi a Dire Dawa, probabilmente più di una volta, senza dubbio per meglio conoscere la ferrovia francese esistente; in effetti nessuna di queste zone era interessata da fenomeni di guerriglia, poiché questi si concentravano nelle zone abitate dalle etnie amhariche che erano state fino ad allora dominanti; per le varie etnie soggette, quali Dancali (Afar), Galla (Oromo) ecc. la conquista italiana significava invece niente altro che un cambiamento di padrone, che poteva essere preso con filosofia o essere talvolta perfino gradito.

Più tardi tuttavia si spostarono a Addis Abeba e dintorni e, come vedremo, fecero sopralluoghi nella zona di Hadama e anche in quella del lago Zuai; si trattava di zone alquanto più "calde" ma anche qui, a quanto sembra, non fecero cattivi incontri; pur non essendo, in senso stretto, dei militari, erano militarizzati, quindi erano in uniforme e nei loro spostamenti, fatti il più delle volte a dorso di mulo, usufruivano di una piccola scorta armata (**Fig. 2, 3**).

2. Il progetto

Non so se di propria iniziativa o per istruzioni superiori Fanelli e Zattoni fecero precedere al progetto vero e proprio un'analisi piuttosto ampia delle vie di comunicazione già esistenti nell'impero e del loro possibile sviluppo futuro; da questa emergeva chiaramente la constatazione che il territorio etiopico, a causa degli alti costi e delle ridotte velocità conseguenti alla sua natura fortemente montagnosa, si prestava poco all'impiego del trasporto su rotaia e che quindi la parte del leone doveva essere assegnata al trasporto su strada, sul quale del resto si stava già attivamente lavorando; oltre alla tratta allo studio, essi consigliarono però di prendere in considerazione anche il prolungamento fino a Gondar della ferrovia Massaua – Agordat già esistente, che avrebbe potuto seguire per lungo tratto la valle del fiume Angareb, con pendenze abbastanza dolci, e solo in un ultimo tratto di circa 30 km avrebbe dovuto affrontare pendenze molto maggiori (Gondar si trova infatti a 2363 m. sul livello del mare); in generale la logica che chiaramente si imponeva per qualsiasi nuova ferrovia era comunque quella di sfruttare per quanto possibile i bassopiani che circondano l'altipiano etiopico e di arrampicarsi su di questo solo per tratte il più possibile brevi. Passando al progetto vero e proprio Fanelli e Zattoni mettevano anzitutto in evidenza nelle loro relazioni la insufficiente capacità della ferrovia esistente e soprattutto della tratta Dire Dawa – Gibuti, che si svolgeva per circa 90 km in territorio francese, e la difficoltà di ovviarvi; infatti a causa dei forti dislivelli (Dire Dawa si trova ad un'altezza di 1200 m) sarebbe stato opportuno studiare un cambiamento di percorso ed era poco probabile che i francesi fossero disposti a collaborare; per contro, secondo il loro studio, la tratta Addis Abeba – Auasc (**Fig.4**), comune anche

alla nuova ferrovia per Assab, era suscettibile di sostanziali miglioramenti, sempre dal punto di vista della capacità, con costi e tempi d'attuazione limitati.

Inoltre il tracciato previsto per la tratta interamente nuova, Auasc – Assab, presentava caratteristiche assai favorevoli: da Auasc, sito ad un'altezza di 917 m, esso seguiva per lungo tratto la riva sinistra del fiume Auasc e proseguiva poi per Sardò, con una discesa molto graduale fino ai m.300 circa di quest'ultima località; fra Sardò ed Assab era prevista, per evitare saliscendi, una leggera deviazione verso Nord con una salita a poco più di 400 metri prima di scendere verso la costa; le pendenze venivano così ad essere contenute entro valori assai modesti, 2,27% per la tratta Auasc – Sardò e 5,55% per la Sardò – Assab; tutto ciò venne illustrato dettagliatamente in una relazione completa di carte geografiche e diagrammi altimetrici, una bozza della quale risulta datata al Dicembre 1936.

Il percorso complessivo della Addis Abeba – Assab risultava più lungo di quello della Addis Abeba – Gibuti ma non di molto (1465 km contro 1401 km) e le sue caratteristiche più vantaggiose promettevano di compensare ampiamente questa piccola differenza.

L'intero progetto fu poi arricchito da due proposte aggiuntive, presentate nella stessa relazione, che avrebbero dovuto accrescerne l'interesse e che erano probabilmente il risultato di un'iniziativa autonoma dei nostri due ingegneri: la prima di queste riguardava la realizzazione di una diramazione che avrebbe permesso di raggiungere Dessiè percorrendo la vallata del Borchenna; la relativa tratta sarebbe stata lunga solo 110 Km o poco più ma naturalmente, trovandosi Dessiè sull'altipiano a circa 2400 m d'altezza, avrebbe comportato pendenze elevate (fino al 18,2%); l'idea però appare valida poiché la zona di Dessiè, piuttosto importante, a differenza di quella di Addis Abeba non era minimamente servita dalla ferrovia esistente; la seconda proposta riguardava la possibilità di elettrificare un tratto della linea (quello, già esistente, da Addis Abeba ad Auasc) grazie allo sfruttamento di alcuni salti dell'alto corso dell'Auasc che si trovano convenientemente vicini a Hadama e dunque alla ferrovia.

La relazione accenna infine alla possibilità di un'ulteriore diramazione, da Moggio (**Fig. 4**) verso la regione del lago Zuai; l'idea non viene elaborata, tuttavia risulta dal dossier che Zatonni eseguì poi effettivamente, a quanto sembra da solo, una perlustrazione preliminare della zona e ne fece una breve relazione.

Molto più approfondita fu la perlustrazione che Zatonni condusse, ancora una volta da solo, su un tratto del fiume Auasc al fine di individuare i salti sfruttabili per la centrale elettrica che avrebbe dovuto permettere l'elettrificazione del tratto di ferrovia Addis Abeba – Auasc; il risultato fu un rapporto molto dettagliato corredato da carte e schizzi dei rilievi cartografici e altimetrici eseguiti. Il tratto di fiume esaminato, da Ponte Licurgo ⁽²⁾ al villaggio di Uargi (**Fig. 5**), era lungo complessivamente una trentina di chilometri ma la parte più interessante era la prima, lunga circa 10 km, che va dal ponte fino quasi alla curva che il fiume fa per puntare su Uargi; questo tratto è infatti caratterizzato da una serie di rapide e cascate, che fanno scendere il fiume dai 1625 metri di Ponte Licurgo fino a 1440 m. poco prima della curva; dopo di questa il corso del fiume torna a scendere più lentamente fino ad un'altezza di 1400 m. in corrispondenza di Uargi, dopo di che si ha un ulteriore salto di circa 40 m..

Nella sua conclusione il rapporto, considerando evidentemente privo di interesse quest'ultimo salto, proponeva varie soluzioni alternative, la più ambiziosa delle quali prevedeva lo sfruttamento dell'intero salto fra i 1625 m. del ponte ed il suddetto punto a 1440 m. prima della curva.

Il rapporto definisce comunque con precisione la zona di interesse e, dato che questa era invece ancora indicata in modo alquanto generico nella relazione del Dicembre 1936, ne consegue che le perlustrazioni relative devono aver avuto luogo successivamente, nel 1937, probabilmente prima della fine di Aprile, che segna l'inizio della stagione delle piogge, periodo nel quale deve essere stato effettuato anche il molto più breve sopralluogo nella zona dello Zuai.

² Il ponte con cui una strada che portava da Hadama verso sud-est attraversava l'Auasc (**Fig. 5**) Strano nome! Suppongo si tratti di un toponimo indigeno e che la coincidenza col leggendario legislatore spartano sia del tutto casuale.

I lavori si svolsero in condizioni ambientali piuttosto difficili, dato che, per spostarsi, non c'era altra possibilità che andare a piedi o a cavallo; sia la zona dell'Auasc che quella dello Zuai erano inoltre da considerare abbastanza calde sotto il profilo di possibili azioni della guerriglia, ma, come già detto, niente del genere risulta né dalle carte né da ciò che ricordo dei racconti di mio padre.

Il punto di arrivo di tutti questi lavori è probabilmente rappresentato da una relazione di cui nell'archivio di mio padre esistevano delle copie non datate e non firmate, per cui non mi è noto da chi e quando sia stata emanata; è peraltro logico pensare che sia stata scritta dopo la fine delle perlustrazioni suddette e quindi abbastanza avanti nel 1937; in ogni caso essa approva "lo studio degli ingg. Fanelli e Zatonni", ivi compresa l'elettrificazione della tratta Addis Abeba – Auasc e anzi aggiunge una valutazione dei costi dell'elettrificazione del rimanente tratto Auasc – Assab, sulla cui opportunità non si pronuncia però esplicitamente; tace invece sulla diramazione per Dessiè, nonché su quella del lago Zuai, cosicché si deve ritenere che tali idee siano state lasciate cadere.

È comunque chiaro che questa approvazione non aveva alcun significato esecutivo, perché il progetto non passò mai alla fase operativa; tuttavia l'idea era ancora nell'aria all'inizio del 1940 (quando la guerra mondiale era già cominciata, ma l'Italia era ancora neutrale), perché nel dossier figurava una lettera del 28/1/1940 con cui la direzione generale delle FS convocava gli ingg. Fanelli e Zatonni a un incontro a Roma, al fine di riprendere il discorso sulla base del loro ormai antico studio; naturalmente la cosa non andò avanti ed è facile capire perché.

3. I rapporti col paese

Della sua esperienza africana, che pure si era conclusa in circostanze per lui così tragiche, mio padre conservava senza alcun dubbio un buon ricordo, così buono da sconfinare quasi nella nostalgia; non faccio fatica a spiegarmelo perché, mentre da un lato lo studio in cui era stato impegnato era stato senza dubbio stimolante dal punto di vista professionale, dall'altro è ben comprensibile che quelle scorribande a cavallo attraverso lande desolate ma di selvaggia e severa bellezza abbiano solleticato il suo spirito di avventura.

Poiché era un uomo di mente aperta e di buona cultura, anche ben al di fuori del campo professionale, provava interesse per il paese in cui si era venuto a trovare, per la sua civiltà e per la sua storia, di cui sapeva qualcosa allora e continuò sporadicamente a interessarsi anche dopo; per esempio ancora negli anni 50 comprò un libro sulla storia medievale dell'Etiopia (J. DORESSE, *L'empire du Prêtre-Jean*, Paris 1957), e lui era uno di quelli che leggono sempre i libri che comprano; per inciso quel libro lo lessi anch'io e destò in me abbastanza interesse da indurmi, molti anni più tardi, a occuparmi un po' della storia dell'Etiopia, in particolare dei secoli XVI e XVII⁽³⁾; d'altra parte, essendo stato sempre in movimento, per lo più in luoghi lontani dai maggiori centri abitati e dal cuore del paese, mio padre deve aver avuto solo scarse possibilità di coltivare tali interessi; i suoi contatti con gli indigeni furono necessariamente superficiali, per ovvie ragioni linguistiche e culturali e anche perché la situazione generale non era certo tale da incoraggiarli; il loro interesse per loro dovette quindi limitarsi agli aspetti etnografici, che furono oggetto di parecchie delle sue foto (**Figg. 6 e 7**)

Tuttavia trovò il modo di visitare Lalibela e le sue famose chiese scavate nella roccia e, se la memoria non mi inganna, anche le rovine di Aksum; per quanto posso ricordare non ne fu però troppo impressionato, giudicando che si trattasse di manifestazioni artistiche alquanto primitive, certo interessanti ma non di grande valore estetico; è un giudizio che può avere la sua parte di validità ma che è forse da vedere nel quadro della scarsa disponibilità degli europei del tempo, piccole minoranze a parte, ad apprezzare forme artistiche lontane dalla propria tradizione.

³ Vedi in questo sito alla voce Storia/Altro: *Il regno del Prete Gianni, L'Etiopia dei gesuiti e L'avventuroso viaggio del padre Fernandes*.

Più in generale direi che mio padre condivideva, e non è certo il caso di stupirsi, il punto di vista fortemente eurocentrico comune alla stragrande maggioranza degli europei del suo tempo; oggi facciamo fatica a immedesimarci del tutto nella mentalità propria di un'epoca, pure non tanto lontana, nella quale tutta l'Africa e gran parte dell'Asia erano suddivise in colonie o protettorati delle varie potenze europee, ma allora la parola "colonia" non suscitava alcun senso di colpa e veniva anzi pronunciata con orgoglio da chi ne possedeva e con un senso di menomazione da chi ne era privo; Kipling e il suo "fardello dell'uomo bianco" erano ancora all'ordine del giorno, la superiorità degli europei (degli occidentali) nei confronti di tutti gli altri abitanti del pianeta veniva considerata un fatto permanente, ovvio e naturale.

Mio padre non era fascista, tutt'altro: a partire da una tradizione familiare repubblicana, allora molto comune in Romagna, aveva sviluppato una sua visione personale della politica e dell'economia che potremmo grosso modo definire liberalismo illuminato; nel programma di studi del Politecnico di Torino rientrava un corso di economia generale il cui docente era Luigi Einaudi, il futuro presidente della Repubblica, allora già da tempo un economista affermato, che tenne sempre un atteggiamento fortemente critico nei confronti del regime, e, sebbene si trattasse di uno studio di secondaria importanza per gli ingegneri, sono rimasto con l'impressione che quell'insegnamento abbia avuto su mio padre una certa influenza formativa.

Non c'era comunque niente nella sua formazione che comportasse un'opposizione di principio alle colonie e al colonialismo; per la prima volta ho sentito esprimere da lui una valutazione poi ritrovata in molti libri, secondo la quale la proclamazione dell'impero segnò il punto di massima popolarità di Mussolini e del suo regime, e senza dubbio anch'egli fu almeno parzialmente coinvolto da questa ondata di entusiasmo.

Non era però tipo da chiudere gli occhi di fronte a certe atrocità commesse in Etiopia: del massacro che seguì all'attentato a Graziani ebbe conoscenza diretta o perché, come mi sembra più probabile, era presente ad Addis Abeba in quei giorni, oppure per averne avuto notizia dettagliata da qualche testimone oculare; in ogni caso ancora a distanza di molti anni ricordava con orrore e disgusto i morti Abissini ammassati per le strade della città; è stato ancora una volta lui il primo a darmi una notizia poi più volte ritrovata, il fatto che anche nelle conversazioni fra italiani Graziani venisse abitualmente chiamato "il macellaio".



Fig.1: L’Etiopia e le sue vie di comunicazione



Fig. 2: A dorso di mulo



Fig.3: Accampati

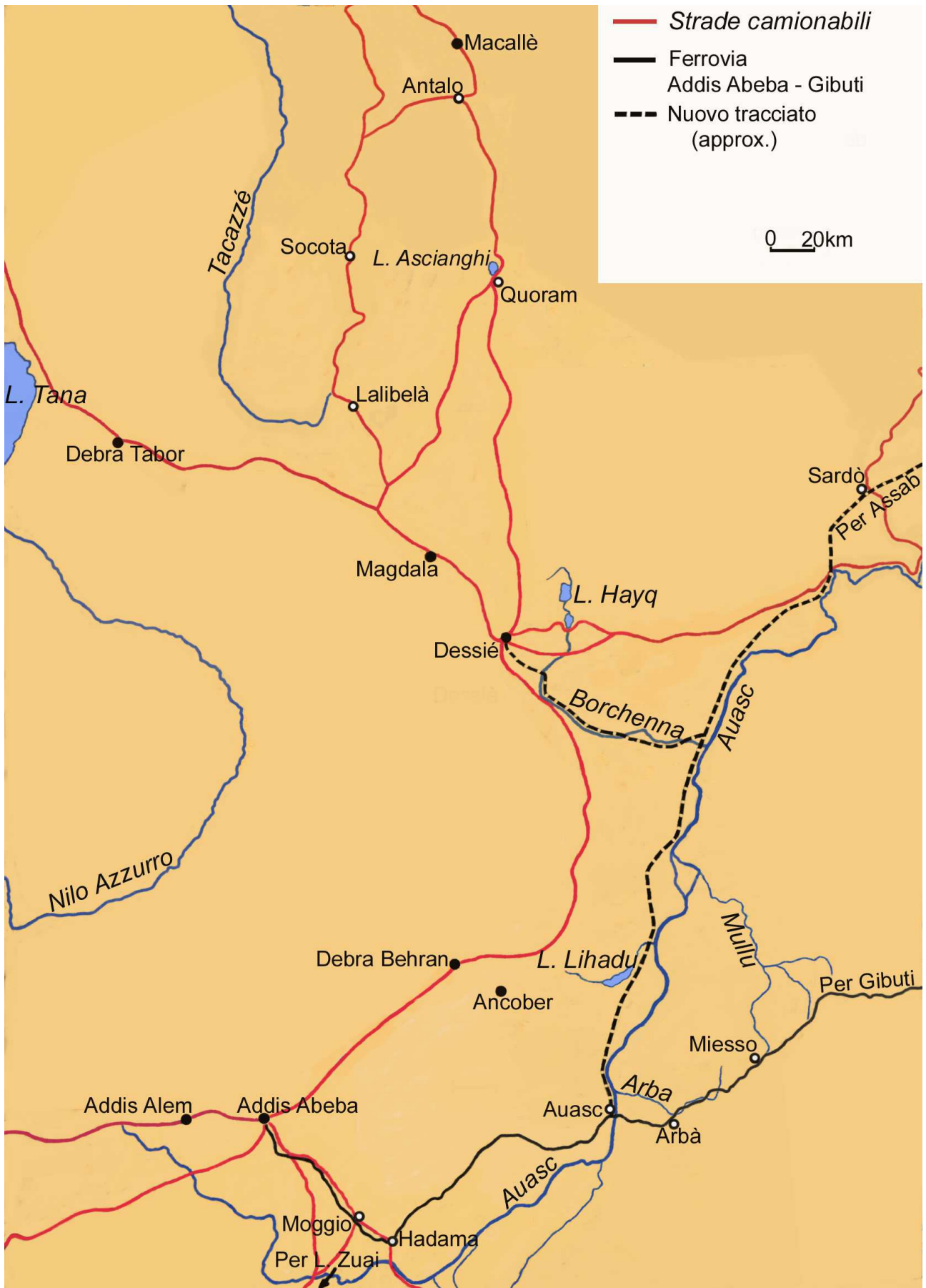


Fig. 4: Vecchia e nuova ferrovia



Fig. 5: I salti dell'Auasc



Fig.6: Pastore e guerriero



Fig. 7: Dignità di un vecchio

Piero Zattoni, Forlì 2014