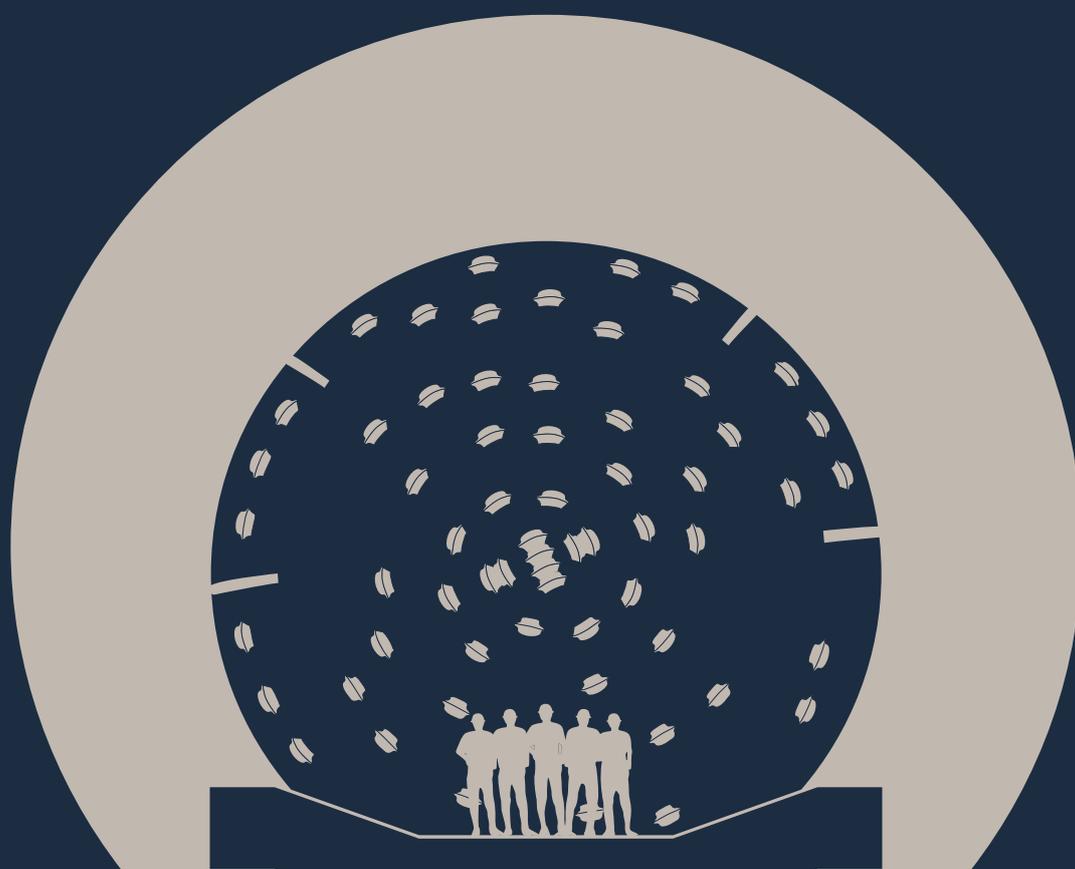


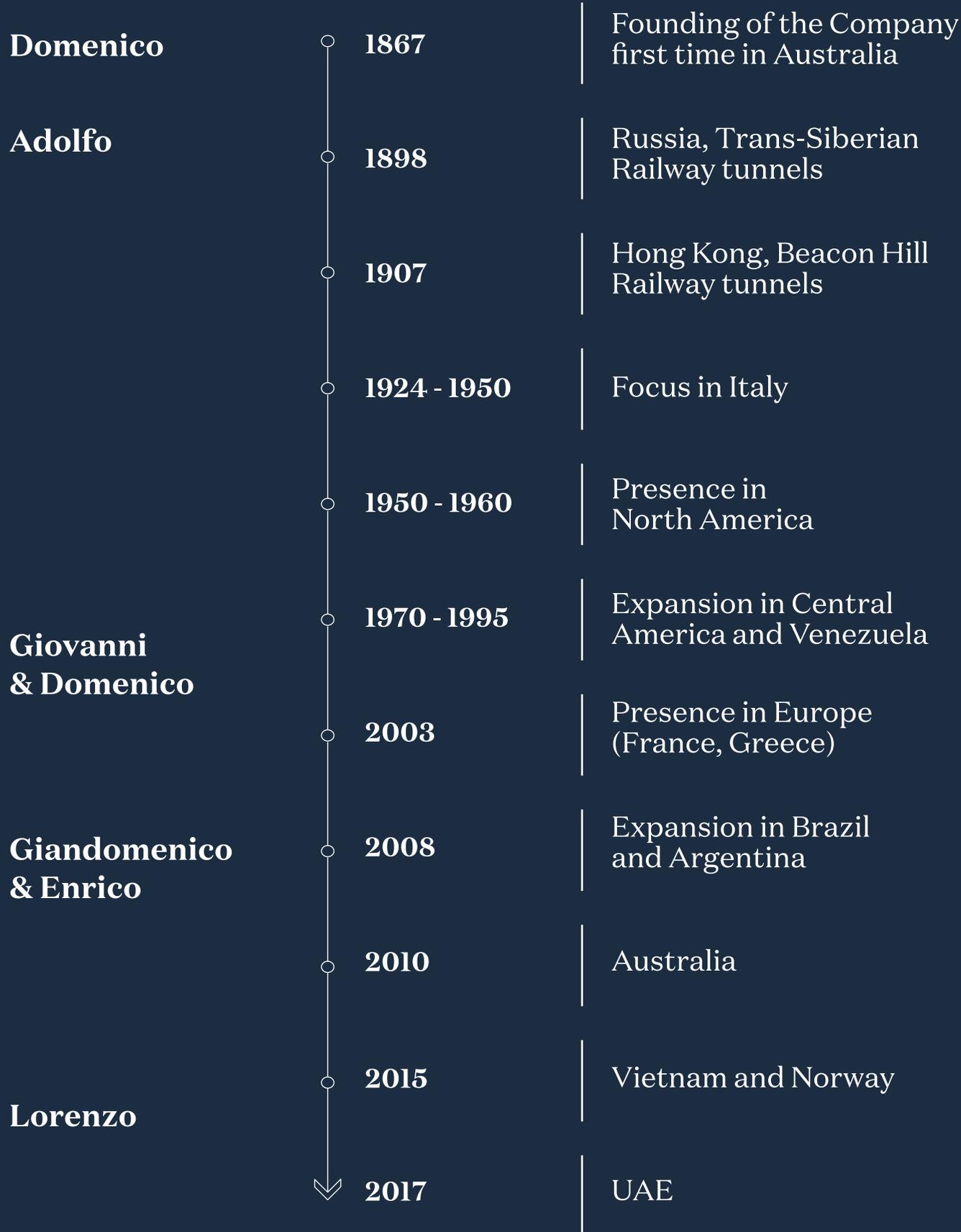
GHELLA

CINCO GENERACIONES
DE EXPLORADORES Y SOÑADORES



Eugenio Occorsio

con la colaboración de Salvatore Giuffrida



1837

DOMENICO GHELLA

El fundador de la familia

Milán, junio de 1837. Al frente de la ciudad está un nuevo regidor, Gabrio Casati.

Fue nombrado el 2 de enero, el mismo día en que Alessandro Manzoni se casa en segundas nupcias con Teresa Borri, tras la muerte de Enriqueta Blondel. La epidemia de cólera que el año anterior había provocado más de 1500 muertos casi ha terminado y la ciudad comienza de nuevo: en febrero el emperador Fernando de Austria autoriza la construcción del ferrocarril que unirá Milán con Venecia, pero en la ciudad no se hace más que hablar de la llegada de Honoré de Balzac, trasladado a la capital milanese por una herencia y también, según parece, para huir de las deudas acumuladas en París.

Mientras tanto, la larga ola de los tumultuosos levantamientos revolucionarios de 1830 deja sentir sus efectos. El nuevo comandante militar de Milán es el mariscal Radetzky, que controla con puño de hierro cualquier intentona revolucionaria anulando, también con las investigaciones del magistrado trentino Paride Zajotti, el ala revolucionaria de Giovine Italia, el movimiento insurreccional fundado por Giuseppe Mazzini en Marsella: el líder milanés Luigi Tinelli es enviado al exilio a Estados Unidos y también Garibaldi, en contacto con los partidarios de Mazzini, debe refugiarse en Sudamérica. Son meses difíciles en Milán. Doscientos kilómetros más al sur se encuentra el puerto de Génova. Desde aquí parten sin descanso los barcos de vapor llenos de revolucionarios a la fuga, convictos y aventureros: destino, las Américas y Australia.

En aquel tiempo Milán tenía alrededor de 500 mil habitantes, incluidos los suburbios de la periferia. Uno de ellos es Noviglio, población rural en la parte sur de la ciudad.

Aquí nace el 26 de junio de 1837 Domenico Ghella. Lejos del centro, de la vida política y de los salones culturales de la aristocracia, Noviglio es conocido por las granjas, las trabajadoras de los arrozales y las cigüeñas que de mayo a julio anidan en los campanarios de las iglesias. Un claro núcleo rural de pocos centenares de almas, en los márgenes de la gran ciudad. Aquí Domenico pasa los años de su infancia, luego a la edad de **13 años marcha a Francia, a Marsella, donde trabajará como minero durante diez largos años**. No será fácil para un chico de Noviglio: son los años posteriores a los experimentos de la Comuna de París y de Marsella, la costa francesa bulle por las tensiones sociales que se agudizan cada vez más con el desarrollo industrial en la región. Marsella es el destino de inmigrantes italianos en busca de trabajo en las minas y en la industria aceitera, donde nacen y adquieren cada vez más fuerza las primeras ideas socialistas y de la lucha de clases. Pero nacen también los primeros sentimientos de chovinismo y xenofobia, que provocarán algunos años después disturbios y manifestaciones contra los italianos, como las "Vísperas marselesas" de 1881: habrá tres muertos y al menos quince heridos.



Domenico comprende de antemano que los eventos se precipitarán y recibe a la "caldera" francesa antes de los disturbios. Ha aprendido el idioma, sabe cómo moverse en el ambiente de Marsella y tiene conocimiento de que en Egipto, la Compagnie du Canal Maritime, encabezada por el embajador De Lesseps, está realizando una obra que cambiaría la historia: el Canal de Suez. Debe participar también él, sabe que puede cambiar el curso de su vida. Pero tiene que darse prisa: en el mes de febrero de 1867 los tramos al norte y al sur del Lago Amargo se han abierto a la navegación y faltan solo los últimos trabajos de seguridad, que se realizan con la ayuda de empresas externas.

Esta es una oportunidad que hay que aprovechar.

ARRIBA 1867 - Primera obra de la familia Ghella

Domenico se embarca desde Marsella en el primer barco de vapor disponible y en cuanto desembarca en Port Said se pone a disposición del diplomático francés. Domenico tiene treinta años, una amplia experiencia y la seguridad de quien sabe moverse en cualquier situación, incluso las más difíciles como las duras minas de Marsella; y un poco ayudan las vivencias de infancia del "Gran francés" en Florencia, donde el padre, el conde Mathieu de Lesseps, prestaba servicio como cónsul general.

Domenico obtiene el encargo y **trabaja en el Canal de Suez hasta 1871**, durante tres intensos años: darán a su vida una fuerte vocación internacional que transmitirá a sus hijos. Mientras tanto, el mundo está cambiando: Europa da la bienvenida a dos nuevas naciones, Italia y Alemania, mientras que Gran Bretaña se encierra en su espléndido aislamiento y los imperios austro-húngaro, otomano y ruso comienzan su rápido declive.

A Estambul, en el mientras, el Sultán está construyendo una línea funicular subterránea.

La revolución industrial ensalza la ciencia, acelera los cambios y acorta las distancias: si antes se iba a pie, ahora se va en coche o en tren. Aumentan las exploraciones, crecen las oportunidades pero se agudizan también los conflictos sociales latentes y las grandes ideologías de masas que estarán en el origen de las tragedias del siglo XX: en 1871 Charles Darwin publica "El origen del hombre", en 1873 Mijail Bakunin escribe "Estado y Anarquía" y Julio Verne publica "La vuelta al mundo en 80 días".

Nace un "hombre nuevo" que debe encontrar un equilibrio y un papel dentro de la nueva sociedad industrial, donde todo se pone en discusión. Domenico se convierte en una figura a medio camino entre el emprendedor, el técnico y el aventurero: en 1871 deja Port Said pero permanece dentro del Imperio Otomano. **Ha sabido que en Estambul el sultán está construyendo una línea funicular subterránea**, que conectará los dos distritos centrales de Beyoglu y Karakoy, la antigua Galata, el núcleo histórico de la ciudad, en la parte europea.

El Túnel, como lo llaman hoy en Turquía, asciende por la colina de Eyup 573 metros sobre el Cuerno de Oro: solo el metro de Londres, inaugurado en 1863, superaba en tamaño a una obra de esta entidad.

Domenico comienza en 1871 a excavar para realizar la que todavía hoy es la segunda línea subterránea urbana más antigua del mundo: un único túnel de ladrillos de 554 metros de longitud, 6,7 de anchura y casi 5 metros de altura, que llega a 61 metros sobre el nivel del mar con una pendiente que va del 2% al 15%. En aquel tiempo, dos pares de vagones, con motor de vapor, recorrían el Túnel, uno para mercancías y animales, el otro para pasajeros: cada día lo recorrían al menos 40 mil personas.

El trabajo realizado en Estambul aporta a Domenico experiencia y también una cierta fama en los ambientes influyentes. Y después de cinco años en la corte del sultán, Domenico vuelve a Italia: ha obtenido un nuevo encargo, en el Piamonte, en el tramo Novi-Acqui-Ovada, tierra de ciclistas, donde realizará algunos pozos e instalaciones. Precisamente en el Piamonte, en Collettero Castelnuovo, nacerá el primogénito Adolfo Ghella el 17 de agosto de 1877.

El año crucial, sin embargo, será **1894: Domenico funda la sociedad Ghella**. Ese mismo año muere a la edad de 57 años.

Para sacar adelante la sociedad y la trayectoria de los Ghella, estará Adolfo, también él a mitad de camino entre el emprendedor, el ingeniero y el aventurero. **Igualmente él, como su padre, deja su tierra natal a los 13 años no solo por trabajo sino también en busca de aventura**. El trabajo: seguirá al padre en las obras y muy pronto **adquirirá una experiencia y una visión que lo llevarán a todos los rincones del mundo, desde Australia hasta Rusia**.

1877
-
1908

ADOLFO GHELLA

La segunda generación



Adolfo nace el 17 de agosto de 1877 en Colletterto Castelnuovo, municipio de pocos centenares de almas, al lado de un bosque de fresnos y abedules que domina la campiña del Canavese y la llanura de Turín.

Es aquí donde la revolución industrial comienza a dar los primeros resultados también en Italia: en pocos años, en 1899, Giovanni Agnelli fundará en Turín la Fiat y a pocas decenas de kilómetros, en Ivrea, Camillo Olivetti fundará en 1903 la fábrica de máquinas de escribir siguiendo los modelos de gestión y organización aprendidos en EE.UU. de Thomas Edison.

Nace una nueva generación de emprendedores visionarios de los cuales Adolfo forma parte de pleno derecho: ya a la edad de 13 años sigue a su padre en las obras y aprende in situ a construir y realizar pozos, túneles y puentes. Pero no es suficiente. Los tiempos han cambiado y para mantener el ritmo de los nuevos descubrimientos tecnológicos es necesario estudiar y unir la práctica a la teoría. A la muerte de su padre, Adolfo hereda dos mil liras. Ya sabe cómo invertir la suma y vuelve a casa para terminar los estudios en el Instituto de Pinerolo, donde en 1896 obtiene el diploma de topógrafo. Es el punto de partida para Adolfo, que ese mismo año marcha a Egipto. Quiere visitar las obras más famosas construidas por el padre: el Canal de Suez y el Túnel de Galata en Estambul. Pero la "Sublime Puerta" ya no es aquella ciudad dinámica y activa que veinticinco años antes había acogido a su padre, Domenico.

Quiere visitar las obras más famosas construidas por el padre: el Canal de Suez y el Túnel de Galata en Estambul.

El Imperio Otomano está en plena crisis: el Tanzimat, el programa de reformas impulsado por los sultanes para modernizar el Imperio e invertir en nuevas tecnologías e infraestructuras como el Túnel construido por Domenico, se ha estancado y las nuevas medidas liberales introducidas por el sultán Abdul Hamid II, que ascendió al trono en 1876, no consiguen revitalizar el Imperio. Las consecuencias de la desastrosa guerra con Rusia en 1878 todavía se sienten y después de los esfuerzos del sultán de involucrar a los musulmanes contra Moscú, se empieza a hablar con insistencia de la Umma, la gran nación islámica: Estambul ya está considerada el faro del Islam y Abdul Hamid quiere unir a los árabes, los albaneses y los turcos en una única identidad de claras raíces religiosas.



El gobernador de las Indias Orientales avisa directamente al Foreign Office: el riesgo de una guerra santa existe y controlar la Sublime Puerta se convierte en un objetivo estratégico para el Foreign Office. Los acontecimientos no tardan en precipitarse. En Estambul soplan malos aires: en 1896, cuando Adolfo llega a la ciudad, el sultán inicia la guerra contra Grecia para tratar de mantener el control sobre Creta, que no obstante perderá en pocos meses. En el mismo año aumentan los desórdenes y las represiones de la policía otomana contra la comunidad armenia que reclama las reformas y las garantías prometidas en 1878 por el acuerdo de paz de Berlín después de la guerra contra Rusia.

ARRIBA 1914 - De vuelta a los zares en Rusia

Pero no hay nada que hacer para los dos millones de armenios católicos que desde hace siglos viven en Anatolia: la situación en Estambul degenera rápidamente. El 26 de agosto de 1896 un grupo de revolucionarios armenios irrumpen en la sede central del Banco otomano en Estambul para llamar la atención de la comunidad internacional sobre las reivindicaciones de la comunidad.

Los guardias mueren y más de 120 empleados son tomados como rehenes. La respuesta de Abdul Hamid es tan dura que el sultán se gana el sobrenombre de "sanguinario". Miles de personas en Estambul y en el Imperio son masacradas en un pogromo sin fin: según el historiador francés Pierre Renouvin, más de 250 mil armenios pierden la vida en pocos días. En este contexto sangriento poco puede hacer Adolfo, que en 1898, apenas dos años de su partida desde Collettero Castelnuovo, vuelve a Italia.

Apenas dos años, Adolfo vuelve a Italia.

Pronto encuentra una nueva oportunidad: un trabajo como aprendiz en el estudio del topógrafo Maddio, uno de los más importantes de Castellamonte, municipio de diez mil habitantes cerca de Turín. **Estamos a finales de siglo, son años decisivos para Italia.**

Nace el capitalismo industrial a gran escala también en sectores nuevos como siderurgia, energía y textil. Entre Milán, Turín y Génova se configura el triángulo que será el corazón de la industria nacional. Lombardía, Piamonte y Liguria disponían de infraestructuras avanzadas: la línea ferroviaria del Gottardo conecta el Norte de Italia con Suiza y Alemania, el Moncenisio con Francia y el Brennero con Austria. Milán se convierte en el centro financiero del país, Génova es el primer puerto de Italia y Turín es el corazón de la industria.

En este contexto, **Adolfo, que a los 23 años ya podía presumir de experiencia en el extranjero y de un buen conocimiento del francés y del inglés,** pronto se convierte en uno de los empleados más importantes del estudio Maddio. El titular lo envía a menudo en misión a Génova. La ciudad está en ebullición.

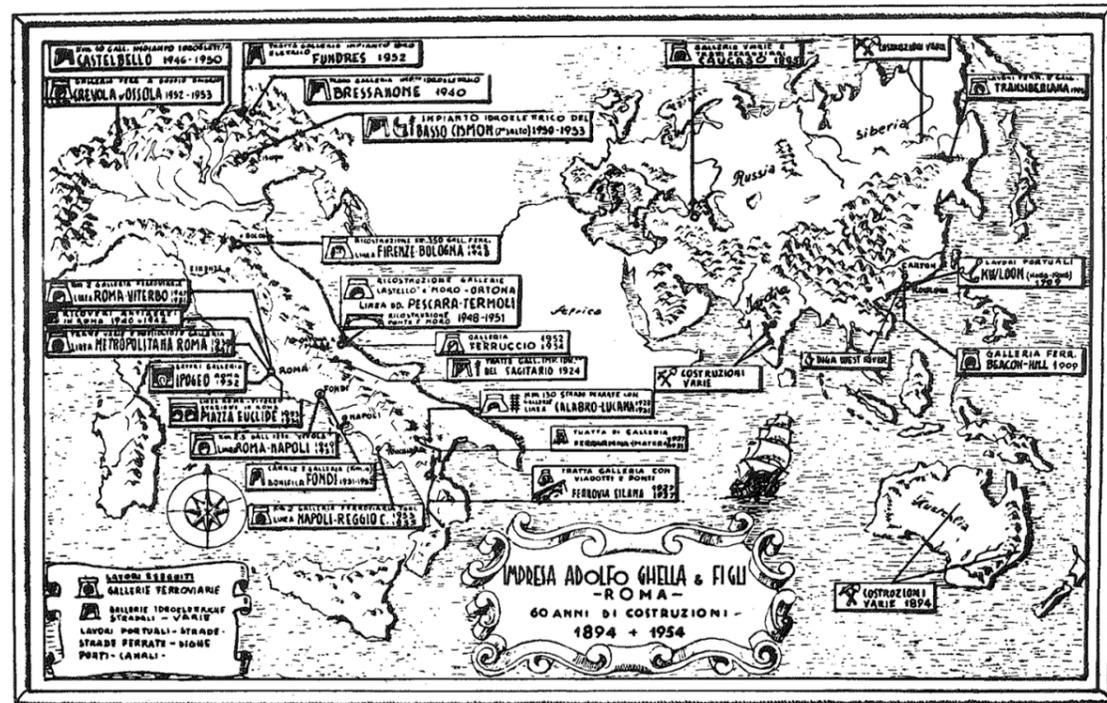
Adolfo come en el puerto, vive la atmósfera mágica de las calles estrechas, respira las historias de la ciudad, de los emigrantes y de países lejanos: será precisamente desde este puerto desde el cual, veinte años más tarde, Mario Bergoglio y su esposa María Sivori, padres del futuro Papa Francisco, partirán con destino a Buenos Aires.

*Pioneros en busca de fortuna:
es el auge de la fiebre del oro
y los diamantes.*

Cada día los barcos de vapor zarpan para las Américas y Australia, cada vez más numerosos, por la mañana y por la tarde. **Adolfo** los observa alejarse con su cargamento de esperanza, nostalgia y misterio: **es un emprendedor, pero también un aventurero y un soñador.** Más allá del muelle hay un mundo por descubrir, que él no puede resistir. Deja el estudio Maddio y en 1901, **con 25 años, se embarca rumbo a Australia.** En aquel tiempo era todavía el destino de colonos y presos ingleses pero precisamente en aquellos años comienzan a llegar numerosos emigrantes chinos, italianos, irlandeses y griegos. Y también multitud de pioneros en busca de fortuna: es el auge de la fiebre del oro y los diamantes. Adolfo está entre ellos.



En Australia trabaja como leñador y pastor, atraviesa el país a lo ancho y largo y hace parada en Victoria para buscar oro en los yacimientos de Beechworth, Ballarat y Kalgoorlie, un rudo pueblo que debe su nombre al kalgoorlie, una planta trepadora llamada silky pear ("pera sedosa") capaz de vivir incluso en el desierto: los aborígenes comen el fruto y el néctar de la flor.



Pero los colonos no van a Kalgoorlie por la pera sedosa. En Kalgoorlie está la "golden mile", la milla con el filón de oro más rico de todo el territorio. Pero la del buscador de oro es una vida dura, de frontera. Después de las chozas, el vacío: la carretera, la Highway 94, discurre recta durante miles de kilómetros a través de la "Nullarbor plain", una región de 200 mil kilómetros cuadrados que toma el nombre del latín "nullus arbor": ni un árbol en este páramo que tiene ocho veces la superficie de Italia y que se extiende por la parte central y meridional de Australia. De día se excava bajo tierra a la luz de las lámparas de aceite, por la noche se va al pub a pasar el tiempo entre alcohol, pintas de cerveza y la gresca de turno: los mineros no se andan con rodeos, barbas largas, pocas palabras y cuchillos fáciles.

Muchos campos son en realidad cárceles al aire libre donde, además de los pioneros como Adolfo, se encuentran almas perdidas de todo el mundo: convictos deportados, revolucionarios a la fuga, charlatanes y prostitutas. Y muchos chinos en busca de fortuna: explotados, impopulares y a menudo víctimas de persecuciones, acusados injustamente de fomentar los disturbios y la violencia. Quizá porque respecto a los mineros occidentales son más laboriosos, diligentes y disciplinados.

Adolfo entra en contacto con su cultura y aprende las primeras palabras de mandarín. Sabe cómo moverse, sabe cómo manejar cada situación, incluso la más delicada. Pero entiende que Australia es un país que todavía debe tomar forma. En 1901, año de su llegada a Oceanía, nace la Commonwealth británica: Australia es un dominio de Su Majestad pero fuera de Sydney y Melbourne, donde ya existen las primeras comunidades de italianos, irlandeses y griegos, está el vacío. Todavía es pronto para pensar en realizar carreteras, puentes, túneles o galerías. Europa sigue siendo el centro del mundo y, transcurridos tres años, Adolfo vuelve a Italia.

Las oportunidades no faltan y **en 1904 Adolfo trabaja en la construcción del túnel del Sempione entre Italia y Suiza**. Pero durará poco.

La experiencia internacional le da otro impulso y en poco tiempo su nombre entra en el negocio de las grandes empresas de construcción. Una de estas, la francesa Cfi (Chemins de Fer de l'Indochine), está realizando un gran ferrocarril en la región del Tonkino, en el actual Vietnam, en aquella época la región más al norte de la Indochina francesa. Y le ofrece a Adolfo la dirección de los trabajos. Ni que decir tiene que acepta de inmediato y **en 1905 llega a Hanoi**: en dos años Adolfo pasa del Nullarbor Plain a los valles suizos y a Indochina. No será fácil.

El Vietnam de principios de siglo no es el de hoy. La vida transcurre lenta en los pueblos, cada uno con sus leyes, tradiciones, usos y costumbres. Controla el poder la persona más anciana del Consejo, que preside el Dihn, la casa común, donde se exponen y se resuelven las controversias legales y se tratan los asuntos más importantes para la comunidad. El templo es el centro de la vida espiritual, básicamente, el punto de referencia para los habitantes del pueblo, que rinden culto a los antepasados y a los espíritus en una fusión particular de budismo, confucionismo y taoísmo.

Los ritmos de la vida están marcados por el trabajo en los arrozales: algunos tienen un ciclo de producción de 5 meses, otros de diez.

El medio de transporte más usado es el elefante, útil también para mantenerse alejado de los ataques de los tigres. También Hanoi, que los franceses han convertido en capital de Indochina hace pocos años, es muy distinta de la actual.

La ciudad es un importante centro comercial, sus barrios están divididos por oficios y en cada calle la escena cambia: vidrieros, herreros, fabricantes de esteras, sastres, tiendas de coloridas sedas destinadas a la exportación, y antiguas herboristerías con sus aromas de hierbas y especias. Todavía hoy en el casco viejo de Hanoi las calles están indicadas con el término hang (mercancía).

Desde la carretera los edificios parecen pequeños, pero en realidad en su interior se extienden pasillos y pasajes con una longitud incluso superior a los cincuenta metros, que conducen a amplios patios abiertos y conectados entre sí, donde se realiza la mayor parte de la vida familiar. La cocina está en la planta baja, en la primera planta las habitaciones, que son solo para dormir. La luz se filtra en los patios y se amplifica con el típico color amarillo de las viejas casas de Hanoi.

Un escenario ideal para conspiraciones, secretos y mitos populares. Adolfo llega a una ciudad fascinante y sugerente, pero también misteriosa y ambigua. En cada callejón, casi escondidos tras pequeñas puertas casi imperceptibles, aparecen los fumaderos de opio con su bagaje de perdición y conspiración.

No es fácil pasar de los rudos mineros de Nullarbor Plain al encanto melifluido y húmedo de Hanoi. Adolfo se lanza de cabeza a la nueva aventura y comienza a trabajar en cuanto llega a la ciudad.

Chemins de Fer de l'Indochine está construyendo el ferrocarril que conectará toda Indochina desde Hanoi a Saigón, hoy Ho Chi Minh City, a lo largo de una distancia de más de 1.700 km. Los trabajos se habían iniciado en 1899: a la llegada de Adolfo se debe completar el tramo hasta Vinh, a 300 km de Hanoi. Adolfo dirige la obra en el km 100, en pleno campo, en precarias condiciones higiénico-sanitarias. Los trabajos avanzan lentamente, pero el peligro principal son las enfermedades tropicales. Dengue, tifus, fiebre amarilla.

Y especialmente la malaria. Las epidemias son innumerables y los coolies, los emigrantes procedentes de las zonas más pobres y que empleaban en las tareas que ningún otro estaba dispuesto a hacer, mueren como moscas. Tanto es así que muy pronto, en 1907, Cfi se ve obligada a suspender la obra. Simplemente no hay suficientes trabajadores.

Adolfo vuelve a Hanoi, sus ayudantes regresan a Italia, pero él se queda. En la capital de Indochina ya le espera una nueva oferta, más importante y segura: Hong Kong, en aquel tiempo colonia británica, adonde Adolfo llega, solo, en 1908.

1908
-
1914

ADOLFO GHELLA

De China a la Primera Guerra Mundial

Desde 1842 Hong Kong era una colonia del Imperio Británico, el primero en expandirse en China usando el monopolio del comercio del opio. En pocos años, la Compañía Británica de las Indias Orientales y las empresas de la Corona habían tomado el control de la economía china, habían puesto en graves dificultades las arcas del emperador Yongzheng y habían creado un serio problema de abuso de drogas, sobre todo en las grandes ciudades. Pero, sobre todo, habían alterado las tradiciones seculares y los códigos espirituales de la sociedad china.

La antipatía contra los extranjeros creció enormemente y cuando en 1839 la policía china confiscó veinte mil cajas de droga en el puerto de Cantón, el conflicto con Londres se hizo inevitable: estallaba la Guerra del Opio. No era la primera vez en el mundo que los intereses comerciales conducían a una guerra colonial contra el imperio británico: ya sesenta y seis años antes, en el Nuevo Mundo, los "Hijos de la Libertad" quemaron las cajas de té de Su Majestad ancladas en el puerto de Boston, dando inicio a la revolución americana. Los chinos no tuvieron tanta suerte.

La guerra del opio acabó mal para Yongzheng, que tuvo que ceder a los ingleses la península de Hong Kong, literalmente "puerto fragante", en aquella época un conjunto de un centenar de pescadores que vivían en palafitos en la bahía de Tai O.

El Imperio Británico tenía su cabeza de puente. En pocos años los ingleses tomaron el control comercial de Shanghai y otros puertos estratégicos, y no tardaron en consolidar su supremacía económica en China. Hong Kong se convirtió en la base del imperio colonial en Asia y pronto amplió sus confines.

En 1860 la colonia adquirió la península de Kowloon; en 1898, según los términos de la Convención para la extensión del territorio de Hong Kong, Gran Bretaña obtuvo la cesión durante 99 años de la isla de Lantau y las tierras septentrionales adyacentes, que se conocieron como los Nuevos Territorios, en pleno continente asiático. Desde entonces hasta hoy, las fronteras de Hong Kong siguen siendo las mismas.

Desde Londres llegaban ríos de libras esterlinas y miles de emprendedores en busca de fortuna: en los primeros años del siglo XX Hong Kong se había convertido en una ciudad moderna, en pleno desarrollo y llena de oportunidades. Tan cerca y tan lejos de los fumaderos, de los callejones y de los misterios de Hanoi. **Hong Kong será el punto de inflexión para Adolfo**, llamado por los ingleses para realizar los nuevos ferrocarriles que el administrador colonial de Hong Kong quería construir en el sur de China. El Gobierno de Su Majestad estaba preocupado por las ambiciones comerciales de otras potencias europeas: el inmenso imperio chino era codiciado sobre todo por Francia, que desde Indochina presionaba para adquirir nuevos mercados y negocios en todo el Imperio Medio.

Los ingleses, pragmáticos y apoyados en la fortaleza de su hegemonía económica, no perdieron el tiempo y obligaron al emperador Yongzheng a firmar un acuerdo para construir y gestionar algunas líneas ferroviarias estratégicas para controlar el intercambio de mercancías y el transporte de pasajeros: nace así la British and Chinese Corporation, una sociedad formada por la compañía Jardine Matheson & Co y el banco de Hong Kong y Shanghái. Esta es la empresa para la que trabaja Adolfo.

Las obras de la primera línea ferroviaria entre Hong Kong y Cantón, el puerto más importante del sur de China, comienzan en 1907: tiene una distancia de 100 km y todavía está activa con el nombre de East Rail Line. Parte de la estación de Kowloon en Hong Kong, pasa por los Nuevos Territorios, atraviesa una jungla de bambú durante treinta kilómetros y llega a la estación de Lok Ma Chau, donde se entra en Shenzhen, en territorio chino. **En su inauguración, en 1910, el tren estaba alimentado por vapor, pero en pocos años fue equipado con una locomotora diésel, la primera de Asia.**

AL LADO 1907 - Obreros
chinos en el túnel de Beacon
Hill, Hong Kong



Era una obra de vanguardia, pero su construcción no fue nada fácil. Adolfo llega a la obra en 1907.

Los trabajos ya se habían iniciado en la parte sur de Hong Kong, en la zona de Tai Po Kau. Pero muy pronto sufren un revés: el proyecto prevé la construcción de un túnel de dos kilómetros bajo la colina de Beacon Hill, entre las estaciones de Kowloon y Tai Wai, casi en la frontera con China. La obra resulta más difícil de lo previsto. Ya en 1905 un equipo de ingenieros había propuesto una solución alternativa: desviar la línea ferroviaria por Castle Peak Bay, pero así el recorrido se habría alargado muchos kilómetros. Y el dinero no habría sido suficiente.

Adolfo no pierde el ánimo. Cuenta con los años de experiencia que adquirió viendo a su padre trabajar en las obras, realizando pozos y túneles en la línea Novi-Ovada y el Túnel de Estambul. Propone al jefe de la obra, el ingeniero Graves Eves, construir un pozo en el extremo del túnel para excavar mejor bajo la tierra rocosa de Hong Kong.

Eves acepta, quiere ver de qué es capaz aquel italiano que sabe hablar a la perfección el mandarín y el inglés de los mineros australianos, pero la empresa es ardua, la tierra de Hong Kong es especialmente dura y cada día **Adolfo debe convencer a los operarios de que trabajen bajo tierra, en contra de los principios del Feng Shui**, la filosofía taoísta que en Hong Kong rige todavía hoy la vida social de millones de chinos.

Adolfo está convencido que la obra se puede hacer y gana la apuesta.

Pero Adolfo está convencido de que la obra se puede hacer: recluta a otros coolies entre los inmigrantes indios, que no creen en el Feng Shui, recoge los bonos emitidos por el banco por valor de 300 mil libras esterlinas, resuelve los problemas de ventilación debidos a la pendiente del terreno, consigue excavar el túnel y realizar las vías. **Gana la apuesta, el ferrocarril es seguro: es la mayor obra de ingeniería civil jamás realizada en Asia en aquella época.**

En 1910 mientras tanto en China el clima es cada vez más candente. Nueve años antes, en 1901, la Rebelión de los Bóxers había concluido con la victoria total de la coalición internacional formada por Gran Bretaña, Alemania, Rusia e Italia. Pero la rabia de los chinos contra los extranjeros todavía es fuerte y los disturbios contra los foráneos están a la orden del día.

El Imperio estaba, de hecho, en manos de las compañías occidentales y japonesas: los franceses ya habían adquirido Vietnam en 1885, Japón había tomado Corea y Taiwán en 1895, los ingleses controlaban la cuenca del Yangzhiang y del Yunnan y todo el sur de China hasta Hong Kong.

Las consecuencias eran devastadoras sobre todo desde el punto de vista social: gran parte de las tradiciones y de las normas de comportamiento chinas se vieron alteradas y la ira crecía sobre todo entre los estudiantes de las escuelas de kung fu, llamados erróneamente por los occidentales "boxer", púgiles. Fueron ellos quienes dieron inicio a los primeros y fuertes disturbios contra los extranjeros.

Los bóxers quemaban todo aquello que era considerado "occidental": vehículos, empresas, incluso violines, sabotaban los ferris en los ríos y las máquinas industriales de hilar tejidos. Agredían a emprendedores y comerciantes, y linchaban a los odiados patronos ingleses. La guerra era inevitable. Alemania, Italia, Austria, Rusia y Gran Bretaña reunieron un cuerpo expedicionario de 20 mil hombres y en pocos meses conquistaron Pekín y la ocuparon durante meses, sometiendo la ciudad a hierro y fuego.

Terminaba así la Rebelión de los Bóxers. China, de hecho, perdía su independencia y era dividida en esferas de influencia: Cantón y el sur del Imperio en manos de franceses e ingleses, las regiones del norte a lo largo del río Amur y Manchuria bajo el control de Moscú mientras la costa, Taiwán y Corea estaban bajo el puño de hierro de los odiados japoneses. Italia controlaba la provincia de Tientsin, y Alemania, Shandong. Los productos extranjeros, que ya no estaban gravados por los derechos de aduana, llegaban a todas las partes del Imperio. Los pequeños artesanos y los campesinos chinos estaban de rodillas, y China, profundamente cambiada.

Los puertos gestionados por las compañías occidentales habían pasado a ser veinte y los asentamientos coloniales de los europeos eran más de sesenta: verdaderos enclaves administrados por gobernadores extranjeros con industrias, bancos y cuerpos de policía independientes. Sin embargo, China se dotaba de infraestructuras, puertos y ferrocarriles; en aquellos años se inaugura el ferrocarril Shanghai-Nanjing y se construyen más de cien mil escuelas.

En una de ellas, en SiangSiang, un estudiante de quince años llamado Mao Tse Tung comienza sus estudios rebelándose contra el destino y la voluntad de su padre, que había previsto para él un trabajo en la granja familiar y un matrimonio ya concertado. Mejora también la educación: en Hong Kong el gobernador Frederick Lugard aprueba la construcción de la universidad, todavía hoy una de las más prestigiosas de toda Asia; finalmente, un edicto del emperador prohíbe la venta de esclavas.

Pero China sigue estando desgarrada por fuertes tensiones sociales y manifestaciones xenófobas. En estas condiciones cada vez es más difícil sacar adelante las obras. Adolfo deja los trabajos en el ferrocarril que, después del final de la construcción del túnel, se continuarían en territorio chino; se queda a trabajar en Hong Kong, en las obras abiertas por los ingleses para dotar a la ciudad de nuevas infraestructuras. El desafío ganado con el túnel de Beacon Hill lo había hecho famoso y el gobernador le encomienda la construcción del puerto de Victoria Harbour, entre la península de Kowloon y la isla de Lantau.



Hong Kong se está convirtiendo en la ciudad más moderna de Asia. Antes de la llegada de los ingleses, era un pequeño pueblo de pescadores y las islas de alrededor eran el refugio de los piratas que infestaban el Mar Amarillo: todavía hoy los bucaneros más famosos, Cheng Pao Tsai y Cai Qian, ocupan un lugar destacado en la cultura popular de Hong Kong. Los ingleses limpiaron la ciudad de piratas y a finales de siglo el pequeño pueblo de pescadores se había convertido en una ciudad con más de 300 mil habitantes. El Victoria Harbour era ya el destino más importante de todo el sur de Asia para los inmigrantes en busca de trabajo y para el comercio. Adolfo trabaja en los diques, ampliando los muelles y realizando nuevas estructuras: Hong Kong inaugura muy pronto nuevas rutas hacia Singapur, Malasia, Indonesia o San Francisco.

Es otro éxito profesional para Adolfo, pero la vida se le empieza a quedar pequeña. Adolfo no es solo un emprendedor: es también un pionero hijo de la revolución industrial, pero en Hong Kong no encuentra ese espíritu que lo había acompañado en el Nullarbor Plain y en Hanoi. **Adolfo habla con fluidez inglés y chino**, aprecia la cocina asiática y conoce bien la cultura y las tradiciones locales y religiosas.

Respecto a China, Hong Kong se convierte en un crisol social, una mezcla de costumbres y culturas, un experimento social único en Asia. Aquí se forma una perfecta fusión de budismo, confucianismo y taoísmo, aunque los habitantes de Hong Kong son básicamente ateos. Pero lo que no sucede es la fusión entre chinos y occidentales, unos dos mil en toda la ciudad. Cada uno vive por su cuenta, en su ambiente, con sus costumbres, dentro de su círculo.

Adolfo frecuenta el palacio de gobernación británico, las fiestas y las recepciones, pasa mucho de su tiempo libre en el parque que está justo frente a la sede del gobernador, pero todo resulta muy atenuado, separado del resto de la ciudad, de los mercados, de los callejones, de los barrios chinos donde los occidentales son considerados siempre extranjeros, no conciudadanos. Después de tres años, los estímulos comienzan a decaer. El gobernador, Sir Frederick Lugard, nacido en la ciudad india de Madrás e hijo predilecto del Imperio Colonial de Su Majestad, entiende el estado de ánimo de Adolfo, no quiere dejarlo ir y después del final de los trabajos del frente marítimo de Victoria Harbour le ofrece al piemontés un importante proyecto, la construcción de la presa en el West River, el río Xi, afluente del legendario río de las Perlas. Pero la obra se encuentra en Cantón, entre Hong Kong y Macao. Fuera del territorio británico. Es el enésimo desafío.

Adolfo acepta pero en China las cosas están cada vez más difíciles: el resentimiento por la derrota de los bóxers se ha transformado en nacionalismo y ya se aprecian señales que llevarán dos años después a la revolución de Sun Yat Sen y posteriormente a la guerra civil y al triunfo de los comunistas: Mao no ocultará nunca el hecho de aprovechar la herencia de Sun Yat Sen, el médico que precisamente en Hong Kong había encontrado refugio y había formulado la primera idea de la China moderna. No obstante, Adolfo da inicio a la obra. Recapitulando, **afrontó el remoto interior de Australia, los mineros barbudos de Nullarbor Plain, las conspiraciones y los fumaderos de opio de Hanoi.**

No es alguien que se rinda fácilmente. El río Xi es el segundo de China después del Yiangtze por capacidad hídrica y fuerza de las corrientes: no es solo la vía comercial más importante del sur de China, sino también el depósito de agua para toda la población de Cantón: Adolfo sabe que la presa es una obra fundamental y no hay tiempo que perder. Al descontento por la presencia de los extranjeros se había añadido la desesperación por la falta de trabajo y los impuestos sobre el arroz.

El gobernador, Sir Lugard entiende el estado de ánimo de Adolfo y le ofrece otra aventura.

Disturbios y manifestaciones estaban a la orden del día. El 12 de abril un grupo de campesinos asaltó bancos, tiendas y los consulados japoneses y alemanes. La ira se inflama. En pocas horas estalla. Una multitud enloquecida de miles de chinos sale a la calle al lado de los campesinos y devasta la ciudad de Changsha, en la provincia de Hunan. Las guardias imperiales, impotentes, observan.

En Cantón, donde trabaja Adolfo, la tensión social no se queda atrás. Un levantamiento armado es reprimido sangrientamente, pero una serie de inundaciones provoca otra oleada de manifestaciones y disturbios. También en este caso son los campesinos quienes toman las armas, pero también los soldados viven en condiciones de extrema pobreza y protagonizan numerosos enfrentamientos con la policía. Y hay más: el Emperador chino suprime definitivamente el comercio del opio y pronto emerge el mercado negro de heroína y morfina, controlado por las primeras formas de crimen organizado, la mafia china.

Que necesita realmente poco tiempo, en una China azotada por la conflictividad, para tomar posesión de territorios enteros donde el Estado está ausente. El pueblo necesita algunas cosas, trabajo y comida en primer lugar. La política también está agitada y se inician los primeros pasos políticos hacia la revolución de 1912. Los delegados provinciales del Emperador se reúnen en Shanghái para formar el primer parlamento de la China nacionalista, Chiang Kai-Shek ve a Sun Yat Sen en Tokio y el ejército se divide en dos; solo una pequeña parte está con el Emperador, que anuncia la formación de una asamblea nacional. Pero las presiones para una nueva constitución son cada vez más fuertes y al final el Emperador cede: antes de 1913 se aprobará una nueva Carta.

Adolfo no se queda a esperarla. Concluye el proyecto de la presa en el río Xi, pero continuar trabajando en China se ha puesto imposible.

El país vive una fase de transición dramática que será larga, cruenta y desembocará en la guerra civil entre los nacionalistas de Chiang Kai-Shek y los comunistas de Mao. Además, **Adolfo está en Oriente desde hace más de tres largos años**, sin volver en ningún momento a su patria. La nostalgia por Italia y la familia se hace sentir. Además ahora no puede fiarse de sus trabajadores chinos, las revueltas están a la orden del día y se producen de un momento a otro. Y las conspiraciones de los bóxers, si bien derrotados, son todavía peligrosas y no se andan con rodeos.

Los disturbios son muy cruentos, la sangre fluye enloquecida: en los tumultos de estudiantes, campesinos y bóxers, los extranjeros son linchados y sus bienes pasto de las llamas. **Quedarse ya no vale la pena y en 1910 Adolfo decide volver a casa, a Italia.**

En el Piamonte Adolfo reanuda su vida entre los idílicos paisajes del Canavese, rodeados al este por el lago de Viverone y al norte por el macizo del Gran Paraíso. China está muy lejos, los bóxers y las tensiones entre los coolies son solo un recuerdo. Una vez de vuelta a su ciudad natal, Adolfo se casa con Domenica Bertoglio. Clase de 1895, dotada de gran perspicacia, conocida por su inteligencia y un estilo de vida frugal, Domenica es hija de Ernesta y Giovanni Bertoglio, que en 1958 dirigirá la Biblioteca Nacional del Club Alpino Italiano: llegará a recoger más de diez mil volúmenes, veinte atlas y más de 3.500 mapas geográficos.

Ya en 1910, poco después del matrimonio de su hija, Giovanni comienza a seguir a Adolfo y documenta sus trabajos, las obras y los viajes con diarios, fichas y fotografías. La familia crece. En 1912 nace Domenico, primogénito de Domenica y Adolfo, que a principios de 1913 debe regresar a China, adonde llega el 14 de febrero. Dos meses después nace Giovanni, el segundo hijo, y Adolfo decide volver a Italia.

Pero recorrer el continente asiático por tierra es en ese momento demasiado peligroso. China era presa de la anarquía. El emperador había sido derrocado en 1911 y el uno de enero de 1912 Sun Yat Sen se convierte en presidente del consejo provisional de la recién nacida república. Mientras tanto Mongolia había alcanzado la independencia, el Tíbet y Sinkiang se habían separado de Pekín y eran ahora regiones autónomas. Revueltas y conflictos entre soldados, campesinos y policía se extendían como una mancha de aceite. Y es que comenzaba el periodo de los señores de la guerra: ya había nacido el Kuomintang, partido nacionalista, con Sun Yat Sen al frente.

En menos de seis meses Adolfo y Giovanni han dado la vuelta al mundo, partiendo de Colereto y llegando a Nueva York.

Pronto Japón comenzaría su expansión en China con las "21 demandas" a Pekín y en 1921 en Shanghái nacería el partido comunista que diez años más tarde, con Mao Tse Tung, proclamaría la república soviética china materializando por primera vez el concepto de dictadura del proletariado. Y así, mientras en 1910 China se encaminaba hacia su trágica historia moderna, Adolfo y Giovanni decidieron surcar el Pacífico y embarcarse en el primer barco de vapor que partía de Shanghái rumbo a Estados Unidos. Destino San Francisco.

Existen testimonios de su paso en el periódico **The San Francisco Call, el 29 de marzo de 1910, donde se habla de Adolfo Ghella como el autor de uno de los túneles más complejos de Hong Kong,** el de Beacon Hill. Y es que fue el único capaz de concluirlo después de que otras 5 empresas, una tras otra, tuvieran que abandonar los trabajos por las enormes dificultades encontradas.

Adolfo vuelve a ser el pionero de Nullarbor Plain, respira de nuevo la vida de los mineros, los buscadores de oro y los aventureros. Junto a Giovanni atraviesa el Lejano Oeste, en aquel tiempo hogar de bisontes, caravanas, indios y revolucionarios como Pancho Villa, cazadores de recompensas y forajidos como Buffalo Bill. Llegan a la costa este al final del verano, cuando el sol de Maine y de Connecticut se confunde con el naranja de las puestas de sol y el marrón de las hojas que empiezan a caer.

Tomar un barco de vapor desde Nueva York hacia el viejo continente es un juego de niños; en menos de seis meses Adolfo y Giovanni han dado la vuelta al mundo, partiendo de Coleretto y llegando a Nueva York. Ahora saludan a Ellis Island, se dejan atrás la Estatua de la Libertad y recorren a la inversa la ruta de los emigrantes que cada día desembarcan en gran número procedentes de Italia, Alemania, Irlanda, Grecia o Polonia.

En Europa son años difíciles, inciertos y oscuros: termina 1913 y la Primera Guerra Mundial está a las puertas.

1913
-
1924

ADOLFO GHELLA

Desde la Primera Guerra Mundial al fascismo

En 1913 Italia ya no es el país que Adolfo había dejado en 1901. **En los últimos trece años había vivido en Australia, Vietnam, China y Estados Unidos**, con un breve paréntesis, de 1910 a 1912, en Italia.

Pero las cosas habían cambiado. La revolución industrial había traído riqueza y una nueva generación de líderes industriales, pero también desequilibrios y tensiones sociales, sobre todo entre las clases obreras del norte. Después de los tumultuosos años del colonialismo y de Francesco Crispi, hombre fuerte de la política de principios del siglo XX pero también de la derrota de Adua, Italia es un país en busca de sí mismo: mientras Europa se aboca hacia la Primera Guerra Mundial, el país descubre que está dividido entre intervencionistas y pacifistas, capitalistas y socialistas, irredentistas y anarquistas, republicanos y monárquicos.

Estalla la violencia social y se multiplican las huelgas contra el gobierno, que a menudo terminan con víctimas entre los manifestantes: ocurre en Parma, Ancona y Roma, pero también en Ragusa, en el sur latifundista. Y hay quien echa leña al fuego: el nuevo director del Avanti, Benito Mussolini, firma un editorial con el elocuente título de "Asesinos de estado" y comienza una campaña contra el gobierno y las "matanzas proletarias" causadas por los gobiernos de Giolitti y Antonio Salandra. Pocos meses más tardes, el 7 de junio, durante una huelga en Ancona, la muerte de tres manifestantes provoca una serie de revueltas contra el gobierno que pasarán a la historia como la Semana Roja.

Salandra restablece la calma, pero no resuelve las divisiones sociales que diez años más tarde llevarán a Mussolini al poder. También Turín, la capital industrial de Italia, se veía sacudida por manifestaciones y disturbios y en este clima es difícil poner en práctica la experiencia adquirida en Hong Kong o experimentar las novedades aprendidas en Estados Unidos. No había lugar para la ingeniería ni para obras nuevas. Pero pocos meses después llega una llamada para Adolfo del zar de Rusia: el proyecto consiste en **construir el ferrocarril Transcaucásico**.

Adolfo acepta de inmediato y parte con la familia: destino Tiflis, capital de Georgia, ocupada por la Rusia zarista. La ciudad no solo era el centro más importante del Cáucaso; en pocos años se había convertido en punto de referencia del comercio entre Europa y Asia gracias a las grandes inversiones de San Petersburgo para construir infraestructuras y redes de transporte.

Adolfo, emprendedor e ingeniero pero también visionario y aventurero, **llega a Tiflis para construir el tramo entre Erzurum y Kars** del ferrocarril Transcaucásico, la primera vía del petróleo caucásico que conectaba el puerto de Poti, en el mar Negro, con Bakú, en el Mar Caspio, iniciada por el zar Alejandro II "el Libertador" y llevada a término en 1883 por el zar Alejandro III "el Pacificador". Por los raíles viajaban mercancías, alfombras, víveres y mucho petróleo, que desde Bakú llegaba al Mar Negro y desde allí a las casas y las industrias de Rusia. Pero el ferrocarril tenía un claro objetivo miliar: controlar el rebelde Cáucaso, tierra indomable en manos de los señores de la guerra, y favorecer las guerras con el Imperio Otomano.

Cumplió su propósito. La Transcaucásica se convierte pronto en una base de retaguardia estratégica para llevar en 1914 a los soldados rusos a la victoria sobre las tropas otomanas en Kars, en pleno territorio turco. Para el zar es una oportunidad imprescindible para dar un golpe decisivo al ya moribundo imperio otomano: extender la Transcaucásica es la única forma de controlar el territorio y llevar soldados y mercancías en poco tiempo. Ejército y comercio, pero no solo eso: el ferrocarril es decisivo también para desarrollar las primeras pistas de esquí y las dachas en la región georgiana de Borjomi y Bakuriani.

Después de Kars, Rusia conquista también la ciudad de Erzurum, en el camino a Ankara: su posición es tan estratégica que cuarenta años después, en plena Guerra Fría, tendrá el sobrenombre de "The Rock" en los ambientes militares de la OTAN.

La importancia de la ciudad no escapa tampoco a Nicolás II, que de inmediato ordena extender la Transcaucásica de Kars hasta Erzurum. Y una vez más encomienda la obra a Adolfo. En la primera mitad de 1914 comienzan los trabajos pero, como ya ocurrió en China, Adolfo tiene que hacer frente al desarrollo de los acontecimientos: en 1915 Italia entra en guerra contra los Imperios centrales, Alemania, Austria-Hungría y el Imperio Otomano. Erzurum está en pleno territorio turco y la familia, con Domenico, de tres años, y el pequeño Giovanni, que aún no tiene dos años, ya no está segura. Para Adolfo se convierte en una elección de vida: la familia debe regresar a la patria, pero él sigue trabajando para el zar.

AL LADO 1898 - Adolfo
sobre el camello en la obra
de la Transiberiana



No puede hacer otra cosa. Adolfo tiene 45 años, regresar a Italia significaría perderlo todo y partir al frente para combatir en una guerra en la que un hombre como él, ingeniero y aventurero, no cree. Enviar de regreso a la familia a través de una Europa en guerra no es una decisión temeraria. La Gran Guerra es el último conflicto que se combate en el frente y en las trincheras sin involucrar a la población civil: todavía se puede viajar en caravana o en tren a lo largo de miles de kilómetros evitando el frente o las bandas dispersas. Y de este modo **Adolfo pone a salvo a su familia y marcha a Moscú para hablar directamente con el zar.**

Estamos ya a mediados de 1915. La guerra para los rusos ha comenzado hace más de un año y las consecuencias empiezan a notarse. El dinero se destina a los esfuerzos bélicos y Nicolás II cierra la obra. Pero Adolfo no pierde el ánimo. Además de chino y francés, habla ruso perfectamente. Sabe desenvolverse bien en un ambiente internacional y cómo moverse con el personal del puesto y con el cuerpo diplomático. Se presenta al embajador italiano Andrea Carlotti di Riparbella y de inmediato surge un aprecio mutuo: Adolfo ya habla bien el ruso, realiza algunos trabajos importantes por cuenta de la embajada e invierte las ganancias en el negocio de lanas y alfombras. Ha mantenido los contactos con el Cáucaso y viaja a menudo de Moscú a San Petersburgo, en un país cada vez más afectado por sacudidas y tensiones sociales.

Adolfo habla bien el ruso y viaja a menudo en un país cada vez más afectado por tensiones sociales.

Tras un año de guerra falta de todo: comida, ropa y medicinas. No solo entre la población civil, sino también entre los soldados. La guerra va mal, en 1915 Rusia pierde, durante la Gran Retirada, Galitzia y Polonia. Al año siguiente pierde Bielorrusia y buena parte de Ucrania. El zar, ocupado en el frente con sus tropas, está cada vez más solo y el partido socialista revolucionario ahora está listo para tomar el poder.

En Zimmerwald, en Suiza, durante la Internacional Socialista, Trotski introduce el concepto de paz sin vencidos y Lenin, más pragmático, anuncia: "es el momento de transformar la guerra imperialista en guerra civil". Pero es el pueblo, no los bolcheviques, quien se rebela. Las primeras huelgas generales, espontáneas, comienzan en febrero de 1917 en San Petersburgo, donde el ejército se une a las protestas y a las manifestaciones.

Los primeros en salir a la calle son los obreros de las fábricas textiles, luego les toca a los trabajadores de los talleres Putilov (renombrados Kirov en 1934), y por último, estudiantes y funcionarios públicos. Finalmente, el ejército: la compañía Pavloski se pone al lado de los manifestantes, luego se une a la revuelta la compañía "Finlandia", seguida de los marineros de la flota del Báltico. Poco después llega el turno de Moscú.

En este momento los bolcheviques pasan a la acción. Lenin regresa de Suiza, Trotski de Estados Unidos y Stalin escapa del exilio de Kureika en Siberia, donde estaba internado desde 1913, para llegar a San Petersburgo. El 7 de noviembre (pero según el calendario juliano es el 24 de octubre) comienza la revolución roja.

Los soldados de Lenin y Trotski derrocan al débil gobierno provisional de Kerenski y asumen el poder en nombre de los soviets de obreros y campesinos. Pero no tienen un plan: son fuertes en San Petersburgo, mas en el resto del país tienen dificultades: pronto estallan las resistencias armadas y las primeras manifestaciones de los obreros, que protestan contra Lenin y Trotski por la confiscación de las cosechas, la supresión de los soviets y la creación de la policía secreta.

El país está en caos y no tarda en caer en el abismo de la guerra civil. Adolfo está bloqueado en San Petersburgo. Sabe que el comercio de la lana está comprometido desde que los obreros textiles cruzan los brazos dando paso a la caída del zar. Son meses de gran caos e incertidumbre, Adolfo está a salvo protegido por la Embajada, salir de San Petersburgo sería demasiado peligroso. En el campo se combate con arma blanca y él sería presa de anarquistas y bandas armadas incontroladas.

Cuando comienza la Revolución de Octubre Adolfo entiende que la apuesta por el comercio de alfombras está perdida: por segunda vez en tres años, desde que estaba en Rusia, debe volver a empezar de cero.

Adolfo no se desanima, es un hombre de acción, pero está bloqueado en la ciudad y los meses pasan. Escucha los discursos de Stalin y Lenin, ve a los bolcheviques hacerse con el poder en San Petersburgo, ajusticiar al zar y su familia en Ekaterimburgo y marchar a la conquista de las demás ciudades. Y comprende que la guerra para consolidar el poder contra las tropas mencheviques no será corta.

Así que a finales de 1919 Adolfo se decide: vuelve a Italia. Saluda al embajador Carlotti, sabe que el viaje no será fácil: debe aventurarse sin escolta y ni siquiera tiene autorización para salir de la ciudad, las autoridades bolcheviques no controlan los campos y acompañarlo sería demasiado peligroso.

Adolfo no puede marchar por tierra, debe volver a Europa por mar y para ello tiene que llegar al puerto de Arcángel, en el mar Báltico: la ciudad estaba resistiendo a los comunistas y se había erigido en fortaleza antibolchevique del Ejército Blanco.

Adolfo, bloqueado desde meses en San Petersburgo decide volver a Italia: el viaje no será fácil.

Es el único puerto del que salen todavía barcos mercantes para Londres, y es la única vía de escape para Adolfo. No puede ir al sur, demasiado peligroso: podría ser víctima de la guerra civil, de la lucha entre bolcheviques y mencheviques o de las bandas que saquean una Rusia pasto de la anarquía. No puede usar los trenes porque la red ferroviaria está abandonada y los soldados han arrancado las vías para utilizar el hierro. No puede viajar en invierno, demasiado frío. No puede viajar de noche, demasiado arriesgado. **Adolfo se mueve a caballo o a pie, o en los pocos convoyes que se cruzan en los caminos que se encuentran transitables. Tarda dos años en llegar a Arcángel, donde se embarca en el primer barco mercante para Inglaterra.**

En 1921 llega a Londres. Desde allí regresa a Colletterto Castelnuovo, en su Piamonte. Tiene que empezar de cero sin dinero, como veinte años antes cuando, apenas con veinticuatro años, dejó el estudio del topógrafo Maddio en Castellamonte y se embarcó rumbo a Australia. Ahora Adolfo tiene 45 años y respecto a aquellos años es más reflexivo, cuenta con una **experiencia conocida y apreciada en todo el mundo** y dispone de una envidiable red de contactos en todos los ambientes y sectores económicos; sobre todo, hace veinte años no tenía una familia y dos hijos de los que ocuparse.

Pero tampoco en Italia son buenos tiempos. La posguerra trae consigo caos y disturbios: la tensión social se dispara no tanto por la victoria mutilada, la ocupación de Fiume o del Tirol del Sur, rebautizado como Alto Adigio. En realidad, en todo el país, pero sobre todo en el Piamonte industrializado, estalla la lucha de clases y en las fábricas se invoca la revolución bolchevique. Como la que Adolfo había visto nacer en Rusia y de la cual había conseguido liberarse.

Comienzan las primeras ocupaciones, manifestaciones y huelgas: en Turín, Milán, Génova, en todo el norte los "rojos subversivos", definidos así por la burguesía, tratan de prender la mecha de la revolución. El caos es inmediato. La economía italiana, sometida ya a la durísima prueba de cuatro años de guerra, se sitúa pronto al borde de la bancarrota, la deuda pública aumenta un 300% en un año y los precios de los alimentos se disparan. En estas condiciones, huelga hablar de trabajo.

A Adolfo no le gusta esperar a que alguien venga a ofrecerle un puesto y justo en aquellos días tumultuosos de finales de 1921 se entera de que un grupo de comerciantes de Biella está enviando un cargamento de tejidos a Bakú, en Azerbaiyán. Adolfo conoce bien el Cáucaso, su red de contactos sigue intacta y decide volver a poner en pie el negocio de tejidos y pieles iniciado en Moscú y San Petersburgo antes de la revolución. Se encarga del convoy y marcha de nuevo a Rusia, con destino Bakú. Llega al mar Caspio cuando en Italia las brigadas fascistas marchan sobre Roma; pero también en el Cáucaso encuentra el caos y la anarquía.

El Ejército Rojo acababa de invadir la República Democrática de Azerbaiyán, la primera república parlamentaria musulmana del mundo. Por si fuera poco, en toda la región los guerrilleros islámicos antepasados de los muyaidines que en 1980 plantarán cara al ejército soviético, llevan a cabo la guerrilla contra el ocupante ruso y para financiarse asaltan convoyes y caravanas de comerciantes. Y los bolcheviques no les andan a la zaga. Primero bloquean la carga en el puerto de Bakú, luego autorizan a estibarla en el barco y conceden incluso un grupo armado para escoltarla en el interior del territorio ruso. Pero la carga no se mueve. Y el puerto está minado.

Adolfo no se fía de los bolcheviques y comprende que el negocio no irá a buen término. En una noche de tormenta, ordena partir de Bakú, se deshace de la escolta con una estratagema y se dirige a Irán, desde donde regresa a Italia. Es 1924, por tercera vez Adolfo tiene que empezar de cero.

1924
-
1951

DE ADOLFO A GIOVANNI Y DOMENICO

La tercera generación,
desde el Fascismo a la Posguerra

1924 es un año crucial en Italia. Mussolini está en el gobierno desde 1922, pero los disturbios y la violencia no cesan: en agosto de 1923 Giovanni Minzoni es asesinado en Ferrara, en septiembre es detenido Togliatti, en diciembre Giovanni Amendola recibe una brutal agresión de las brigadas fascistas. La casa de Francesco Nitti y la imprenta milanesa Zerboni, usada por los socialistas, son saqueadas y destruidas. No hay solución a la violencia que sacude la vida política del país. En enero el rey disuelve las Cámaras y decide: habrá elecciones en abril. Votación proporcional por listas y prima por mayoría; el partido fascista obtiene el 65%, De Gasperi, del partido popular, el 9% y Matteotti, del partido socialista, se queda en el 6%.

Es el punto de inflexión para Italia. En junio Matteotti, el principal opositor del fascismo, es secuestrado y asesinado después de revelar el fraude electoral y pocas horas antes de acusar de corrupción al régimen en el escándalo de las concesiones petrolíferas a Sinclair Oil; su cuerpo sin vida será hallado en agosto en un bosque del municipio de Riano: Mussolini tiembla pero resiste a las acusaciones, aprovecha la Secesión Aventina de los diputados opositores y da paso a un régimen cada vez más autoritario.

AL LADO 1946 - Planta
hídrica río Adige



En los meses siguientes disolverá todos los partidos y las organizaciones sindicales no fascistas, suprime toda libertad de prensa, de reunión o de expresión, restablece la pena de muerte y crea un Tribunal especial con amplios poderes, capaz de desterrar con una simple diligencia administrativa a las personas no deseadas por el régimen. Bloquea la política liberal del ministro de Hacienda Alberto De Stefani, refuerza las corporaciones de trabajadores e inaugura la política económica fascista, basada en la autarquía y en la industria pesada: cada vez es más estrecha la relación entre la clase política y los grandes dirigentes de la industria, deseosos de acceder a las garantías del estado, reducir el riesgo de negocio y encontrar un mediador fuerte con los sindicatos.

Adolfo tiene que volver a empezar de cero dejando a un lado su espíritu pionero y mirando hacia los contratos estatales.

"El corporativismo es la piedra angular del Estado fascista", dirá Mussolini en 1930. El ambiente es cada vez más insostenible, la revolución industrial del país pierde su impulso pionero: el triángulo industrial Milán-Génova-Turín es estable y sólido pero se desploman los intercambios comerciales, los proyectos y los pedidos del extranjero. De repente, para un emprendedor privado ya no hay oportunidades de trabajar en grandes proyectos internacionales.

Adolfo no solo tiene que volver a empezar de cero; debe dejar a un lado su espíritu pionero y fijarse en los contratos estatales. Cuenta con una carta importante por jugar: desde Florencia hacia el sur Italia es un país rural completamente por construir, faltan carreteras, puentes, túneles y ferrocarriles. Y en este campo Adolfo posee una experiencia que muy pocos, en el país, pueden igualar. No pasa mucho tiempo sin trabajo.

Ya en 1924 gana el contrato para la construcción del túnel de la central hidroeléctrica de Pettorano, diseñada por el arquitecto Eusebio Petetti, en las gargantas del Sagitario, **en Abruzos**: los trabajos en la central, a más de mil metros sobre el nivel del mar, comienzan en 1924 y concluirán en 1930, pero Adolfo no se detiene en Abruzos. **Participa en la construcción de las principales infraestructuras del país: túneles, carreteras y ferrocarriles.**

En 1926 obtiene un nuevo contrato, esta vez de la Sociedad Italiana de Ferrocarriles del Mediterráneo, la "Mediterránea", la gloriosa compañía nacida en 1885 por voluntad del banco de Roma y del Estado para realizar los ferrocarriles del país y con la cual había trabajado también su padre.

Adolfo acepta un desafío tan ambicioso como exigente: la construcción de una red ferroviaria que uniría las principales ciudades de la mitad sur. Bari, Potenza, Lagonegro y, a lo largo de la cordillera de la Sila en Calabria, Cosenza y Catanzaro, hasta bajar de nuevo al mar, al puerto de Gioia Tauro.

Un proyecto difícil de alta ingeniería por muchas razones: la conformación geológica especialmente montañosa en Basilicata y en Calabria obligaba a los raíles a desplegarse en difíciles ramificaciones transversales, las tecnologías y los recursos disponibles no eran los más avanzados y, además, las condiciones de atraso cultural y social no facilitaban los trabajos: estamos en 1926, apenas ocho años más tarde Carlo Levi era enviado al destierro en el corazón de Lucania, Eboli. Aquí, en su "*Cristo se detuvo en Eboli*", describiría las inhumanas condiciones de vida de los campesinos de la Italia meridional, olvidados por el Estado y aferrados todavía a tradiciones y costumbres ancestrales: "*en esta tierra oscura sin pecado y sin redención, donde el mal no es moral sino un dolor terrestre, Cristo no descendió, Cristo se detuvo en Eboli*", escribe Carlo Levi.



Precisamente en estas tierras, ante los ojos resignados e inexpresivos de esos campesinos a los cuales "ni siquiera la palabra de Cristo parece haber llegado nunca", **Adolfo realiza sus proyectos de alta ingeniería y, acompañado por los hijos Giovanni y Domenico, que recorren las obras a caballo,** trabaja en la realización de obras que todavía hoy son la base de la red ferroviaria que une las ciudades del sur del país: por cuenta de **Ferrovie Calabro-Lucane**, el 24 de mayo de 1928 realiza el tramo Ferrandina-Matera y los túneles de Miglionico, el 16 de junio de 1930 lleva a término el tramo Crotona-Policastro, de más de 40 km con un viaducto sobre el río Tacina en Roccabernarda, derrumbado como consecuencia de las inundaciones de enero de 1973; el mismo año completa los trabajos del túnel de Ferrandina, en el mes de agosto de 1931 inaugura el tramo San Pietro in Guarano-Camigliatello, en 1934 conecta Lucania y Puglia con el tramo entre Acerenza, municipio de la provincia de Potenza a casi mil metros sobre el nivel del mar, y la ciudad de Altamura, a las puertas de Bari.

La vida no es fácil, los trabajos a menudo se ven complicados por la escasez de recursos, por las dificultades ambientales y tecnológicas, pero son años prolíficos y de grandes satisfacciones: **en menos de diez años Adolfo realiza más de 130 kilómetros** y ayuda a muchas ciudades del sur a salir del aislamiento físico y cultural que habían sufrido siempre.

Su trabajo no pasa desapercibido. Después de completar el ferrocarril entre Lucania y Puglia, Adolfo es llamado a Roma. Eran los años del "fascismo constructor": el régimen apostaba por las grandes infraestructuras para unir el país y reactivar la economía y los Ferrocarriles del Estado, después del proceso de reorganización del ingeniero piemontés Riccardo Bianchi a comienzos de siglo, eran una sociedad en claro crecimiento.



Los años treinta fueron fundamentales para potenciar la red ferroviaria y de carreteras de Italia: se construyeron nuevas estaciones, nuevas instalaciones y vías, medios de tracción más potentes. **En estos años se ejecutaron dos importantes tramos directos del país, Roma-Nápoles y Florencia-Bolonia:** el primero pasaba por Formia y reducía a una hora y media la distancia entre la capital y la ciudad partenopea.

La segunda atravesaba la cordillera de los Apeninos con un túnel que en aquel tiempo era el segundo más largo del mundo después del Túnel del Sempione: en 1939, en el recorrido Florencia-Milán y por la precisión en el tramo alrededor de Piacenza, tocará el récord de 203 km/h.

Era el precursor de los trenes de alta velocidad. Además de los ferrocarriles, se desarrollaban también las primeras autopistas, también gracias a la obra del Touring Club italiano: eran los años de la Turín-Milán, de la Florencia-Mare, Padua-Mestre, Milán-Bérgamo-Brescia, la base para el otro gran periodo de inversiones en infraestructuras, los años sesenta.

Adolfo, trabajando en estrecha colaboración con el ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, participa en los proyectos de todas las obras principales, incluyendo ferrocarriles y túneles. Pero el futuro del país se va nublando y se cierne la guerra: ya en 1936 las sanciones de Francia y Gran Bretaña contra Italia, establecidas tras el conflicto en Etiopía, limitan notablemente el comercio de gasolina y llevan al régimen a imponer nuevos y costosos impuestos sobre remolques, carburantes y peso de las mercancías transportadas.

Adolfo cuenta con una experiencia única en el país también en la construcción de galerías y túneles subterráneos.

Se empieza a hablar abiertamente de rearme, la época de las inversiones en las grandes obras se acerca lentamente a su fin, pero **Adolfo cuenta con una experiencia única en el país también en la construcción de galerías y túneles subterráneos**, un sector estratégico para una gran obra ya en proyecto desde hacía algunos años: el metro de Roma. La línea, subterránea, debía conectar en poco tiempo la estación central de Termini y el nuevo distrito del E42, el EUR, proyectado para albergar la Exposición Universal de 1942. Los trabajos comienzan en 1938 y **Adolfo debe afrontar la construcción de la parte más difícil de los mismos, la excavación de la línea entre via Cavour, San Pietro in Vincoli y el Coliseo.**

En dos años diseña y lleva a término el túnel de 1,6 kilómetros entre Termini y el Arco de Constantino, una verdadera obra maestra de la técnica y la alta ingeniería en una zona densamente poblada, llena de edificios en superficie y de restos arqueológicos bajo tierra. Al mismo tiempo, Adolfo también es capaz de iniciar los trabajos de construcción de la estación del Coliseo y espera la aprobación definitiva del proyecto para la estación Giovanni Lanza.

Pero estamos en 1940, en septiembre del año anterior **Alemania ha invadido Polonia** y Mussolini se quita la máscara: en junio también Italia entra en la guerra al lado de los nazis. Y todo se frena.

después de casi medio siglo de trabajo en todos los rincones del mundo, ha adquirido una experiencia única en el país.

Adolfo realiza fortificaciones en la frontera con Francia: búnkeres, túneles y galerías.

Luego vuelve a Roma: su obra es demasiado valiosa y el régimen le pide asegurar la capital. **Desde 1941 diseña y realiza una serie de túneles y refugios antiaéreos** en todos los distritos de la ciudad, capaces de albergar a más de 50 mil personas: cuando comenzaron a caer las primeras bombas, a partir de julio de 1943, resultaron fundamentales para salvar miles de vidas humanas.

La contribución de Adolfo es fundamental no solo en Roma. En 1942 abre la obra para los trabajos de conducción forzada de la central hidroeléctrica de Bressanone y será justo aquí donde asistirá a la caída del fascismo y al 8 de septiembre: permanecerá en Trentino con la familia hasta 1944, año en que se convierte en abuelo: el 25 de enero **nace Giandomenico**, el primer hijo de Giovanni. **Será la cuarta generación de Ghella en el mundo de la construcción.**

Pero la situación se precipita. Para Italia, 1944 es quizá el año más duro de la guerra: Los Aliados suben por la península, al norte los partisanos combaten contra los fascistas y la ocupación nazi. El gobierno de Ivanoe Bonomi, nacido en el mes de junio con el visto bueno de los americanos, no puede hacer mucho y las pocas obras que siguen abiertas se suspenden. Falta dinero y sobre todo hombres; unos van al frente con el ejército del gobierno para combatir contra los alemanes, otros suben a las montañas y se alistan en las filas de los partisanos para luchar contra los fascistas. Las obras abiertas en los años anteriores están abandonadas pero permanecen abiertas y los alemanes se aprovechan de ello para saquearlas y obtener hierro, materias primas y máquinas: se las llevarán a Alemania, a las fábricas gestionadas por el ministro Albert Speer, el hombre fuerte de la maquinaria administrativa hitleriana. No dura mucho.

En 1945 los alemanes se marchan y la guerra termina, pero Italia es un país por reconstruir. Muchas obras construidas en los años treinta están destruidas. En junio llegan los dólares del Plan Marshall y Adolfo participa en primera persona en la reconstrucción: después de casi medio siglo de trabajo en todos los rincones del mundo, ha adquirido una experiencia única en el país y el nuevo gobierno de De Gasperi, con la supervisión de los americanos, no la deja escapar.

Lo llaman "el mago de los túneles". Adolfo trabaja en todas las regiones de Italia y **los hijos, Domenico y Giovanni**, de 33 y 32 años, lo acompañan para aprender sobre el terreno. Entre las primeras obras realizadas se encuentra la reconstrucción del túnel de los Apeninos en la línea ferroviaria directa Florencia-Bolonia, que fue destruido durante la guerra. Inaugurado en 1934, el túnel tenía una longitud de 18,5 kilómetros, solo 1.300 metros menos que el del Sempione: era el segundo del mundo por longitud y todavía figura entre los veinte primeros del planeta, superado solo por los recientes túneles de más de 50 kilómetros.



Adolfo y sus hijos también consiguen devolver a la vida la estación subterránea de Precedenze, destinada tanto al transporte de mercancías como de pasajeros: disponía de dos vías de apartado con 450 metros de longitud excavados en túneles paralelos al túnel principal y estaba conectada con el exterior por un túnel con 27 grados de inclinación sobre el horizonte, que contaba con un total de 1.836 escalones. Los trabajos duraron tres años, hasta 1948: una auténtica obra maestra de ingeniería y gestión, en un país destruido por cinco años de guerra sangrienta, sin materias primas ni recursos.

La reconstrucción se ha iniciado y Adolfo va de ciudad en ciudad para abrir nuevas obras. En 1946 retoma asimismo los trabajos de la línea de metro de Roma en la estación Giovanni Lanza y el mismo año realiza la central hidroeléctrica del Adigio en Castelbello, un municipio de dos mil habitantes en la provincia de Bolzano de mayoría alemana.

Esta es otra joya de la ingeniería: la obra comprende diez kilómetros de túneles realizados, a pesar de la dificultad geológica del terreno, con una excavación de "conducto forzado" mediante el avance en la roca. Un año más tarde, en 1947, inaugura la obra de la línea ferroviaria Roma-Civitacastellana-Viterbo para la Sociedad Romana de Ferrocarriles del Norte: los trabajos se finalizarán en 1951 pero, mientras tanto, en 1948, abre otra obra, esta vez de los Ferrocarriles del Estado, para ejecutar el tramo ferroviario entre Pescara y Empoli, que será inaugurado en 1950.

Entre tanto, proyecta desde cero y reconstruye el túnel de Castello en Ortona a Mare, destruido por las minas antitanque de los nazis, además del túnel del Moro, llevado a cabo con una técnica de vanguardia, esto es, envolviendo el túnel preexistente e incorporando también las vías del ferrocarril: además realiza el puente sobre el río Moro, derrumbado tras las inundaciones de 1949.

Pero son solo algunas de las obras realizadas entre 1948 y 1951: Adolfo construye también el túnel de Vivola en la línea ferroviaria directa Roma-Nápoles y un túnel en roca, de 2,5 kilómetros y en pendiente para posibilitar el drenaje de las aguas pluviales, en Fondi, en la provincia de Latina. En 1950 se pone en marcha la obra de construcción de la central hidroeléctrica del Bajo Cismon, por cuenta de la sociedad S.I.I.A., que incluye una presa y túneles de cuatro kilómetros de "conducto forzado". Son años intensos, de trabajo y grandes satisfacciones, porque en 1951 nace Enrico, hermano de Giandomenico, Marina y Manuela.

Es la cuarta generación de los Ghella.

1944
-
1951

GIANDOMENICO Y ENRICO GHELLA

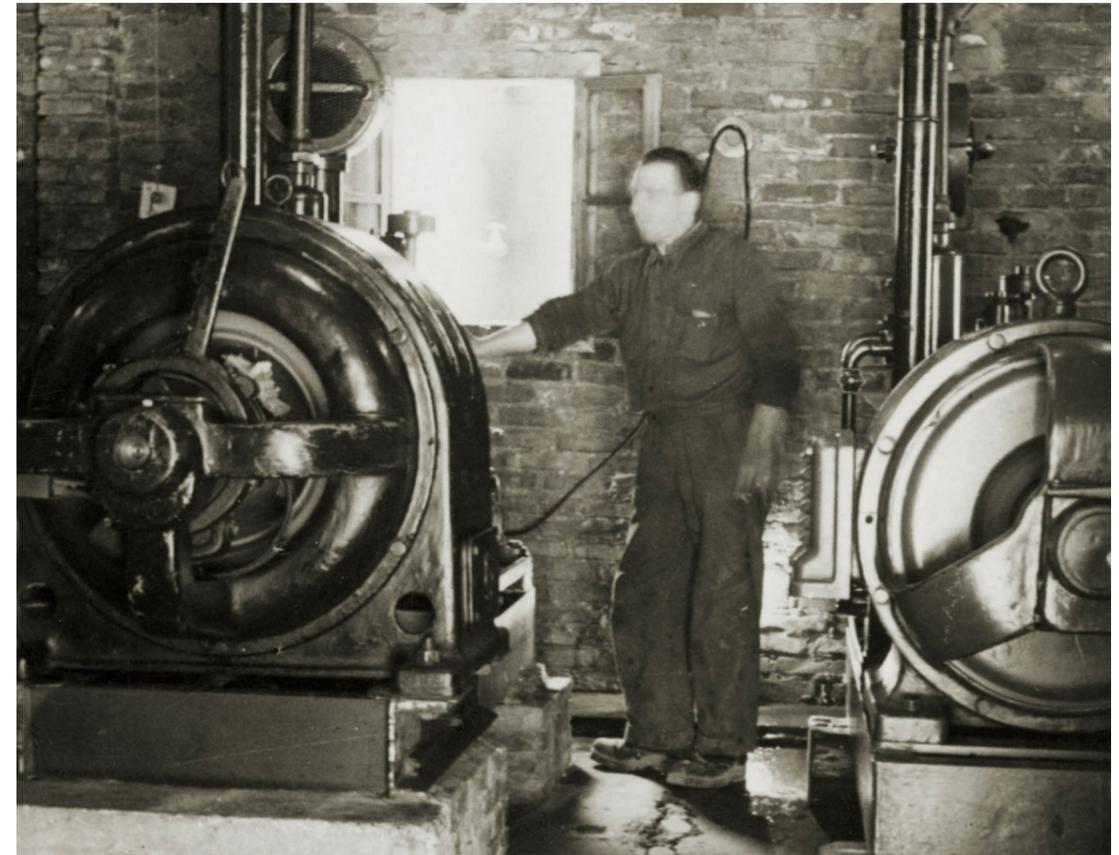
La cuarta generación

Enrico nace en Roma en 1951, en plena posguerra: son los años de la reconstrucción, del boom económico, de la recuperación y de las oportunidades. Después de la tragedia de la guerra y de la ocupación nazi, el país comienza de nuevo: el gobierno De Gasperi inaugura el nuevo régimen fiscal e introduce por primera vez la declaración de la renta, la radio transmite en directo para todo el país la primera edición del festival de San Remo, conducida por Nunzio Filogamo ("mis queridos amigos cercanos y lejanos", su famoso saludo), que ganó Nilla Pizzi con "Grazie dei fiori" ("Gracias por las flores"), superando por poco al Dúo Fasano y a Achille Togliani.

El noveno censo efectuado al inicio del año ofrece un panorama positivo del país, lleno de esperanzas. Pero también de contradicciones.

Los italianos son poco más de 47 millones y 515 mil: el 22% tiene más de 50 años, el 25% tiene menos de 20. De cada cien personas en edad de trabajar, entre 15 y 65 años, 53 son inactivas. Básicamente, el miedo es siempre el mismo: el país está envejeciendo y muchas personas no tienen trabajo. Sin embargo, se desploma la mortalidad infantil: si en 1941 de cada mil recién nacidos al menos 115 no superaban el primer año de vida, en 1951 la cifra baja hasta 66. El 42% de la fuerza de trabajo está empleada en la agricultura, el 32% en la industria y el 26% en el sector terciario, sector donde los hombres suponen solo el 24%: el país tiene que completar aún su revolución industrial.

AL LADO 1946 - Planta
hídrica río Adige



Pero **son las grandes infraestructuras las que dan un fuerte impulso al boom económico: Adolfo y sus hijos, Domenico y Giovanni, crean una empresa moderna y organizada, capaz de llevar a cabo numerosas obras** en diferentes regiones del país. En 1950 comienzan los trabajos para construir un túnel de más de un kilómetro para permitir la puesta en cultivo de la llanura de Fondi y Monte San Biagio en las Lagunas Pontinas, luego aseguran la basílica pagana de Porta Maggiore en Roma y ponen en marcha la obra de la central hidroeléctrica subterránea de Fundres, en Trentino. Es una de las obras de ingeniería más imponentes del país de aquel periodo: una presa y un túnel de casi un kilómetro realizados pese a la presencia de fallas de suelo limoso y filtraciones de agua.

AL LADO 1953 - Tunnel
Rutino, Línea Battipaglia-
Reggio Calabria



Los Ghella vencen también esta apuesta: para entonces también Domenico y Giovanni se encuentran entre los más conocidos y apreciados constructores de Europa y son llamados allí donde se necesita realizar un túnel subterráneo, puentes ferroviarios o presas. Italia es el lugar adecuado.

En los primeros años cincuenta se inicia la carrera para la reconstrucción del país: los Ghella trabajan en las obras para los ferrocarriles estatales en el tramo Domodossola-Iselle, Pescara-Teroli, en Salerno y en la línea Battipaglia-Reggio Calabria.

Domenico y Giovanni se encuentran entre los más conocidos y apreciados constructores de Europa y son llamados por todas partes.

En 1953 Adolfo y sus hijos vuelven a trabajar en Roma. El alcalde Salvatore Rebecchini, destacada figura de la democracia cristiana, como el primer ministro Alcide De Gasperi, pone en marcha la obra para la estación de metro de plaza Euclide y la línea ferroviaria Roma-Civita Castellana-Viterbo: a la capital comienzan a llegar inmigrantes del sur y del norte de Italia, la población crece, supera el millón y medio de habitantes y cada vez hay más viajeros pendulares que van a trabajar a las oficinas de la administración pública situadas en el centro de la ciudad.

El país vuelve a activarse, las inversiones públicas atraen a emprendedores y abren obras, el desarrollo del país es dinámico: comienzan los años del milagro económico, también gracias a una clase de emprendedores pioneros y visionarios con una fuerte vocación innovadora y experiencia en el extranjero. El país se transforma y de un sistema agrícola y feudal pasa a un modelo económico de masas y a la producción a escala: el producto interior bruto crece cada año una media de casi el 6%, más que Holanda, Francia e incluso Gran Bretaña, que se queda en el +2,6%.

Toma cuerpo la industria pesada gracias al auge de los sectores petroquímico y metalúrgico, aparecen los primeros grandes capitalistas pero también numerosos emprendedores que, reforzados por la experiencia acumulada en el extranjero antes y durante la guerra, crean un modelo de empresa abierto e internacional, innovador, flexible y especializado: nace el **Made in Italy**.

Es la generación de los emprendedores iluminados, a menudo hombres hechos a sí mismos, como Enzo Ferrari, Adriano Olivetti, Michele Ferrero. Pero también son estos los años en que Pietro Barilla lanza la multinacional de la pasta, Enzo Fumagalli inicia la producción a gran escala de lavadoras con la firma Candy o Italo Barbiani vuela con la industria italiana del helado con la marca Algida. Adolfo pertenece a esta escuela de pleno derecho y sus hijos siguen los pasos trazados por el padre y, antes aún, por el abuelo Domenico: empiezan de cero en la obra desde temprana edad, completan los estudios de ingeniería y marchan al extranjero para trabajar y perfeccionar la vocación internacional.

El primero será Giovanni, nacido en 1913. Su destino es Canadá, donde la empresa familiar **Canit Construction** (fusión entre Canadá e Italia) realiza las esclusas para hacer navegable el río San Lorenzo, en Beauharnois. Pero los momentos difíciles no tardaron en llegar y en 1955 muere Adolfo. Nacido en 1877, emprendedor y aventurero, había contribuido de manera decisiva al desarrollo industrial y económico del país. Su testigo pasa a los hijos Giovanni y Domenico, luego a los nietos Giandomenico, Manuela, Marina y Enrico. El camino será el mismo del abuelo.

En 1957, a los trece años, **Giandomenico visita con su padre, Giovanni, las obras canadienses, luego empiezan los trabajos** en Estados Unidos, en **Nueva York**, para un proyecto nacido de una idea de la **Lower Manhattan Association** de David Rockefeller: construir un centro de negocios mundial concentrado en un único complejo de rascacielos a la vanguardia tecnológica. Se llamará, en los años sesenta, **World Trade Center**.

A través de la empresa Icos, controlada por **Canit Construction, Giovanni construye los cimientos de las que serán las Torres Gemelas:** el objetivo del proyecto nacido de la idea de Rockefeller y de otros empresarios de la Gran Manzana es desarrollar el East River para revitalizar el centro de la ciudad, encargando la realización del plan a la Autoridad Portuaria de Nueva York. Es el punto álgido para la empresa familiar, pero también el inicio de los años más difíciles, que culminarán nada menos que con una quiebra, por otra parte superada sin ningún daño, como veremos en breve.

Hacia finales de los sesenta, el entusiasmo por el óscar a la mejor moneda otorgado a la lira por el Financial Times comienza a evaporarse, y el boom económico del país empieza a ralentizarse. Están a punto de manifestarse las contradicciones de una aceleración económica demasiado a menudo no controlada y mal gestionada desde el punto de vista social, como demuestran las crecientes protestas que por otro lado están en línea con lo que ocurre en el resto del mundo.

En la periferia las grandes masas obreras y los inmigrantes no están integrados con el resto de la ciudad y con la clase media, y las inversiones para desarrollar la industria pesada en el sur de Italia han creado grandes catedrales en el desierto sin beneficiar a las pequeñas y medianas empresas existentes en el territorio: el acceso a las oportunidades todavía es demasiado limitado y crecen las desigualdades sociales.

Por las carreteras nacionales circulan casi seis millones de coches, pero por primera vez cae el número de vehículos matriculados, de casi un millón en 1964 a menos de 800 mil. La producción del trabajo se para, las inversiones se reducen un 35% y el desempleo aumenta en más de un 5%. Pero si la economía comienza a frenarse, el país circula a otra velocidad y va en dirección contraria: nace la sociedad de consumo, que en 1965 alcanza los 23 mil millones de liras, frente a los 12 de solo seis años antes.

La renta nacional aumenta, los italianos gastan más en vestirse y la carne no es un alimento para ricos; mejora la calidad de vida, en televisión el 10% de los programas son de carácter cultural, el 7% son transmisiones de teatro y las películas representan solo el 9%. Se leen más libros y periódicos, triunfa el sector editorial, se forma una conciencia crítica: los nacidos entre mediados de los sesenta y finales de los setenta son la generación más lectora de todas. Pero es una aceleración social a tirones, no acompañada del desarrollo económico y de una redistribución justa de la renta y de las oportunidades. Esto no sucede solo en Italia.

En 1965 comienzan en EE.UU. las primeras manifestaciones contra Vietnam, el Che Guevara deja Cuba y va a Bolivia, donde encontrará la muerte, en China se inicia la revolución cultural. Todo el mundo se ve sacudido por temblores y tensiones sociales que desembocarán, en pocos años, en disturbios, violencia, enfrentamientos, terrorismo; ya nada será como antes, sobre todo en una Italia donde comienzan los años de plomo. En este contexto de incertidumbre la empresa Ghella se encuentra en el punto crítico de la suspensión de pagos. El mundo está cambiando, también la forma de hacer negocios.



Nace el capitalismo de Estado: las empresas familiares y los pioneros aventureros ya no pueden resistir contra los grandes grupos industriales y las multinacionales.

A esto se añade una diversificación hacia las construcciones civiles que llevará a Ghella a chocar por un lado con una aguerrida y fiera competencia, y por el otro a tener que tratar con pagadores no precisamente puntuales.

Así, también Giovanni, Giandomenico y Enrico Ghella tienen que volver a empezar de cero, y como su abuelo, lo hacen en poco tiempo. Devuelven todas las deudas y restablecen la reputación de la empresa.

EL grupo olvida la fase oscura y la familia, representada por los dos hermanos, se sitúa nuevamente al ando.

En 1967 se vuelve a empezar con una subcontratación con la empresa Iga para un túnel en Tívoli, a las puertas de Roma. El mismo año los Ghella ganan un contrato para la construcción de un túnel en la autopista dei Fiori, en el tramo Savona-Ventimiglia; inmediatamente después trabajan en la obra Astaldi en el Acueducto del Peschiera en Moricone, y en 1970 realizan, para Condotte, los túneles ferroviarios Armata y Fabro (más de 4,5 kilómetros en total) a lo largo de la línea Roma-Florenia.

Un hito porque fue precisamente en aquel momento cuando los dos hermanos **Giandomenico y Enrico asumieron plenamente la gestión de la empresa**, y el ya anciano padre Giovanni les dio carta blanca. **Son además los primeros proyectos llevados a cabo con Domenico Nigro, el nuevo socio de los Ghella.** La unión no tarda en dar buenos resultados: **a mitad de los años sesenta los Ghella están en Roma para completar las estaciones del metro A** en el tramo Termini-Repubblica y construir los túneles de conexión entre la estación de Spagna y el aparcamiento de Villa Borghese.

Los encargos experimentan, en resumen, un alentador incremento, el grupo olvida la fase oscura de la "prequiebra" y la familia, representada por los dos hermanos, ya convertidos en los responsables de las operaciones en sustitución del padre, tras un normal traspaso generacional, se sitúa nuevamente al mando.

Para reactivar los encargos del extranjero, finalmente, **en 1976 Enrico se traslada a Venezuela, mientras que Giandomenico se queda en Roma en la sede central**, y desde allí coordina también la reanudación de los trabajos internacionales. Pero 1977 es el año del punto de inflexión. Mientras Italia sufre el azote del terrorismo, EE.UU. debe hacer frente al movimiento de las Panteras Negras y Leonid Breznev se juega la carta de la nueva constitución para tratar de relanzar a la Unión Soviética, los Ghella no pierden la vocación internacional y por primera vez van a trabajar a Sudamérica, en Venezuela, donde se necesita la competencia técnica y la experiencia adquirida en las obras de ingeniería subterránea.

En Caracas los hermanos Ghella realizan los cuatro túneles del acueducto del Táchira, región del sureste del país donde se concentra la mayor parte de las granjas y de las explotaciones ganaderas. **Venezuela será la rampa de lanzamiento de los Ghella.** Dos años más tarde, **en 1979, la empresa inicia los trabajos de la línea 1 del metro de Caracas** y en 1981 pone en marcha **las obras de puesta en seguridad de la presa La Honda: será la primera obra con impacto nulo en el medioambiente en Sudamérica** -cuando todavía de ambientalismo se hablaba poco- gracias a un método de trabajo innovador que permite superponer los túneles y cortar la roca con la presión hidráulica.

Pocos años después, en 1989, se constituye, siempre en Venezuela, el "Consortio Contuy Medio", del que forma parte Ghella junto con otras empresas venezolanas, italianas y japonesas. Construirá el primer ferrocarril en Venezuela de la era moderna, el que une Caracas con la ciudad de Cua, 43 kilómetros más al sur, de los cuales 30 entre túneles y viaductos. Una actuación integral, de las obras civiles circundantes hasta las soluciones tecnológicas para favorecer un funcionamiento perfecto, incluido el suministro de los trenes. Y sobre todo, ejecutada en un entorno orográfico imposible. Después de la ejecución del ferrocarril, el núcleo urbano de Cua y todo el valle del Tuy, en el interior del país mientras Caracas está cerca de la costa, pudieron conocer un desarrollo notable y una mayor vinculación con la capital.

Mientras tanto, nace la nueva generación de constructores especializados en obras de alta ingeniería subterránea: en 1980 nace en Roma Lorenzo, hijo de Giandomenico.



Italia sigue siendo la base de las actividades de los Ghella. En los años ochenta construyen túneles para la red de abastecimiento de agua en Campania, y para la red de alcantarillado en Roma y Ariccia. Inmediatamente después ejecutan conexiones ferroviarias en Basilicata, en la Circumvesuviana de Nápoles, entre Roma y Chiusi, y entre Chiusi y Siena. En los años noventa llegan también los primeros trabajos medioambientales, como las plantas de depuración de la cuenca del Mercure en Basilicata.

1991 - 2016

CONSOLIDACIÓN MUNDIAL

El mundo está cambiando. En Alemania cae el muro de Berlín, en EE.UU. Bill Clinton abre la tercera vía económica, a mitad de camino entre liberalismo, intervención estatal y redistribución de la renta; la CEE se convierte en Unión Europea con el Tratado de Maastricht y abre las fronteras a la libre circulación de personas. Cambia asimismo la forma de hacer negocios: se apuesta por la inversión en el extranjero y la internacionalización, la transferencia de competencia técnica y el desarrollo sostenible para los sistemas económicos locales. Nace la globalización, pero la palabra clave es glocalización, de la aldea global a la comunicad local: los nuevos sectores de la ingeniería son medioambiente, sanidad, terciario y servicios.

Los Ghella son pioneros también en la nueva economía: **en 1991 comienzan a trabajar en la República Dominicana y en 1994 están en Guatemala**, para realizar las divisiones de maternidad y pediatría del hospital Roosevelt de Ciudad de Guatemala, capital de un país que intenta volver a la normalidad tras la etapa crucial de la guerra civil en los ochenta. Allí se necesita de todo, desde personal técnico hasta los recursos necesarios para la reconstrucción. Pocos kilómetros más al sur se encuentra Honduras: también en este país la guerra civil ha dejado miles de muertos, dolor y destrucción, e igualmente allí los Ghella construyen en 2001 el nuevo hospital de pediatría Fundación María.



Mientras tanto, en Italia comienzan a usarse las nuevas tecnologías en las infraestructuras: arranca la era de la Alta Velocidad y Ghella es uno de los primeros en realizarla.

En 1998 la empresa participa en la excavación del túnel de Pianoro en Bolonia, que permitirá el paso del tren pendular entre la capital boloñesa y Florencia, luego en dos mil trabaja en la obra de la Alta Velocidad en Bolonia: las obras principales ejecutadas por Ghella son dos túneles de vía única con más de seis kilómetros de longitud y un diámetro de casi diez metros, a 30 metros de profundidad bajo tierra.



En pocos años la empresa se especializa en obras de alta ingeniería, sobre todo subterránea: **apuesta por las nuevas tecnologías, perfecciona y forma a una nueva clase de técnicos y topógrafos**, que pronto supondrán más del 20% de los **casi tres mil empleados** que hoy trabajan para Ghella. **Competencia técnica, formación y especialización:** estos son los factores determinantes que permiten a los hermanos Ghella mantener la competitividad en un mercado en continua evolución y cada vez más exigente, donde las pequeñas empresas luchan para hacer frente a las grandes multinacionales.

La globalización y la revolución digital

no hacen concesiones y poco a poco superan los modelos económicos tradicionales, desde la figura del emprendedor artesanal hasta el clúster tradicional. No así para Enrico y Giandomenico, que en 2005, poco menos de **150 años después del viaje del patriarca Domenico, vuelven a Francia para trabajar en la obra de la Alta Velocidad en el tramo Turín-Lyon**; el mismo año participan en los trabajos de ampliación del cinturón de circunvalación de Roma, donde ejecutan los principales túneles que han llevado a la ampliación definitiva de esta arteria.

El mundo corre, son los años de Internet de segunda y tercera generación, pero también de la crisis de las hipotecas de alto riesgo en EE.UU., del desplome de las entidades financieras y de una deuda pública desbocada; el euro "fuerte" tiene dificultades, EE.UU. tiene que hacer frente a los problemas y al malestar que genera el desempleo y la economía de la "tercera vía" entra en crisis. Los nuevos mercados emergentes son los BRIC: China, Rusia, India y Brasil.

Es precisamente en el país carioca donde comienzan a trabajar Enrico y Giandomenico, cuando interpretan las señales de cambio y forjan una de las primeras empresas globales, líder del sector, capaz de adaptarse a cualquier mercado y ofrecer soluciones específicas para las necesidades de cualquier cliente: nuevas tecnologías y alta tecnología en Europa, infraestructuras de primera necesidad en América Latina.

En 2008 realizan túneles para la red de gasoductos en Brasil, luego ponen en marcha los trabajos en la red del Maldonado en Buenos Aires, una obra vital y de alta ingeniería, capaz de proteger a la capital argentina frente a inundaciones y riadas causadas por la cuenca de las regiones situadas al norte de la ciudad.

Siguiendo en Buenos Aires, los hermanos inician en 2011 los trabajos para los tramos subterráneos del ferrocarril Sarmiento, la obra de transporte público más importante del país, que mueve a 80 millones de pasajeros al año.

Ghella se ha convertido ya en una compañía globalmente conocida y respetada y, siempre en 2011, exactamente 110 años después del viaje de Adolfo, los hermanos vuelven a Australia, donde ejecutan **la autopista de Brisbane**, con dos túneles paralelos de más de 4 kilómetros con 12 metros de diámetro.

Los trabajos son difíciles y para superar el reto hay que alcanzar el récord mundial de excavación, pero al final se logra el desafío y en 2013 la obra recibe el premio como mejor proyecto de construcción de túneles del mundo.



Es solo el comienzo de una nueva era. El mismo año los Ghella se encuentran en **Atenas, donde realizan la nueva línea de metro del viejo tren que une el puerto de El Pireo con el distrito de Haidari y el centro de la capital griega**. Pero también abundan las obras abiertas en Italia: en Marcas, en Campania, en el paso del Brennero para la **Alta Velocidad entre Austria e Italia**. Por último, proyectan y ejecutan nuevas infraestructuras en **Brasil, Argentina, Francia o Vietnam**, donde participan en los trabajos de construcción del metro de Hanoi.

Y luego en **Noruega**, donde ponen en marcha la obra ferroviaria más importante jamás realizada en este país nórdico: la Alta Velocidad entre Oslo y la ciudad de Ski, una actuación de más de 40 kilómetros, de los cuales 36 excavados simultáneamente por un total de cuatro TBM: un desafío para los Ghella, el enésimo, como los que desde siempre están acostumbrados a ganar.

2017

CUARTA Y QUINTA GENERACIÓN

De una dinastía empresarial

En una cálida mañana de primavera, en la luminosa sede del grupo en el barrio de Prati en Roma, **los hermanos Giandomenico y Enrico Ghella**, presidente y administrador delegado del grupo, nacido en 1944 el primero y en 1951 el segundo, **se sientan el uno al lado del otro**. Los grandes ventanales de suelo a techo aligeran un poco la arquitectura sobria del edificio, que adquiere una personalidad singular con sus vigas de hormigón a la vista, suavizadas por las barandillas multicolor que los Ghella han añadido para proteger las ventanas. Fuera del comedor, se vislumbran los paneles solares que descomponen la luz en la terraza de teca y producen agua para los 180 empleados que trabajan en la sede.

Frente a los hermanos se sienta Lorenzo, que tiene treinta y ocho años, hijo de Giandomenico, ya perfectamente incorporado a la gerencia de la empresa. Un hombre alto, de trato amable pero ideas serias, **que mira al futuro** con el foco puesto en los problemas que vendrán, en primer lugar el medioambiente. **Cuarta y quinta generación de esta dinastía empresarial** que, como hemos visto en las páginas anteriores, viene de muy lejos. Es una escena familiar que parece propia de otros tiempos, de una serenidad y de una sencillez sorprendentes. Todo está en calma, en silencio, la atmósfera es apacible.

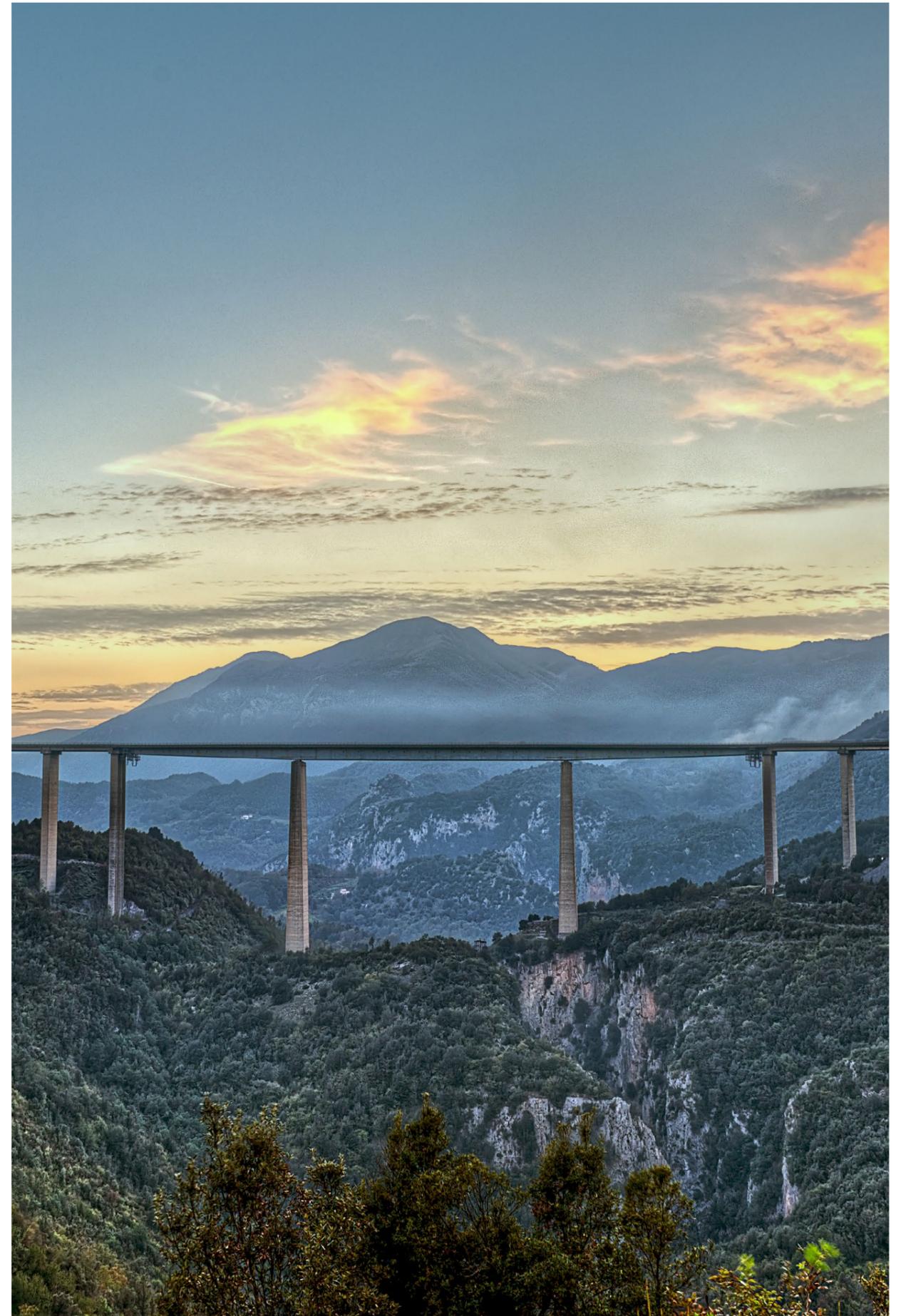


En el primer piso, por debajo de nosotros, está en construcción un puente colgante (el segundo del complejo) que servirá de base para una sala de convenciones con **jardín en la azotea y paredes ventiladas**. Cuesta creer que **aquí y en las cinco plantas inferiores funcione a pleno rendimiento una máquina organizativa poderosa**, capaz de gestionar contratos en cualquier parte del mundo, de seleccionar, evaluar y analizar las ofertas de las licitaciones de proyectos más diversas, de supervisar el desarrollo de grandes obras públicas en los cinco continentes.

Y luego, por supuesto, de realizar estructuras futuristas, del metro de Atenas todavía en construcción al de Hanoi en Vietnam (en alianza con el gran grupo surcoreano Hyundai), de la conexión de la autopista Legacy Way de Brisbane, que ha supuesto el regreso a Australia después de casi cien años, hasta los túneles de alta velocidad en Noruega, que están en plena ejecución. **Los dos hermanos trabajan juntos desde hace más de cuarenta años, en una labor caracterizada por el esfuerzo y la visión, señas de identidad constantes.**

«No acometemos trabajos en zonas de alto riesgo, como en zonas de guerra actual o potencial - dicen los dos hermanos al unísono - aunque tal vez los márgenes de beneficio serían mejores». Una prudencia que hace que la facturación crezca en pequeños pasos (ha superado recientemente los 800 millones de euros, mientras que **la cartera de pedidos asciende a casi cuatro mil quinientos millones**) y también a alejarse de momento de la Bolsa, *«contra la cual no tenemos nada, y no descartamos nada en el futuro.»*

Por ahora, en todo caso, se va avanzando así, y se va muy bien: antenas desplegadas en todo el mundo, atentas no solo a captar las licitaciones de proyectos, sino también a mantener las relaciones con centenares de administraciones públicas, siempre pendientes de sus necesidades y de sus planes de inversión. Porque hay que ser muy rápidos para presentar proyectos perfectos y económicamente sostenibles cada vez que se convoca una licitación, y el hecho de estar preparados con antelación, esto es, saber con tiempo que esa determinada obra pública se pondrá en marcha, a menudo marca la diferencia.



La proyección del grupo es, como no podría ser de otra forma, claramente internacional. No es casualidad que Giandomenico, además de ser el presidente de la empresa familiar, precisamente haya sido elegido (y reelegido) presidente del comité permanente de obras en el extranjero de la Ance, la asociación italiana de constructores. **Hoy más del 85% de la facturación se logra en el extranjero**, donde trabaja la mayoría de los más de 3.000 empleados de la empresa, a los que se añaden todos los operarios empleados en las diferentes obras, contratados de forma temporal y a menudo entre la población local. **Solamente en la obra de Oslo**, a modo de ejemplo, **trabajarán en el momento de máxima actividad 800 empleados de 19 nacionalidades distintas** (el proyecto dura seis años y medio).

La proyección del grupo es claramente internacional.

Es mérito de grupos como el de los Ghella el hecho de que las tensiones geopolíticas mundiales, las perspectivas de cierre proteccionista de los mercados, el Brexit y la presidencia de Trump, que tanto inquietan y preocupan a las empresas exportadoras, no parezcan afectar a las empresas de construcción italianas. O al menos a las grandes o en todo caso muy especializadas, que en los últimos diez años han registrado un crecimiento continuo de la facturación en el extranjero. «*Esto no significa que infravaloremos el potencial de nuestro país*», matiza Giandomenico, que con su hermano estaba al lado del primer ministro, Paolo Gentiloni, el 22 de diciembre de 2016 para inaugurar, después de décadas de fatigas, la autopista Salerno-Reggio Calabria.

«Realizamos el último tramo - en orden de tiempo - que se debía concluir, veinte kilómetros en la zona más septentrional de Calabria, en los municipios de Laino Borgo, Laino Castello, Mormanno y Morano Calabro, todos en la provincia de Cosenza. Un segmento que comprende el célebre Viaducto Italia, el más alto del país y el segundo más alto de Europa.

Fue especialmente difícil, pero para nosotros tenía un doble significado: en primer lugar, participar en la ejecución de una obra histórica para nuestro país, y luego volver a la misma zona donde había trabajado nuestro abuelo paterno para los túneles del viejo ferrocarril calabrés-lucano.»

Entre las soluciones de ingeniería adoptadas por los Ghella, destaca especialmente la realización del nuevo Viaducto de acero, con tecnologías especiales que permitieron en la práctica "superponer" el nuevo trazado al preexistente de hormigón (desde los tiempos de la primera autopista de los años 70 ya totalmente obsoleto), que funcionó como base sobre la que trabajar sin tener que reconstruir los pilares hasta el suelo, sino trabajando "en suspensión". Los viejos pilares, naturalmente, fueron objeto de un riguroso análisis para verificar su estado de conservación. El "viejo" trazado de dos carriles fue por último demolido, y todo ello permitió ahorrar un año y medio de trabajos.

También en Italia, Ghella está ultimando la ampliación a tres carriles en 17 kilómetros de la autopista A14 Bologna-Tarento, entre Ancona Norte y Ancona Sur. Se trata de un trabajo, este de la Adriática, iniciado en enero de 2012 y en vías de culminación, que presenta **asimismo dificultades técnicas imprevisibles que los técnicos de Ghella han conseguido superar brillantemente con el mismo espíritu innovador y decidido que caracteriza toda su historia**. Es un contrato integrado cuyo importe global asciende a unos 290 millones de euros, incluidos los gastos de seguridad.

En el tramo 5, el adjudicado a Ghella, existen dos túneles naturales, uno de alrededor de un kilómetro de longitud (túnel de Sappanico) y el otro de 300 metros (túnel de Montedomini). Para estos túneles se han desarrollado dos soluciones totalmente innovadoras a nivel mundial, en cuanto a mejora de la seguridad en el trabajo y métodos de construcción.

En particular, para la construcción y la consolidación del túnel de Sappanico, se **ha diseñado, ejecutado y patentado**, junto con la empresa Spea, **la "Cimbra automática" que elimina el factor de riesgo vinculado a la presencia de los trabajadores en el frente de la excavación** en la fase de colocación de las cimbras.

Para la construcción del túnel de Montedomini, además, se ha realizado un sistema de escudo de hormigón a lo largo de todo el túnel, que permite aislar los trabajos de ensanchamiento del gálibo, realizado con el método del "precorte", respecto al flujo de tráfico que puede continuar circulando sin interferencias. Este trabajo, digamos a las puertas de casa, permite entender mejor la capacidad de innovación de la empresa Ghella, que se exporta luego a todos los rincones del mundo.



Otro ejemplo local es el túnel de Pavoncelli, que desde hace siglos suministra agua potable actuando como conexión entre Campania y el acueducto de Puglia. Ghella está ejecutando el túnel "Pavoncelli bis", una obra con más de ocho kilómetros de longitud, en terrenos "caóticos", con cursos de agua y flujos de gas metano subterráneo.

Desde los años 70, muchas empresas contratantes habían tratado de solucionar las grietas en el túnel de Pavoncelli provocadas por terremotos o hundimientos, hasta que llegaron los Ghella, que no ocultan que consideran estos trabajos de excavación como uno de "los más difíciles del mundo". Realmente esta obra devolverá al acueducto de Puglia su antiguo esplendor.



Hablando de **túneles, la gran especialización de los Ghella**, igualmente importante, es el compromiso con la alta velocidad ferroviaria: Ghella participa actualmente en la línea Lyon-Turín en el lado francés ("por suerte no estamos involucrados en el tramo italiano en Val de Susa objeto de reclamaciones"), pero sobre todo con la realización de las obras subterráneas en el tramo italiano del túnel ferroviario del Brennero, de Mezzaselva (Fortezza) en la frontera con Austria.

Las obras principales prevén la ejecución del túnel exploratorio y de los 2 túneles de línea principales, para un total de 23 kilómetros de túneles a excavar con el método tradicional y 46 kilómetros con procedimientos mecanizados, las famosas "fresas" de última generación. La obra del Brennero se realiza en alianza con otros grupos con participaciones minoritarias. La obra, cuya activación está prevista en 2025, constituirá la nueva conexión ferroviaria entre Italia y Austria en el ámbito del Corredor 5 Helsinki-La Valletta y, con sus 64 kilómetros de longitud de Fortezza a Innsbruck, será uno de los túneles ferroviarios más largos del mundo.

«Nos gustaría trabajar más en Italia: por desgracia, el exceso de burocracia no es una invención de los periódicos, pero nosotros no nos desanimamos. Ponemos a disposición del país nuestra profesionalidad, nuestra experiencia y, si se nos permite, también nuestra identidad como "constructores" y eso es todo. No tenemos referencias políticas, no nos interesan los juegos meramente financieros, no entramos en apuestas mayores que nosotros. Construimos, principalmente túneles, y eso es todo», dicen los hermanos. «Para entendernos: a nuestro favor ya hace cinco años comenzó la primera financiación de Export Banca a una empresa que opera directamente en el extranjero, que nosotros empleamos en la compra de maquinaria», puntualiza Giandomenico.

«Esto nos ha permitido presentarnos a nuevas licitaciones en igualdad de condiciones con franceses y alemanes, que en sus países se financian con tipos más ventajosos. El sistema del país, en resumen, nos ha apoyado: en los últimos años Sace y Simest se han alineado con los mejores estándares internacionales y la red diplomática nos resulta de gran ayuda.» Es difícil afirmar qué proyecto aprecian más los Ghella. O más bien, difícil hasta que no se habla con Lorenzo, que es hoy vicepresidente del grupo y sigue en particular el megacontrato para la ordenación hidrogeológica de Buenos Aires, así como toda la presencia argentina del grupo.

Veamos la secuencia de los acontecimientos.

Es necesario remontarnos al pasado. El nuevo contrato en cuestión, todavía en curso, se lo adjudicaron los Ghella gracias a la competencia demostrada con el proyecto "Maldonado", completado hace cinco años, que había sido un contrato público, licitado por el gobierno argentino, que había sido ejecutado en los plazos previstos y dentro del presupuesto consignado. Además había sido financiado por el Banco Mundial.

Es difícil afirmar qué proyecto aprecian más los Ghella.

El Maldonado era un arroyo que de hecho servía de colector para las aguas urbanas, útil especialmente para evitar inundaciones con motivo de fuertes lluvias. En los años 30 el curso de agua había sido soterrado y durante algunas décadas había cumplido con más o menos eficacia su trabajo.

Pero con la gran expansión de la ciudad y la progresiva edificación de cada centímetro disponible, el Maldonado ya no era suficiente. Se desbordaba rápidamente y provocaba desastrosas inundaciones en la ciudad, con unos efectos cada vez más catastróficos. Algo similar, en resumen, a lo que ocurre en Roma cuando el agua ya no puede bajar por las alcantarillas porque están atascadas con hojas secas, pero a escala mucho mayor.

Los Ghella, con el trabajo iniciado en 2008, han construido otro canal de desagüe a un nivel inferior conectado con el "viejo" río con varias tuberías y salidas. Un sistema de sensores controlados a nivel central acciona las compuertas y otras "llaves" que rigen las aguas según las necesidades.

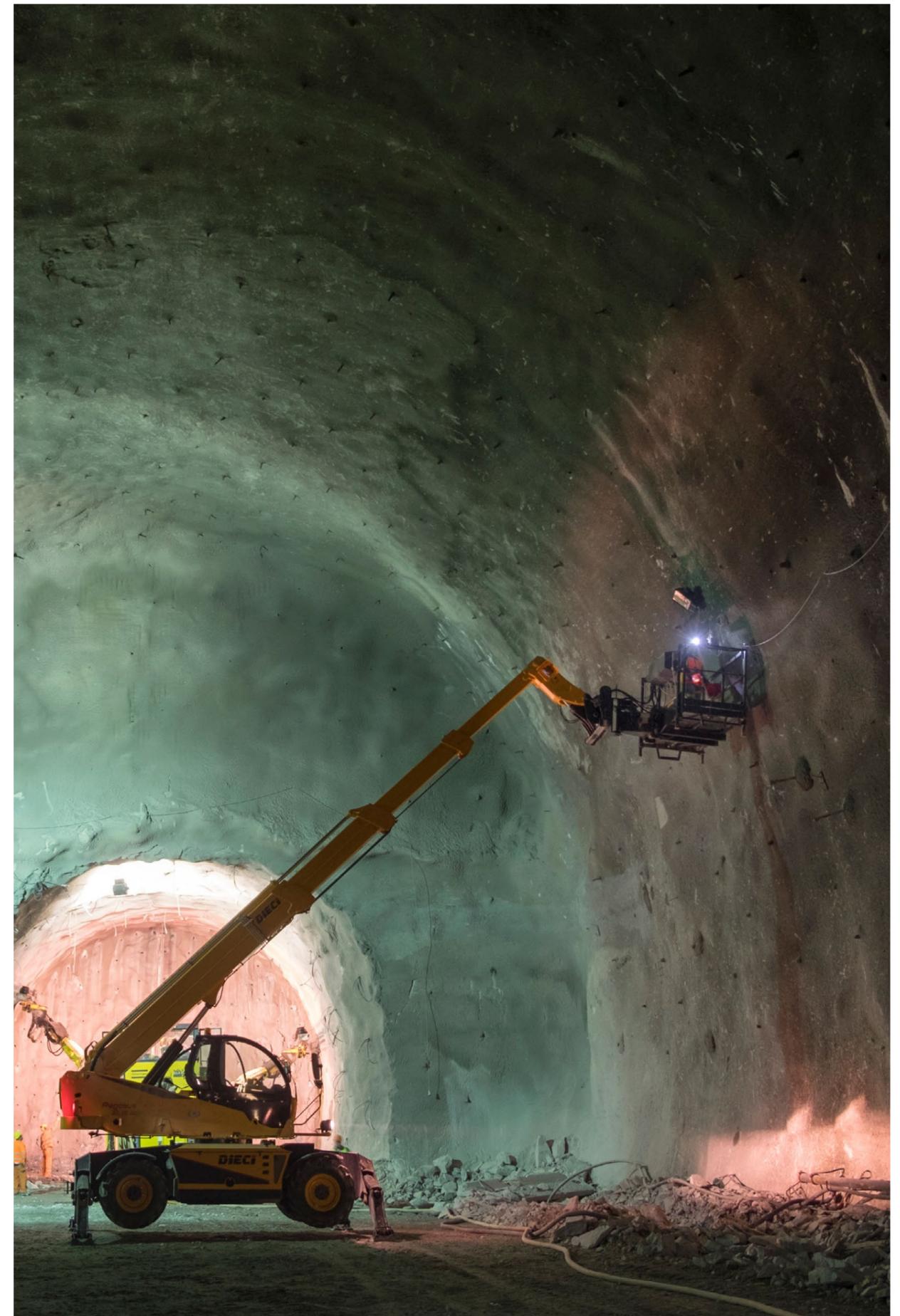
Bien, ahora llegamos a nuestros días y al megacontrato mencionado. Enriquecidos con esta experiencia, los Ghella se han aventurado a la nueva gran obra en curso, que tiene el objetivo de reducir la contaminación del agua. Es uno de los proyectos de depuración de aguas más importantes del mundo. Recoge un inmenso embalse de aguas residuales y lo filtra antes de su introducción en el Río de la Plata. El río, en la parte final de su curso, atraviesa el corazón de la ciudad, pero hoy se reduce a una sentina maloliente al aire libre. En la cuenca viven más de cuatro millones de habitantes, y está considerada una de las áreas urbanas más contaminadas del mundo. Tanto es así que el proyecto adjudicado a Ghella, que estará completado en 2022, ha obtenido una financiación específica de 800 millones de dólares por parte del Banco Mundial, al cual se añade la financiación del gobierno argentino para un total de mil millones de euros.

La totalidad de la obra está dividida en tres lotes, de los cuales Ghella se adjudicó uno. *«De la necesidad de realizar una obra de este tipo se hablaba desde hace cuarenta años en Argentina, no se había ejecutado aún sencillamente por los continuos retrasos en la financiación»*, señala Lorenzo Ghella.

¿Hasta que llegaron ustedes?

«Ya era muy urgente. En particular, los trabajos se originaron por el recurso de un grupo de ciudadanos que viven en la zona, apoyados incluso por Greenpeace, desesperados por el deterioro ecológico de un río transformado en una cloaca a cielo abierto», cuenta Lorenzo. *«Los ciudadanos vencieron la causa, pasó todavía mucho tiempo pero al final se convocó la licitación y nosotros la ganamos. La obra - añade Lorenzo, que sigue personalmente los trabajos con frecuentes estancias sobre el terreno - cambiará la cara del río que atraviesa la ciudad.»*

Se trata de 44 kilómetros de túneles. Había que conectar luego distintas áreas (estaciones de bombeo, planta de tratamiento de aguas, colectores), además de realizar diversos trabajos externos. El contrato incluye también 20 pozos de acceso y 11 pozos secundarios. En la práctica, una serie de pequeños túneles llegan a las fuentes más contaminantes, y también al propio curso del río aguas arriba para luego formar una suerte de red llevando a túneles cada vez mayores. El agua contaminada acaba en una especie de "gran cloaca" que la conduce a una depuradora situada a quince kilómetros. Por ahora solo se han realizado los primeros túneles pequeños, con un diámetro variable entre 80 centímetros y 1,1 metros. Luego se pasará a los túneles mayores.



El gobierno de la ciudad está mientras tanto organizando la transferencia final del agua ya limpiada por la depuradora mediante tuberías adicionales y la localización remota en la profundidad del océano.

Es una obra de tecnología punta, denominada "proyecto Riachuelo", del cual los Ghella están orgullosos con motivo. Pero no es tampoco la única obra pública en la que está trabajando el grupo romano.

Todas las grandes obras que contemplan excavaciones se ejecutan con la ayuda de las TBMs.

En efecto, es muy reciente la adjudicación de Sarmiento, un contrato que consiste en el soterramiento de una línea ferroviaria urbana existente.

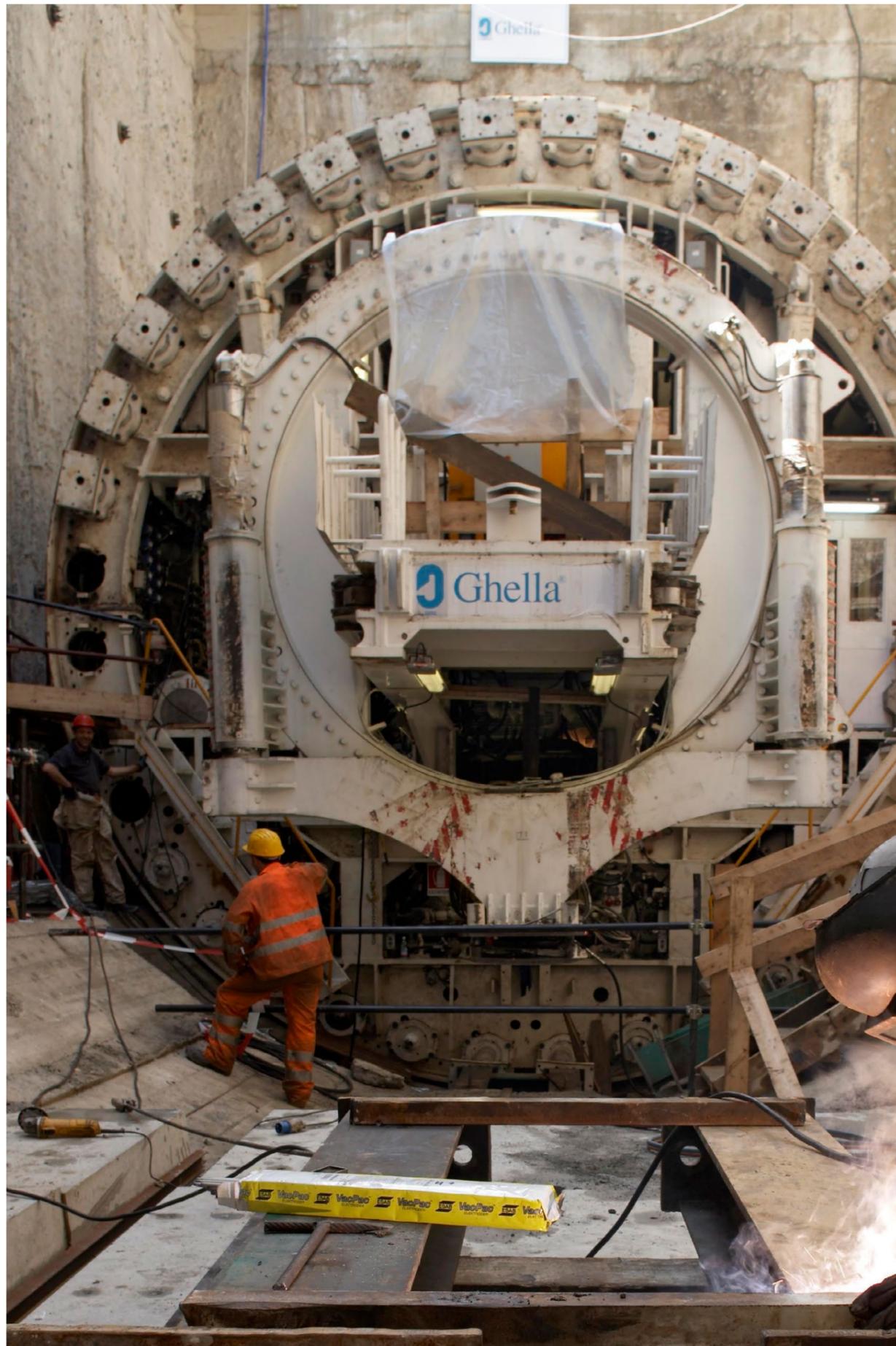
El ferrocarril Sarmiento, con más de 300 rutas diarias, permite el desplazamiento de más de 110 millones de personas al año. El ferrocarril discurre hoy totalmente en superficie y conecta los principales sistemas de transporte entre la periferia occidental y el centro de la ciudad.

El proyecto prevé desplazar el ferrocarril a un nivel subterráneo, y establece también la modernización tecnológica de más de 33 kilómetros de vías. Se ejecutarán además quince nuevas estaciones subterráneas. El valor del contrato es de 3.500 millones de dólares.

Gracias a esta actuación la ciudad de Buenos Aires se ahorrará 127 pasos a nivel, que causan frecuentes accidentes y sin duda importantes alteraciones en la circulación. Se crearán además nuevos parques urbanos en los terrenos ganados a las vías.

Todas las grandes obras de los Ghella, que contemplan excavaciones de túneles viarios, ferroviarios, para el metro o incluso para aguas residuales, de Atenas a Oslo, de Buenos Aires a Brisbane, en Australia, por sus dimensiones **se ejecutan con la ayuda de las famosas TBM** (Tunnel Boring Machine), conocidas en el imaginario colectivo como "topos", aunque este término por alguna razón no gusta mucho a los ingenieros.

Pero da la idea: al igual que el roedor, estas máquinas avanzan lentamente bajo tierra abriendo túneles incluso en el terreno más áspero y pedregoso. Y como el topo avanzan a ciegas, pero solo en apariencia: **la sala de control de una de estas máquinas, que se encuentra en el interior, se parece a un centro espacial**, repleto de monitores, ordenadores e indicadores acústicos y visuales. Los operadores (por lo general hay dos al control) mantienen bajo control mientras tanto el funcionamiento de la máquina y su avance, y luego supervisan la posición en el subsuelo igual que el comandante de una nave que sabe exactamente en todo momento dónde se encuentra en mar abierto. A primera vista la máquina entera se asemeja a un tren, solo que tiene unas dimensiones mucho mayores: **es tan alta como un edificio de cuatro plantas, y tiene una longitud de 150 metros** o más.



En cada "vagón" hay una función. En la cabeza tiene una especie de inmensa cuchilla giratoria que incluye varias decenas de cutters, las brocas, que como las puntas de un taladro perforan el terreno poco a poco traspasando las partes de tierra, piedra o material mixto que encuentran. Para acabar el túnel y asegurarlo, se utilizan piezas de cemento semicirculares, las dovelas: un número variable de estas (por lo general una decena) reviste totalmente la bóveda que se ha creado. Las dovelas son colocadas automáticamente por la máquina (en este punto, en efecto, resulta un poco inapropiado llamarla topo), luego se unen tanto entre sí como al terreno que las rodea con diversas tecnologías. En una época se atornillaban materialmente; hoy se usan sistemas más modernos y eficaces. En ese momento el túnel está sellado, y la máquina puede seguir lentamente su marcha hacia delante, a una velocidad media de dos metros cada media hora.

La garantía de duración exigida por las entidades ordenantes era hasta hace algún tiempo de 50 años, por lo general ahora es ya de 100 años, pero los Ghella no temen ningún desafío: después de todo, recuerdan con una sonrisa en los clientes, existe un prototipo en activo, el túnel ferroviario de Kowloon en Hong Kong (del que hemos hablado en uno de los primeros capítulos de este extenso relato), que fue realizado por la empresa Ghella hace más de un siglo y que todavía mantiene su eficiencia y perfecta conservación (solo recientemente las autoridades de la ciudad lo han sustituido por uno nuevo diseñado para el ferrocarril de alta velocidad que ya conecta la excolonia británica con la China continental). Estas máquinas tan sofisticadas y complejas, de absoluta vanguardia por una sofisticación y una complejidad técnica que lleva a compararlas con naves espaciales, representan lógicamente uno de los capítulos de costes más significativos en uno de estos contratos.



Los Ghella normalmente montan la máquina sobre el terreno, para poderla adaptar mejor a las características del terreno y garantizar un trabajo impecable. Los diferentes componentes mecánicos son producidos por los fabricantes, siempre según las especificaciones indicadas por los ingenieros de Ghella, y se transportan al lugar de la obra.

La primera TBM fue probada por los Ghella en el acueducto del Peschiera, y la primera "formato exportación" se utilizó en Venezuela. Esta última se llamaba "Carolina", según la costumbre (en efecto común en el caso de naves espaciales y de los grandes barcos) **de bautizar a cada máquina con un nombre de mujer.**

Hoy en la obra de la alta velocidad noruega trabajan cuatro TBM, todas entraron en funcionamiento en 2015 y todas llevan el nombre de otras tantas reinas noruegas: Eufemia, Ellisiv (la más antigua, muerta en 1067), Anna de Kloppa y Magda Flatestad. En Atenas, para 7,5 kilómetros de metro, hay una en funcionamiento, llamada obviamente Hipócrates, en Francia está en el tajo "Federica", en Australia, para los túneles de la autopista de Brisbane, han trabajado Annabel y Joyce, y así sucesivamente. Está claro que el "topo" no está ciego como el roedor del mismo nombre.

Y es que desde la cabina de mando saben perfectamente dónde se encuentra y por dónde se mueve. Ocurrió en el caso del metro de Atenas, donde el riesgo de toparse con antigüedades de gran valor era casi una certeza. Entonces los Ghella realizan una tarea adicional, totalmente nueva e inédita: se convierten en arqueólogos, extraen del subsuelo las ruinas antiguas y las colocan en las propias estaciones de metro, que son verdaderos museos de las antigüedades encontradas en el lugar. Es uno de los primeros ejemplos de organización de un museo tan original. Ahora se ha probado un experimento similar para una parada (la de San Giovanni) del metro C de Roma, otro lugar, por así decirlo, con alto riesgo de descubrir algún vestigio de gran valor.

La expresión "empresa líder" resulta un tanto manida e incluso arriesgada, porque siempre puede haber alguien más líder que tú. Pero sin embargo hay un área del amplio sector de las infraestructuras donde los Ghella no tienen miedo de afrontar ningún desafío: **los túneles, especialidad en la que el grupo se ha ganado un prestigio mundial quizá inigualable**. Una visión general de la empresa Ghella no estaría completa sin relatar otras dos experiencias del grupo, una negativa y una positiva.

Nuestro nombre como garantía de validez técnica, como sinónimo de capacidad de ejecución, como honestidad.

Empecemos por la primera. La descubrimos cuando las palabras de los dos hermanos, cuya narración continuaba por la senda del entusiasmo y de un orgullo lógico, se quiebran por un momento. El orgullo por los éxitos logrados, por **la imagen de integridad que han conseguido proyectar en un sector complicado**, por la multitud de **colaboradores apasionados, competentes y altamente especializados de la que se han sabido rodear: hombres y mujeres con una profesionalidad de nivel mundial, que también y sobre todo ellos consideran a la empresa un bien muy preciado** y, por tanto, que hay que proteger, defender y poner en valor.



Bien, como decíamos, el relato de los Ghella se hace por momentos más difícil, y es cuando recuerdan el único revés que sufrió el grupo en sus 150 años de historia: la suspensión de pagos de 1965. Se bloquearon trabajos prestigiosos tanto en el extranjero como en Italia, donde Ghella llevaba a cabo la ejecución del tramo de Pisticci de la carretera nacional 113 Basentana, del tramo de Cosenza de la Salerno-Reggio "primera versión", y de los trabajos de desdoblamiento de la línea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria.



La voz de los dos hermanos, no obstante, se recupera con rapidez: «Objetivamente, **nuestro nombre como garantía de validez técnica, como sinónimo de capacidad de ejecución, como honestidad en la realización de un proyecto, no quedó afectado lo más mínimo en lo referente sobre todo a los trabajos en túneles**», añaden inmediatamente los hermanos. «Fue un contratiempo financiero y nada más.»

La última experiencia, también esta plenamente positiva, tiene que ver con una importante diversificación producida hace una década, la más lejana en apariencia de la actividad principal de ejecución de túneles y construcciones. Pero no tanto si tenemos en cuenta que sigue tratándose de infraestructuras: **las centrales fotovoltaicas.**

Ya son veinticinco, en el centro y el sur de Italia, las centrales del grupo, para una producción total de electricidad de **60 MW al año**, y hay otras plantas funcionando en América Latina. Además, dado que los Ghella se lo toman todo en serio, hace tiempo que se emprendió en este sector el camino de la exportación: **se encuentra en proceso de ejecución una planta con dimensiones de récord mundial en Dubái**, que el emirato pretende completar a tiempo para la Expo de Dubái de 2020 con **ocho millones de paneles fotovoltaicos**. Se trabaja con algunos socios históricos del grupo con los que Ghella ya había realizado diferentes obras, sobre todo en Italia. Un nuevo desafío, en torno a la forma más "ecológica" de producir electricidad. Si bien esto no significa que se pierda de vista lo más mínimo el negocio originario; tal vez viene al caso aquello de **"ver la luz (eléctrica) al final del túnel."**