

# La teleferica Massaua-Asmara

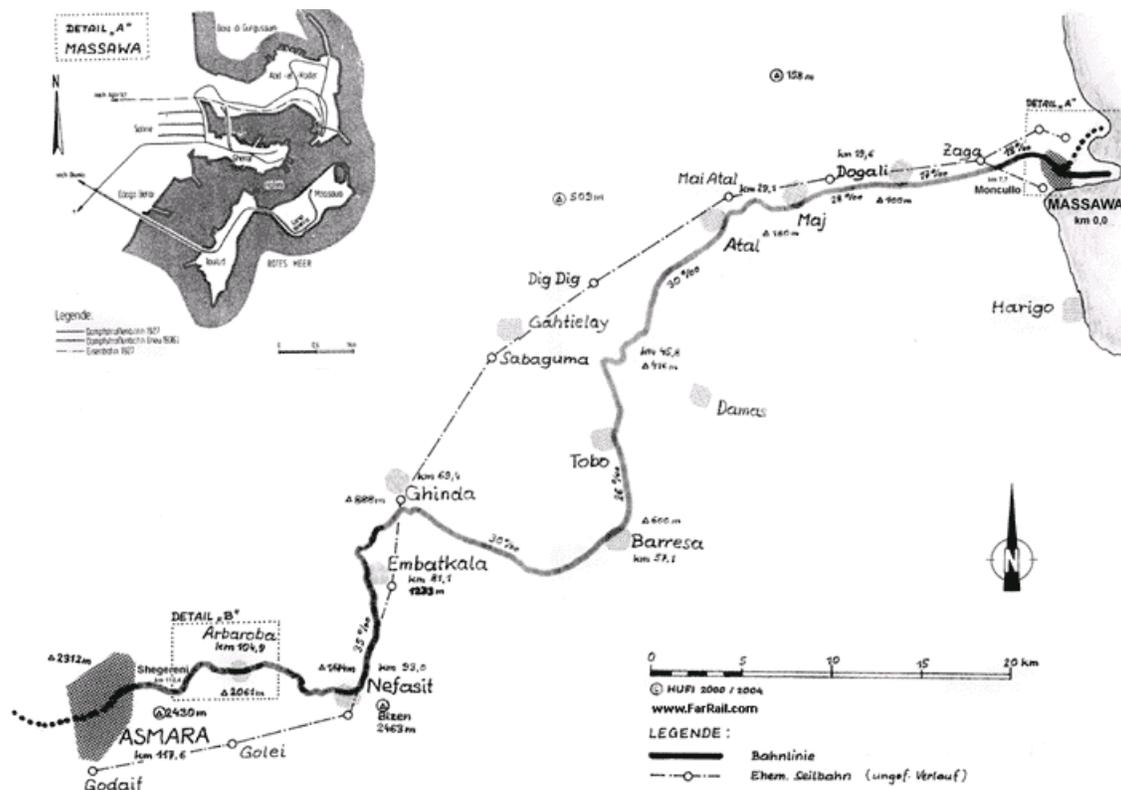
Vincenzo Meleca, Dicembre 2016

Per moltissimo tempo gli italiani sono stati ritenuti tra i migliori costruttori di grandi opere pubbliche: dighe, trafori, viadotti, strade.

Fama meritata, anche se, ahimè, oramai non più attuale.

Tra queste grandi opere, famose furono in Africa la ferrovia<sup>1</sup> e la strada asfaltata<sup>2</sup> che consentirono finalmente agevoli collegamenti tra Massaua ed Asmara. Costruite tra il 1887 ed il 1936, rappresentarono per l'epoca realizzazioni davvero notevoli, tanto da ottenere apprezzamenti da tutto il mondo. Entrambe queste vie di comunicazione, tuttora in funzione - la strada con minime modifiche, la ferrovia riattivata nel 2003, ma utilizzata prevalentemente a fini turistici - sono ben note.

Meno nota, probabilmente perchè smantellata negli anni successivi alla conquista dell'Eritrea da parte britannica e mai più ricostruita, vi è invece un'altra grande opera, la teleferica Massaua-Asmara.



*Il tracciato della teleferica (linea tratteggiata) e quello della ferrovia Massaua-Asmara*

<sup>1</sup> La ferrovia superava un dislivello di 2400 metri in 120 km, con ben 64 ponti e viadotti e 30 gallerie. Cfr. Gian Guido Turchi, *Treni italiani d'Eritrea*, Editrice Trasporti su Rotaie, 2003

<sup>2</sup> La strada asfaltata, che seguiva in gran parte il tracciato della ferrovia, era lunga 116 km. Cfr. Nicky Di Paolo, *Le strade italiane in Africa Orientale*, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-strade.htm>, e Stefano Cecini, *La realizzazione della rete stradale in Africa orientale italiana (1936-41)*, in <http://dprs.uniroma1.it/sites/default/files/16.html>. Interessanti le fotografie che illustrano i lavori per la costruzione in <https://www.youtube.com/watch?v=HbXDChsqOBs>

Iniziata nel 1935, con un primo tronco Ghinda-Godaif, lungo km. 26,600 aperto all'esercizio già nell'agosto 1936 ed inaugurata per tutto il percorso Massaua-Asmara il 18 marzo 1937, la teleferica si rese necessaria per il rilevante incremento del traffico commerciale da Massaua all'altopiano eritreo ed etiopico a seguito della conquista dell'Impero Abissino: in quel periodo infatti arrivavano giornalmente a Massaua mediamente 3.500 tonnellate di merci e materiali, di cui la ferrovia ne poteva smaltire non più di 250 e non era pensabile che il resto - soprattutto carbone e derrate alimentari - fosse trasportato solo con autocarri<sup>3</sup>.

La costruzione fu affidata alla ditta Ceretti & Tanfani, specializzata in questo tipo di grandi impianti di trasporto a fune, che si servì delle ditte Giuseppe & Fratello Redaelli per le funi e, per i motori, della Franco Tosi, mentre la gestione fu affidata alle Ferrovie Eritree



*Le palazzine uffici ed alloggi di Massaua Campo di Marte*

---

<sup>3</sup> Secondo il Ministro Cobolli Gigli, tra Addis Abeba e Massaua nei mesi di maggio e giugno del 1937 circolano circa 300 autocarri pesanti al giorno carichi di oltre 1.500 tonnellate di merci. Cfr. Cobolli Gigli, *Strade imperiali*, Mondadori, Milano 1938, p. 27.

Il tracciato, lungo complessivamente poco più di 75 km<sup>4</sup>, partiva da Massaua (tre stazioni: pontile di sbarco del porto, Campo di Marte e Deposito munizioni di Moncullo), passava per le stazioni di Zaga (stazione motrice da cui iniziava la linea diretta per Godaif), Dogali (stazione con doppia motrice), Mai Atal, Digdigà (stazione con doppia motrice), Sabarguma, Ghinda (stazione motrice, con raccordo ferroviario alla ferrovia Massaua-Asmara per operazioni di carico e scarico), Embatcalla (stazione motrice), Nefasit (stazione motrice, con possibilità di operazioni di carico e scarico) e Golei (stazione motrice) per arrivare finalmente a Godaif (Asmara).



*La stazione di Ghinda con il raccordo ferroviario*

All'epoca la teleferica, che superava il notevole dislivello tra le due stazioni estreme di Massaua e Godaif di ben 2.326 m, di cui 1.431 nel solo tratto Ghinda-Godaif era la più lunga del mondo.

---

<sup>4</sup> Per la precisione, secondo i dati della Società costruttrice 75,050 km., di cui 71,8 di linea diretta e 3,2 della diramazione Zaga-Moncullo Molte fonti indicano invece soltanto la lunghezza della linea diretta. Cfr. Ropewy in Eritrea, in <http://www.trainweb.org/eritrean/scrapbook/what/ropeway/ropeway.html>



Lungo tutto il percorso vi erano inoltre 464 torri a traliccio (detti “cavalletti”) per il corretto sostegno delle funi, nonché, laddove la teleferica passava sopra la strada asfaltata e la ferrovia, delle 27 tettoie di protezione (5 a protezione della ferrovia e 22 della strada). Il materiale veniva trasportato da 1538 vagoncini, ribaltabili lateralmente, montati in linea, ai quali se ne aggiungevano altri 82 di riserva, distribuiti nelle varie stazioni

Ognuno di questi vagoncini, lungo circa due metri e dotato di copertura impermeabile utilizzabile per proteggere dalla pioggia carichi deperibili - quali ad esempio sacchi di farina o sacchi di cemento - aveva una capacità di carico di 300 kg. ed una potenzialità di traffico giornaliero di 600 tonn. nei due sensi<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Secondo altra fonte, la potenzialità era di 700 t giornaliera. Cfr. Mussie Tesfagiorgis, Eritrea, Greewood, 2011, pag. 47



*La teleferica nel tratto Nefasit-Golei. Sullo sfondo, il Monte Bizen*

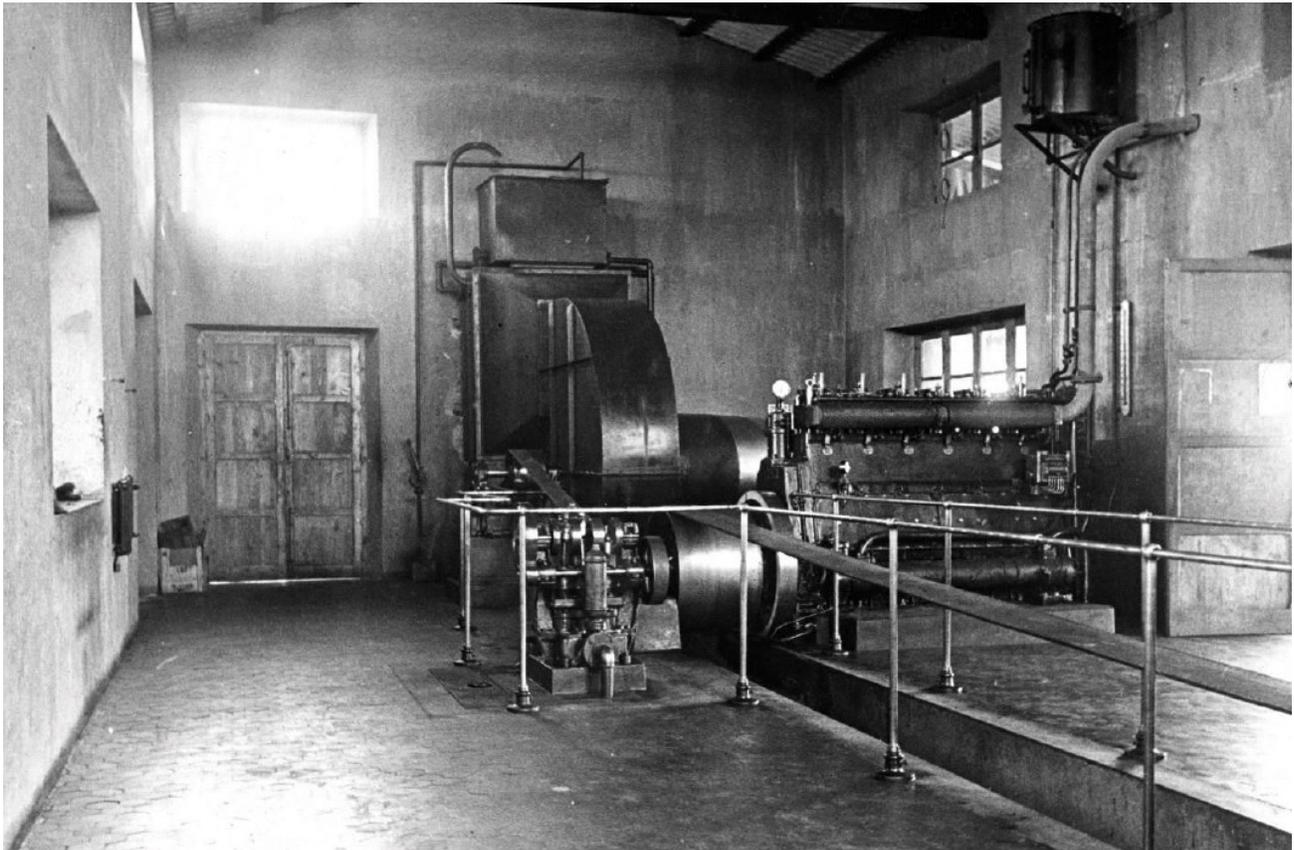


*Una raffigurazione pittorica della ferrovia e della teleferica nel Sunshine Hotel di Asmara*

Il costo del trasporto era di circa lire 0,8 per quintale-chilometro (6 lire per l'intera tratta - in salita - Massaua-Asmara) e di circa 0,3 per quintale-chilometro (2 lire per l'intera tratta - in discesa - Asmara-Massaua), estremamente competitivo rispetto ai trasporti su gomma o su rotaia, soprattutto se si pensa all'incremento del traffico commerciale e militare, che era andato gradatamente aumentando, così da registrare nel 1938 un movimento nel porto di Massaua di oltre 2.000 navi con quasi 200.000 passeggeri ed oltre 900.000 t. di merci.

Il movimento di trazione era assicurato da 8 motori della Franco Tosi, di cui 7 con potenza di 150 CV ed uno, nella stazione di Zaga, di 75 CV. La potenza totale era di 700 cv reali e di 1.125 nominali, che assicuravano una velocità massima di circa 2,75 m/s, pari a quasi 10 km/h. Tutti i motori erano alimentati a nafta ed erano raffreddati ad acqua.

La teleferica aveva un sistema trifune, con due funi portanti da 30mm di diametro per il sostegno dei vagoncini ed una traente, di 22mm.



*La sala motori della stazione di Digdigtà*

In taluni tratti del percorso le funi erano alte sul terreno non più di una decina di metri, cosa che rendeva possibile, arrampicandosi sulle torri a traliccio, salire sui vagoncini stessi, sia per divertimento, come sembra facessero alcuni ragazzini (resta da vedere come poi facessero a scendere...), sia utilizzandoli come mezzo di trasporto

gratuito, alternativo ai treni ed ai mezzi ruotati, come sembra facesse lo stesso personale di servizio.

Ne approfittavano però anche taluni sciftà, cioè predoni e razziatori, che gettavano il carico ai loro complici a terra. Ciò rese necessario istituire un servizio di sorveglianza lungo la linea<sup>6</sup>.



*“Portoghese” a bordo...*

Nel 1939 si ritenne che il consumo di carburante dei motori diesel fosse economicamente sempre meno sostenibile, per cui si valutò la possibilità di sostituire i motori Tosi con altrettanti motori elettrici, sfruttando i piani della prevista maggiore elettrificazione del Paese. L'entrata in guerra nel 1940 bloccò questi progetti.

---

<sup>6</sup> Secondo la testimonianza di Larry Bucher, un militare statunitense in forza alla Kagnew Station di Asmara, il motivo per cui gli inglesi dopo poco tempo dalla conquista dell'Eritrea non utilizzarono più la teleferica era dovuto all'alto rischio di sabotaggi, vandalismi e furti (questi ultimi commessi non solo da persone ma anche dai babbuini...). Cfr. Eritrean Trivia, in <http://www.kagnewstation.com/stories/32.html>

La teleferica funzionò bene per quattro anni<sup>7</sup>, poi, nel 1941, quando gli inglesi conquistarono l'Eritrea, fu prima fermata e quindi progressivamente smantellata<sup>8</sup>.



*I basamentii di calcestruzzo del traliccio di Ghinda*

Interessante notare che tale atto fu ritenuto illegittimo dal Maggiore John Frederick Peverell MacLaren, Segretario Capo dell'ufficio Affari Civili del Quartier Generale delle Forze del Medio Oriente, che in un memorandum del 25 giugno 1945, scrisse “I

---

<sup>7</sup> La quantità di merci trasportate passò dalle 1.745 t nel 1937 alle 5.072 nel 1938 e 2.784 nei primi 9 mesi del 1939. Cfr. Alberto Morera, La teleferica Massaua-Asmara, in L'Universo, nov.-dic. 2015, Istituto Geografico Militare, pagg. 1242. L'esperienza maturata indusse gli italiani a costruire una piccola ma ardita teleferica anche in Etiopia, per trasportare merci dal fondo valle fino al passo di Uolcheffit, come documenta un'immagine riportata a pag. 208 del testo Lavoro italiano nell'Impero di Davide Fossa.

<sup>8</sup> Secondo una fonte lo smantellamento della teleferica iniziò nel 1944, e fu completato nel 1965 Cfr. History Timeline of Railway & Ropeway, su [http://www.trainweb.org/eritrean/scrapbook/when/erit\\_ry\\_timeline.html](http://www.trainweb.org/eritrean/scrapbook/when/erit_ry_timeline.html). È del tutto inattendibile invece l'ipotesi che lo smantellamento sia stato fatto dagli etiopici, come sostengono Denison Edward e Paice Edward nella loro guida turistica “Eritrea”, pag 19.

*am advised that under International Law, the British Military Administration in Eritrea has not title to dispose of fixed assets suchs as the ropeway which are the property of the Italian Government since the Occupying Power has no more than usufructuary rights over fixed installations of this kind*".<sup>9</sup>

Sulla sorte degli elementi componenti la teleferica vi sono notizie contrastanti

Secondo alcune fonti, i 7 motori Tosi da 150 cv e quello da 75 cv furono ritenuti dagli inglesi preda bellica e quindi smontati e trasferiti sull'isola di Ceylon (ora Sri Lanka). Gli inglesi si appropriarono anche dei carrelli e di parte dei cavi, ma non si sa esattamente dove furono portati e per quale scopo<sup>10</sup>. Nulla dicono tali fonti circa altri componenti della teleferica, in particolare le strutture in acciaio dei tralicci di sostegno.

Comunque, in un sol colpo gli inglesi raggiunsero tre obiettivi: recuperare qualcosa dei propri costi bellici; far sparire un gioiello della tecnologia italiana; togliere all'Eritrea un avanzato sistema di trasporto merci malvisto dall'Etiopia<sup>11</sup>.

Per un'altra versione, riferita da un testimone diretto, Gianni Cinnirella<sup>12</sup> e molto più dettagliata, solo alcuni dei motori Tosi furono portati via dagli inglesi, mentre altri, messi all'asta a trattativa privata dalla British Military Administration<sup>13</sup> furono acquistati da alcuni imprenditori locali, come la Macinazione eritrea, la SEDAO (Società Elettrica dell'Africa Orientale) e la CONIEL (Compagnia Imprese Elettriche dell'Eritrea). Gli inglesi, secondo questa testimonianza, si appropriarono anche dell'impianto telefonico della teleferica e dei cavi, ma soltanto di quelli di scorta che erano "arrotolati in bell'ordine nei magazzini di Asmara e Massaua" e di tutte le attrezzature e macchine utensili destinate alla manutenzione dell'impianto.

Restavano quindi decine e decine di chilometri di cavi, e tutte le strutture di sostegno, il cui recupero si presentava estremamente difficoltoso.

La BMA li cedette a Mario Venturi già amministratore dell'AMAO (Azienda Miniere Africa Orientale), che, impiegando personale locale, riuscì a smontare i tralicci, recuperandone i profilati in acciaio, e tutti i cavi.

---

<sup>9</sup> "Informo che, secondo il diritto internazionale, l'Amministrazione Militare Britannica in Eritrea non ha titolo per disporre di impianti, come la funivia, che sono di proprietà del Governo Italiano, dal momento che la potenza occupante non ha che soltanto diritti di usufrutto su installazioni fisse di questo tipo". Alemseged Abbay Identity Jilted, Or, Re-imagining Identity?: The Divergent Paths of the Eritrean and Tigrayan Nationalist Struggles, The Red Sea Press, 1998 pag. 85

<sup>10</sup> Si stima che gli inglesi si appropriarono anche di oltre 600 fra piccole, medie e grandi imprese italiane, oltre ovviamente alle attrezzature militari. Cfr. <http://www.madote.com/2014/07/why-british-looted-eritrea-during-their.html>

<sup>11</sup> È del tutto condivisibile l'idea di Nicky Di Paolo, un autore che ben conosce l'Eritrea, secondo il quale "Gli amici eritrei dovrebbero oggi, a mio parere, richiedere all'Inghilterra i danni per quello che i britannici causarono all'economia di quel Paese considerando il fatto che se questi ultimi combatterono a fianco degli etiopici per sconfiggere gli italiani, non lo fecero certo per un impulso umanitario, ma con lo scopo ben preciso di acquisire un ruolo chiave nel controllo del Corno d' Africa. Questo non poteva dar loro il diritto di distruggere l'opera italiana che era diventata automaticamente, di diritto, proprietà eritrea."

<sup>12</sup> La testimonianza di Cinnirella è riportata su <http://www.ilcornodafrica.it/st-tel.htm>

<sup>13</sup> British Military Administration (BMA) si sostituì all'amministrazione italiana in Eritrea dal 1941 al 1952, quando le Nazioni Unite decidono che il piccolo paese del Corno d'Africa diventi uno stato federato all'impero di Etiopia. Nel 1962 l'imperatore etiope Haile Selassie decide unilateralmente di annetterla all'Etiopia.

Il materiale fu poi trasferito ad Asmara e Massaua e lì venduto ad imprese locali (che ne ricavarono chiodi, bulloni, tondino e persino rudimentali aratri (detti localmente “marascià”), ma anche dell’Arabia Saudita.

Di quella meraviglia che fu la teleferica Massaua-Asmara non restano che i basamenti di cemento dei tralicci e le rovine di qualche edificio di servizio.



*I basamenti di calcestruzzo di due tralicci della teleferica nei pressi di Nefasit*

### **Bibliografia**

AA.VV., La teleferica Massaua-Asmara, Cerreti e Tanfani, 1937

Belloni Pasquale. La teleferica Massaua-Asmara, Atti dei sindacati provinciali fascisti ingegneri di Lombardia, 1937

Cecini Stefano, La realizzazione della rete stradale in Africa orientale italiana (1936-41), in <http://dprs.uniroma1.it/sites/default/files/16.html>

Cobolli Gigli Giovanni, Strade imperiali, Mondadori, 1938

Denison Edward e Paice Edward, Eritrea: The Bradt Travel Guide, 2007

Di Paolo Nicky La teleferica Massaua – Asmara, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-tel.htm>

Di Paolo Nicky, Le strade italiane in Africa Orientale,, in <http://www.ilcornodafrica.it/st-strade.htm>.

Fossa Davide, Lavoro italiano nell'Impero, Mondadori, 1938

Morera Alberto, La teleferica Massaua-Asmara, in L'Universo, nov.-dic. 2015, Istituto Geografico Militare

Turchi Gian Guido, Treni italiani d'Eritrea, Editrice Trasporti su Rotaie, 2003