

II. — MEMORIE E RELAZIONI (1)

A. — L'AVVENIRE DELLA BOLIVIA.

dell'ing. GIULIANO CORNIANI.

Una seduta all'Istituto Geografico Argentino — Il viaggiatore Roldan ed il Ciacco — Navigazione del Bermejo e pacificazione degli Indiani — Condizioni della Bolivia — La guerra nel Pacifico e sue conseguenze — La politica commerciale della Spagna nelle sue antiche colonie americane — Le tre vie di comunicazione esterna della Bolivia — Le esplorazioni del Pilcomayo — L'avvenire commerciale della Bolivia.

Il 15 maggio 1886, le sale dell'Istituto Geografico Argentino in Buenos Aires presentavano un aspetto straordinariamente animato. Si trattava di conferire i diplomi e le medaglie decretate al signor Natalio Roldan, agli eredi del fu Francesco Molina, ed agli esploratori Fontana, Moyano ed Araoz. Presiedeva lo stesso Ministro degli esteri dott. Ortiz, e presero la parola varie notabilità, quali l'ingegnere Huergo, il Direttore della *Prensa* sig. Davila, nonchè lo stesso sig. Roldan, il quale raccontò le sue avventurose esplorazioni nel Gran Ciacco e lungo il Bermejo, il fiume tortuoso che scendendo dagli altipiani della Bolivia presso Tarija, traversa il Gran Ciacco secondo una diagonale lunga 500 miglia, sboccando nel Paraguay, poco disopra alla congiunzione di questo col Paraná.

Se il lettore prende una carta del Sud-America, vedrà nel cuore della stessa uno spazio senza segni di popolazione, rappresentante una vasta pianura, che si estende dal fiume Paraná fino alla Bolivia e che copre una gran parte dell'Argentina del Nord. Questa immensa pianura estesa più di due volte l'Italia, sta per la maggior parte entro i confini della Repubblica Argentina e si compone di ricche praterie, vaste paludi, fitti boschi; è traversata da 3 importanti fiumi, il Pilcomayo ed il Bermejo tributari del Paraguay, ed il Salado confluyente del Paraná. La porzione al N. del Pilcomayo, detta Ciacco boreale, spetta alla Bolivia; la centrale, tra il Pilcomayo ed il Bermejo, e l'australe tra il Bermejo ed il Salado, appartengono entrambe all'Argentina misurando una superficie di 732 mila chilometri quadrati.

(1) La Direzione non assume la responsabilità degli scritti firmati.

Il Ciacco centrale, sebbene nei limiti della Repubblica Argentina, potrebbe dirsi indipendente, perchè vi mantengono quasi assoluto dominio gl' Indiani delle tribù dei Tobas, Matacos ed altre di temperamento fiero, essendovi state scarse le spedizioni di cristiani, ed alcuna avendovi trovato tragica fine.

Invece, il Ciacco meridionale od australe, compreso tra il Bermejo ed il Salado, più vicino alle provincie civilizzate della Repubblica Argentina, sebbene abitato da Indiani conta una popolazione di coloni cristiani, i quali sotto la protezione delle truppe argentine, possono prosperare, estendendo le coltivazioni, fondando colonie agricole e piccoli centri di popolazione, e mantenendo cogli stessi Indiani commercio di pelli di tigre, penne di struzzo, gomma, ecc., seguendo così le tracce dei gesuiti i quali fino all'epoca della loro dispersione alla fine del secolo passato, vi esercitavano una missione di propaganda civilizzatrice.

Il Governo Argentino ha destinato all'amministrazione del Gran Ciacco un governatore militare, residente in Resistencia, e questi dispone di un personale amministrativo, e di numerose truppe le quali con frequenti riconoscizioni favoriscono i progressi dei coloni, ricacciando gl' Indiani disturbatori, mentre proteggono quelli che, stanchi della vita nomade, si fanno lavoratori e collaboratori della civiltà. In pari tempo si ottiene di studiare la topografia del paese, di classificare le numerose varietà della ricca fauna del paese, di scoprire fitte foreste, ricche di *quebracci* (legno ferro), *cebil* (la cui corteccia è ricca di tannino), *lapaccio* ed altre varietà pregiate per le costruzioni, mentre l'esame del terreno lo mostra atto alle più variate coltivazioni, come quella della canna da zucchero, del tabacco, del cotone, del caffè, ecc..

La popolazione del Ciacco australe si può valutare in 30 mila persone; circa 10 mila cristiani ed il rimanente Indiani, la più parte delle tribù docili dei Ciriguani, molti dei quali accorrono nelle vicine provincie di Salta e Jujuy per attendere, in alcuni mesi dell'anno, alla coltivazione e preparazione della canna da zucchero, dopo di che ritornano nei loro fitti boschi.

Il Governo Argentino, utilizzando il lavoro dei soldati e degli Indiani, sta ora costruendo una grande strada carrettiera nel Ciacco, tracciata dal colonnello Host, la quale partendo da Resistencia, di fronte a Corrientes, passando per Abra, costeggiando in parte il Rio Salado, deve toccare Anta, Miraflores, e dirigersi a Salta; la sua lunghezza sarà di circa 600 chilometri, la larghezza di 12 metri, ed ogni 20 chilometri vi saranno pozzi d'acqua pei viaggiatori.

Oltre a ciò esiste un progetto di capitalisti europei i quali assume-

terrebbero, senz'altro compenso che la concessione d'una data striscia di terreni nazionali, la costruzione di una ferrovia che da Resistencia traverserebbe, fino a *Santiago dell'estero*, il Ciacco australe per una lunghezza di 350 chilometri.

La memorabile spedizione scientifico-militare sotto gli ordini del generale Victorica, compiuta verso la fine del 1884, servì a riconoscere quelle vaste regioni e a illustrare le scienze naturali, ed ebbe per risultato la fondazione sulle sponde del Bermejo, presso la diramazione del Teuco, di una città che in onore del Presidente della Repubblica, fu chiamata *Presidencia Roca*, nucleo di nuove popolazioni e base d'operazione a più remote esplorazioni.

La colonizzazione dei 240 mila chilometri quadrati che costituiscono il Ciacco meridionale, non è oramai che una questione di tempo, poichè i coloni attirati dalla protezione del Governo, dalla fertilità del suolo, e dalle miti condizioni con cui si ottiene il terreno, vi concorrono sempre più numerosi. Non altrettanto può dirsi del Ciacco centrale, popolato da numerose e fiere tribù indiane; con tutto ciò, le esigenze della civiltà ed il desiderio dell'ignoto hanno spinto viaggiatori e scienziati anche in quelle pericolose regioni.

È pur vero che già da antico, a scopo politico e commerciale, si era tentato di traversare il Ciacco seguendo le vie naturali del corso dei suoi fiumi. Fino dai primi tempi della conquista, gli Spagnuoli (come ci narra l'egregio scrittore Juan Pujol Vedoya) si preoccuparono di cercare un cammino per giungere al Perù, la terra dell'oro, sogno dorato degli avventurieri. Juan de Oyola nel 1536 per il primo traversando il Ciacco, giunse al Perù; al ritorno le sue navi erano sparite; egli fu ucciso dagli Indiani Payaguas Sorigüez. Successivamente Martinez de Irala ed Alvar Nuno Cabeza de Vaca tentarono per via di acqua consimile cammino, il primo avendo nel 1538 fondato Ciuquisaca, il secondo S. Cruz de la Sierra, entrambe città dell'attuale Bolivia, che nel 1825, data della sua indipendenza, cambiò in onore del suo eroe Bolivar, la vecchia denominazione d'*Alto Perù* in quella di *Bolivia*.

I gesuiti, più tardi, fondarono sulle sponde del Bermejo una città, al centro delle loro *Riduzioni* o *Dottrine*, che erano stabilimenti destinati a ricevere famiglie indigene che istruivano e civilizzavano.

Matorras, governatore di Salta, fondò in quelle regioni la *Riduzione* di Cangallè ora rovinata da tempo; il colonnello Arias e più tardi nel 1790 il colonnello Cornejo discesero il fiume da Salta a Corrientes.

Il 15 giugno 1826 Paolo Soria partì dal porto di Palca de Soria presso Oran, sopra il « San Salvador », bastimento costruito là stesso,

e giunse fino al Paraguay ove in Niembucù fu da quel Governo arrestato.

Il 26 gennajo 1853 Carlo Echenique e Giuseppe Lavarello col vaporetto « S. Martin » ed una baleniera, si accinsero a risalire il Bermejo, ma ne furono impediti dal Governo paraguay.

Finalmente il 12 maggio 1855 il « Mattacco » nave a fondo piatto, costrutta nel dipartimento d'Oran, partita da Soria, con a bordo Carlo Echenique ed altri scendeva il Bermejo che veniva poco appresso percorso da Lavarello col « Zeuta », partendo dal Rio grande di Jujuy, confluyente superiore di Bermejo. Questo unitamente ai suoi numerosi confluenti dei tronchi superiori, fra cui ricorderò il Zeuta ed il Rio Grande di Jujuy, bagna i territori argentini di Salta, Oran, Jujuy e la provineia boliviana di Tarija, regioni tutte ricche di legnami, gomme, riso, frumento *mani*, frutta, caffè, cacao, zucchero, ed abbondanti di cavalli, muli, alpacehe, vigogne, e racchiudenti ricche miniere, e fra l'altre quella d'oro della Rinconada di Jujuy.

Al problema della navigazione del Bermejo si è in questi ultimi tempi rivolta l'attenzione del pubblico e dei Governi boliviano ed argentino, allo scopo di stabilire una facile via di comunicazione, e di tutelare la sicurezza del Ciacco; fra i più attivi propugnatori di queste idee si deve annoverare il sig. Roldan, cui l'Istituto Geografico Argentino decretava speciali onoranze per le faticose e difficili sue esplorazioni nel Ciacco e lungo il Bermejo, delle quali daremo un cenno sulla traccia del racconto fattone dallo stesso viaggiatore.

Costituitasi nel 1869 una Società di navigazione sul Bermejo per opera dei signori F. Molina, Matti, Araoz, Roldan ed altri, nel marzo del 1871 partiva il vapore « Sol Argentino », comandato dal capitano Page, con a bordo il sig. Roldan come rappresentante dell'impresa, alla volta del Bermejo nel quale entrarono fino alla confluenza del Teuco. Risalito questo ultimo per un certo tratto, dovettero retrocedere causa le numerose cascate, rientrando nel Bermejo, ove più volte il vapore arenò, al punto che il suo comandante dichiarava necessario il ritorno, anche perchè s'avvicinava il periodo delle magre.

Preferirono il sig. Roldan con Araoz ed alcuni altri, di scendere in un piccolo battello per dirigersi al più vicino fortino di Rivadavia che, secondo i calcoli, doveva distare solo 40 miglia; invece ce n'erano 200, sicchè dovettero remare contro corrente per 8 giorni, durante i quali furono assaliti dagli Indiani, tenuti però a distanza col fuoco ben nudrito delle carabine a ripetizione. Alla fine, spossati, affamati, poterono toccare Rivadavia da dove mandarono soccorsi al vaporino arenato. Intanto il sig. Roldan si occupò di studiare per quali ragioni il Fiume Bermejo mancava dell'acqua.

sufficiente per la sua navigazione, e scoprì che ciò dipendeva dall'espandersi le acque stesse nelle paludi e nel ramo detto Teuco; perciò si accinse a ricondurle nel Bermejo con importanti lavori che durarono 5 anni, adoperandovi come lavoratori gl' Indiani.

Una delle prime opere fu la costruzione di canali, che ricondussero abbondanti acque nel letto del Bermejo, disincagliando il vaporetto; in seguito, coi soli mezzi finanziari di cui disponeva l'impresa, furono costruiti 5 canali lunghi complessivamente 18 chilometri e mezzo, larghi 100 metri con una profondità media di metri 4.50, scavando circa 6.200.000 metri cubici di terra; si costrussero pure 6 argini di una lunghezza di 1000 metri, con 18 metri di spessore e 5 d'altezza media. In questa opera l'impresa possedeva 5 vapori dei quali si valse anche il Governo per trasporto di truppe e di materiale.

Ma nel 1876 una straordinaria piena inutilizzava quelle opere, e le acque già incamminate pel Bermejo si precipitarono pel Teuco appianando colla loro violenza i salti o cascate che prima avevano impedito di rimontarlo, e permettendone ora la navigazione. Intanto si succedettero numerosi viaggi dei vaporini sul Bermejo a costo di continui sacrifici, dovendosi distruggere gl'intoppi formati da piante e da radici che ne intercettavano il corso, e facendo altre opere costose.

Nel 1877 fu fatta dal signor Roldan, in compagnia dell'italiano ingegnere Pelleschi, appositamente delegato dal dipartimento degl'ingegneri, una accurata esplorazione del Bermejo, per riferire sulla sua navigabilità e sulle opere necessarie all'uopo. Le peripezie di questo viaggio furono consegnate nel pregevole libro del Pelleschi intitolato « Otto mesi nel Gran Ciacco » contenente informazioni interessanti sul Ciacco e sui suoi abitanti.

A questa spedizione ne tenne dietro un'altra che, partita da Buenos Aires il 18 giugno 1880, vi fece ritorno circa un anno dopo. Il resoconto di questa spedizione che sortì esito infelice fu pubblicato nella *Nacion*, e si può riassumere colle seguenti parole del signor Roldan: « L'epilogo di quest'ultimo tentativo per stabilire la navigazione del Bermejo fu: due vapori a picco in questo fiume ed uno nel Teuco; più di 12 mesi di una vita di disagi, di torture, di pericoli nel deserto, colla mia eroica sposa, tre mesi e mezzo dei quali li passammo in un orribile spiaggia con lei e col mio coraggioso fratello Rufino, accanto al bastimento naufragato, lottando per conseguire un salvataggio che riesci impossibile; 45 leghe di traversata in mezzo ai boschi, aprendo il cammino coll'ascia, e lasciando in questa *via crucis* lembi d'indumenti macchiati del nostro sangue; la perdita di tutti i miei interessi e la fine dell'una volta potente e sempre patriottica Compagnia di navigazione a vapore del Rio Bermejo. »

Però, conchiude il signor Roldan, sopra il cumulo di tante rovine, sul fondo di un quadro tanto desolante, brillano della luce di una esperienza eroicamente conquistata, queste due grandi verità: « Il Bermejo è navigabile — Gl' Indiani del Gran Ciacco ponno essere civilizzati. » A conferma della prima proposizione, il nostro viaggiatore espone come in seguito ai numerosi viaggi si sia potuto disegnare una carta idrografica del Bermejo, misurarne le profondità, determinare i punti più opportuni di approdo e raccogliere altri dati concernenti la sua navigabilità.

Quanto agli Indiani abitanti di quelle sponde, potranno essere civilizzati, ed usando mezzi civili ed umani si potranno trasformare in docili lavoratori quelle genti che ora il più delle volte sono spinti dall'ignoranza e dalla miseria a condurre una vita nomade e di rapina.

Nel 1885 venne dal Governo argentino destinato il vapore « Avelaneda », con una Commissione presieduta dal signor Araoz, all'esplorazione del Teuco e del Bermejo; e dalla relazione indirizzata al Ministero della Marina in data 6 maggio 1886, si ha che « i fiumi Bermejo e Teuco sono perfettamente navigabili in certe determinate epoche dell'anno, dovendo dividersi il corso di questi fiumi in tre lunghi tronchi che comprendono: 1° Il Bermejo inferiore, cioè dal suo sbocco nel Paraguay fino alla confluenza del Teuco; 2° Il Teuco (che diventa il ramo principale del fiume) dalla sua riunione col Bermejo fino a Villa del Carmen, dipartimento di Oran; 3° Da quest'ultimo punto fino alla confluenza del S. Francisco. Così ripartito il corso, si può fissare approssimativamente il tempo possibile per la navigazione in ciascuna delle sezioni. Nel primo tronco, cioè Bermejo inferiore, vi è possibilità di navigare 10 mesi all'anno con bastimenti appropriati che non abbiano grandi dimensioni; nel secondo tronco è possibile la navigazione durante 6 o 7 mesi dell'anno; nel terzo sarà possibile la navigazione solo nei 3 mesi di forti piene. » La Commissione opinava che i bastimenti da destinarsi a questo servizio non dovessero superare i 90 piedi di lunghezza, colla pescagione minima che permetta la costruzione, ed impiegando, come propulsore, le ruote anziché l'elica, più esposta a rotture di difficile riparazione.

Ad analoghe conclusioni veniva l'ingegnere Pelleschi, nella sua relazione del viaggio compiuto nel 1878 opinando egli che la navigazione del Bermejo e Teuco sia praticabile con vapori di 1 metro di pescagione, durante metà dell'anno, col semplice incanalamento delle acque del Teuco, importando gl'interessi di tali opere e le spese annuali di manutenzione una somma di 23 mila scudi (da 5 lire). Volendo poi rendere effettiva la navigazione durante tutto l'anno, sarebbero necessarie opere speciali e continue di dragaggio che importerebbero altri 50 mila scudi all'anno.

I trasporti poi dovrebbero essere fatti, dalla foce rimpetto a Corrientes fino a Rivadavia, con navi di 1 metro di pescagione e della portata di 80 tonnellate, e da qui fino alle Juntas di S. Francisco presso Oran, con navi di mezzo metro di pescagione e di portata inferiore: a questo modo il prezzo di trasporto d'una tonnellata da Corrientes ad Oran importerebbe 25 scudi.

Intanto altri viaggiatori tentavano analoghe imprese, più lontano, sulle sponde del Pilcomayo, l'altro gran fiume che serve di confine tra il Ciacco boliviano ed il Ciacco centrale argentino. Questo, limitato inferiormente dal Bermejo, dell'estensione di circa 190 mila chilometri quadrati, non è finora abitato da popolazioni cristiane, ma è in possesso degli Indiani Tobas, Mocovis Abiponi, Ocoli, Matacchi ed altri, d'indole fiera, di natura nomade, i quali parlano varî dialetti affini all'antica lingua *guarani*, parlata nel Paraguay ed in alcune parti del Brasile.

Ma prima di entrare a parlare dettagliatamente delle esplorazioni nel Ciacco centrale e lungo il Pilcomayo, sarà opportuno dare qualche cenno sulla Bolivia, il cui avvenire è strettamente legato alla navigazione del Bermejo e del Pilcomayo, e che cerca di escire da quell'isolamento, cui la condannerebbero la sua configurazione montuosa, le sue difficili strade, e la sua posizione geografica.

La costituzione, in nazione indipendente, della Bolivia, come delle altre repubbliche sud-americane, risale al principio del secolo, allorchando, le popolazioni americane, stanche della dominazione spagnuola, insorsero a libertà, profittando dei rivolgimenti successi in Spagna, ove all'antica dinastia si era sostituita quella di Giuseppe Bonaparte.

Lunga fu la lotta, sanguinose le battaglie, che le giovani truppe americane, guidate da valorosi condottieri quali Bolivar, Belgrano, Sucre, S. Martin, combattevano contro gli Spagnuoli, vincendo a Salta, Maipù, Suipacha, Ayacucho. Le varie provincie americane si costituirono in repubbliche indipendenti, e l'Alto Perù potè nel 1825 proclamare la propria indipendenza, costituendosi in repubblica sotto il nome di Bolivia.

La storia di questo secolo ci narra gl'interni rivolgimenti attraversati nella loro vita politica interna dalle varie repubbliche sud-americane, e come tra esse non esistessero quelle amichevoli relazioni che l'identità di razza e di origine avrebbero potuto mantenere.

Così fra la Bolivia ed il Cile esistevano dissensi per una questione di confini; il territorio in questione era il così detto deserto d'Atacama, vasta regione tra le Ande e l'Oceano Pacifico, nuda, desolata, ricca solo di strati di nitro, uno dei più ricercati prodotti dell'esportazione dalla costa del Pacifico. Finalmente dopo molte controversie fu stabilito, col

trattato 10 agosto 1886, che il 24° grado di latitudine S., servisse di confine fra i due Stati; però siccome i depositi di nitro occupavano vaste regioni attorno al confine, fu stabilito che si dividessero a metà fra i due Governi i prodotti dei diritti sui depositi e miniere tra il 23° ed il 25° grado. In seguito a ciò, dal Cili mosse una numerosa corrente d'industriali e lavoratori che si sparsero su questa vasta regione animandola colla loro attività. Il governo cileno poi, allo scopo di secondare questo movimento, che si estendeva specialmente sul territorio boliviano, e per favorire i propri connazionali, rinunciava alla sua metà di diritti, a condizione che il governo boliviano non li elevasse.

Ma il Congresso boliviano, spinto dalla pubblica opinione, gelosa del movimento invadente dei Cileni (a ragione chiamati gl'inglesi del Sud-America), volle introdurre modificazioni a quei diritti. Dopo lunghe controversie nelle quali la Bolivia era spalleggiata dal Perù, scoppiò nel 1879 una guerra fra quelle due alleate da una parte, ed il Cili dall'altra. Accanita fu la lotta per terra e per mare, e tutti ricordano le vicende del monitore peruviano « Huascar », il quale rinnovando le gesta dell'*Alabama*, per lungo tempo molestò la flotta cilena, finchè dopo un glorioso combattimento, nel quale morì il suo valoroso comandante Grau, cadde in potere del nemico. Così pure per terra la sorte delle armi fu favorevole ai Cileni i quali dopo sanguinose battaglie riescirono ad occupare la stessa Lima, capitale del Perù.

Col trattato 17 gennajo 1882 stipulato colla Bolivia, e con quello 16 maggio 1883 col Perù, il Cili poneva le seguenti condizioni:

La Bolivia cede tutta la costa sul Pacifico rinunciando al territorio di Antofogasta, situato fra il 24° di latitudine S. ed il Rio Loa, della superficie di 50,215 chilometri quadrati con una popolazione di 14 mila abitanti; in seguito a ciò il territorio di Bolivia si riduce ad 1,247,000 chilometri quadrati con 2,311,000 abitanti.

Il Perù poi cede definitivamente al Cili il dipartimento litorale di Tarapaca, dal Rio Loa alla Quebrada di Camerones, dell'estensione di 41,223 chilometri quadrati, con 42,002 abitanti, ed in più i territori di Tacna ed Arica per 10 anni, al termine dei quali un plebiscito deciderà se spetteranno all'uno od all'altro Stato che li pagherà 10 milioni di dollari.

Il Cili, dettando queste condizioni colle quali toglieva la costa del Pacifico alla Bolivia, ne ha voluto prendere l'unico sbocco sul mare, togliendole in pari tempo i prodotti della dogana del già porto boliviano di Cobija, calcolati annualmente in 250,000 scudi, ed i diritti della dogana già peruviana di Arica, sui quali la Bolivia riceveva dal Perù un corrispettivo di circa mezzo milione di scudi.

L'illustre statista boliviano signor Santiago Vaca Guzman, strenuo propugnatore della prosperità della sua patria, in un interessante opuscolo intitolato *Intereses comerciales entre Bolivia y el Plata*, mostra quale dovrebbe essere il nuovo indirizzo commerciale della Bolivia, in seguito alla sua nuova situazione politica.

Ci varremo di quest' importante pubblicazione per esporre alcune considerazioni in proposito.

La Bolivia, detta prima *Alto Perù*, fu sempre colonia molto apprezzata dal governo spagnuolo pei suoi ricchi prodotti, ma specialmente per le sue miniere, delle quali si calcola che quella sola di Potosi abbia fornito dal 1545 al 1800 argento per 824 milioni di dollari. Solo nel 1776 l'Alto Perù passò alla dipendenza del Vicereame di Buenos Aires, ricevendo da questa città per la via di Tucuman, i prodotti della Spagna; mentre nei due secoli anteriori, ai popoli del Plata, sacrificati alle strane dottrine commerciali di Madrid, era proibito il commercio diretto per mare colla Spagna, dovendo le merci a destinazione del Plata, andare dalla Spagna a Porto-Bello nel Venezuela, di lì a Panama, e quindi al Perù, da dove venivano al Plata quadruplicate nel loro valore per l'enorme spesa di trasporto.

Il regime del libero commercio, inaugurato col Regolamento del 12 ottobre 1778 del Vicerè Zeballos, operò un mutamento importante, venendo il Plata ad assorbire il commercio d'importazione ed esportazione di cui era prima tributario al Perù, e raggiungendo nel quinquennio 1792-1796 come media annuale un'entrata di 53 navi, con merci pel valore di 13 milioni di pezzi forti (5 lire e 10 centesimi) ed un'uscita di 47 navi per Spagna, cariche del seguente:

Argento in moneta e verghe	Pezzi forti	11,376,413
Oro	»	8,757,767
Rame, stagno, cuoi, lane, ecc.	»	4,601,799
	Pezzi forti	<u>24,735,979</u>

Nel 1809, al preludio dell' indipendenza argentina, il Vicerè Cisneros decretò la libertà completa di commercio nel Plata, per tutte le bandiere, del che profittarono g' Inglesi ed i Francesi, sviluppandosi in modo straordinario il commercio, al punto che il prodotto annuale delle dogane di Buenos Aires, che era di 6 milioni di franchi all'anno, si elevò a 30 milioni, cifra ragguardevole per quei tempi, sebbene non rappresenti che il quarto degli attuali introiti.

Ma dopo la rivoluzione, consolidata la nazionalità boliviana, la politica di Rosas, il tiranno dell' Argentina, ostile alla Bolivia ed alle nazioni

europee, cui chiuse la navigazione del Plata, e la circostanza di possedere la Bolivia un porto proprio, Cobija, sul Pacifico, a cui volle dare la preferenza, fecero sì che le relazioni commerciali tra la Bolivia e l'Argentina, si restringessero ad un limitato commercio, facendosi l'importazione ed esportazione per Bolivia quasi esclusivamente per i porti di Cobija ed Arica, malgrado che l'enorme distanza di circa 2500 chilometri dalla costa al centro della Bolivia, e le difficili strade, rincarassero il valore delle merci sterilizzando il commercio e la produzione boliviana, già impoverite dalle guerre civili.

Secondo l'almanacco di Gotha (1), l'importazione del 1875 per Bolivia fu di 1,150,000, e l'esportazione di 1,000,000 di lire sterline ed alquanto maggiore nel 1881.

Si comprende come in seguito alla perdita della costa del Pacifico, di fronte alle difficoltà di traversare con una ferrovia il deserto d'Atacama, gli statisti boliviani abbiano rivolto la loro attenzione ad altre vie naturali che permettano alla Bolivia di commerciare col di fuori. Così all'oriente essa può comunicare col Brasile per mezzo del Fiume Marmorè, il quale si riunisce al Madera ed al Rio delle Amazzoni; mentre una ferrovia di non difficile costruzione potrebbe congiungere gli estremi navigabili di quei fiumi, seguendo il corso del Guapay, e toccando Ciuquisaca, Cociaciamba, Potosí ed altre importanti località, ed in questo senso il brasiliano barone di Manà, aveva ideato un progetto di ferrovia, che fu poi abbandonato.

Delle tre vie di comunicazione coll'esteriore che possiede la Bolivia, quella delle Amazzoni favorirebbe il Brasile, quella del Pacifico i Cileni, e quella verso il Plata gli Argentini, i quali sono coloro che, anche politicamente, simpatizzano maggiormente colla nazione boliviana.

Per parte sua il governo argentino non tralascia di stringere questi vincoli, e la ferrovia da Tucuman a Jujuy, alla cui costruzione ebbi io pure a prender parte, e che potrà essere terminata alla fine del 1887, avvicinerà la Bolivia al Plata, permettendo di percorrere in poco tempo i 1600 chilometri fra Jujuy all'estremità N., e Buenos Aires.

Una speciale Commissione poi, composta degli egregi miei amici ingegneri Bergallo argentino, Barberis e Rusca italiani, ha studiato il tracciato di una ferrovia da Jujuy al confine boliviano, che per la lunghezza della linea e le difficoltà del terreno montuoso, presenta serie difficoltà tecniche e finanziarie.

La guerra scoppiata nel 1879 tra il Perù, colla Bolivia, contro il Cili, inceppando la via del Pacifico, fece aumentare il commercio per la via

(1) Questi dati non sono ufficiali, e noi crediamo che sieno molto al disotto del vero.

dell' Argentina, e nella relazione dell' anno 1882, l' allora Ministro degli Interni argentino dott. Bernardo de Irigoyen, parlando della ferrovia in esecuzione fino a Jujuy, così si esprime: « Le cordiali relazioni che manteniamo colla Repubblica di Bolivia e che siamo chiamati a stringere, allo scopo di sviluppare i principi e gli interessi comuni, e la importanza del commercio che sostengono ambo i paesi, consigliano di preparare il prolungamento della ferrovia del Nord fino alle principali città di quella Repubblica..... »

... Malgrado le difficoltà che oggi sperimenta il commercio per la asperità dei cammini, e per gli insufficienti mezzi di comunicazione di cui dispone, è importante la cifra che rappresenta il suo movimento nell' anno 1881, in pezzi forti (lire 5, 10).

Merci di transito provenienti da Bolivia	Pezzi forti	12,383,585
» » destinate a Bolivia	»	1,802,180
Importazione da Bolivia, soggetta a diritto doganale	»	48,743
» » libera » » »	»	79,945
Esportazione per Bolivia soggetta a diritto doganale	»	108,614
» » libera » » »	»	209,991
Totale del movimento commerciale con la Bolivia		<u>14,633,058</u>

Sebbene queste cifre ingenti si riferiscano ad un' epoca anormale, certo è che in questi ultimi anni, il commercio per la via argentina si è ravvivato, e lo comprova il movimento delle case consignatarie di Salta e Tucuman. Così in quest'ultima città le due sole ditte Cainzo e Rosas hanno ricevuto da e per Bolivia, nel 1881, merci per un valore di più di 20 milioni di lire, costituendo l' argento e lo stagno le produzioni principali esportate da Bolivia.

Non è possibile determinare se la ferrovia progettata da Jujuy a Bolivia, per le difficoltà tecniche e pel suo forte costo, potrà essere presto praticabile; è però un fatto che le relazioni tra la Bolivia e l'Argentina tendono a svilupparsi, e che a ciò può efficacemente contribuire la navigazione del Bermejo e del Pilcomayo; quest'ultimo, specialmente, raggiungerebbe lo scopo, perchè le sue origini s' internano nel cuore della Bolivia, solcando i dipartimenti di Ciuquisaca, Potosi, Tarija, ed il limite delle sue acque navigabili è a poco più di 100 chilometri soltanto dalla capitale Ciuquisaca (detta anche Sucre).

Il Pilcomayo, il cui nome è una corruzione del *quiccio* (lingua parlata dagl'indigeni di alcune parti di Bolivia, Però e nelle provincie argentine di S. Luis, Catamarca, Santiago dell'estero) *Pihu mayu*, cioè fiume degli ucelli, nasce al N.-O. di Potosi, arricchendosi nel suo percorso di 600

miglia colle acque del Pelaya, del Rio Salado, del Gucaya ed altri; attraversa 3 distinte regioni: quella dei monti boliviani, ove nasce, detta anche regione della *puna*, quella dei piani ove le acque si dilatano in tempo di piene, e quella del suo sbocco, che comprende il delta formato dai suoi canali, e classificato col nome di Mesopotamia.

Le tribù conosciute che avvicinano nel Ciacco centrale il Pilcomayo, sono quelle dei Ciriguani, dei Matacchi, dei Tobas ed altre.

Ma analogamente a quanto abbiamo fatto circa il Bermejo, è tempo oramai di dire qualcosa delle esplorazioni compiute lungo il Pilcomayo. Sebbene la sua scoperta si faccia risalire alle prime spedizioni intraprese nel 1536 dalle forze militari spagnuole dirette a sottomettere le tribù del Ciacco centrale, come dai missionari, i tentativi invece diretti a stabilire per mezzo di esso comunicazioni tra il Perù ed il Paraguay risalgono al secolo passato, in cui furono fatte specialmente per opera dei gesuiti, risalendo il fiume varie spedizioni le quali ebbero però esito incompleto.

In questo secolo, per iniziativa del governo boliviano, si compierono spedizioni nel 1843, nel 1844 e nel 1863, sempre scendendo la corrente; ma per la mancanza d'acqua, per incagli nei banchi di sabbia, per penuria di provvigioni, dovettero retrocedere; egual sorte ebbe la spedizione diretta dal padre Gianelli, obbligato a retrocedere per l'insubordinazione della scorta, ed i tentativi fatti risalendo il fiume nel 1870-73 e 1878.

Ma la più memorabile e pur troppo sanguinosa spedizione fu quella compiuta nel 1882, in cui rimase vittima degl'Indiani il viaggiatore Crevaux. Questi, provvisto di un sussidio di 70 mila franchi dal Governo francese, doveva riferire sul Ciacco, e sul Pilcomayo. Partiti i membri della spedizione da Magarinos in Bolivia, scendendo il fiume giunsero a Teyo ove approdarono festosamente accolti dagli Indiani Tobas; ma troppo fidando nella lealtà indiana, s'avventurarono senz'armi entro terra, ove vennero circondati e massacrati, martiri gloriosi della scienza e della civiltà. Soltanto un fanciullo che era rimasto a bordo fu salvo, e preso dagli Indiani ne fu tenuto prigioniero durante due mesi; al termine dei quali fu ceduto contro un tenue riscatto ai padri delle Missioni di S. Francesco, dipendenti dal convento di Salta, i cui monaci, che ebbi occasione di visitare, sono tutti Italiani.

In seguito a codesto disgraziato risultato, il Governo boliviano mandò una spedizione che dopo sanguinosi combattimenti coi Tobas, retrocedette; il governo Argentino ne organizzò una agli ordini del colonnello Solà, ed un'altra diretta dal colonnello Fontana che risalì il Pilcomayo fino al 24° 57' di latitudine. Nel 1883 ve ne fu un'altra sotto il comando del colonnello Ibazeta, di cui fece parte il tenente Baldrich, delegato dell'Istituto

Geografico Argentino. Questi risalirono il Pilcomayo alquanto più in su del luogo ove caddero vittime Crevaux ed i suoi compagni, senza però riescire a trovarne alcun avanzo, perchè gl'Indiani sogliono dividere fra loro le membra dei nemici vinti e, come gli antichi Longobardi, si fanno col cranio del nemico una coppa nella quale bevono l'inebriante *aloja* (bevanda fermentata di frutta).

Finalmente avendo il Governo boliviano disposto 100 mila scudi per l'esplorazione del Ciacco, si organizzò una spedizione di cui fece parte il sig. Thouar, delegato dal Governo Francese alla ricerca degli avanzi della spedizione Crevaux; partiti gli esploratori il 6 luglio 1883 da Tarija, giungevano il 18 alla missione di Aguairénda, ove mercè le cure dei Frati Leone Orsetti, Sebastiano Pifferi e Doroteo Giannettini, sei o settecento Indiani Ciriguani sono ammaestrati nell'agricoltura, in alcune arti manuali, nella religione cristiana e perfino nelle lettere. Dopo toccato Caiza, estremo villaggio boliviano, il 22 agosto giungevano a Teyo, luogo ove erano periti Crevaux ed i suoi compagni, e vi fu fondata una colonia, battezzata col nome dell'infelice viaggiatore francese.

Ripreso il viaggio, quasi sempre costeggiando il Pilcomayo da monte a valle, esposti a forti calori, a penuria di cibo, soffrendo spesso la sete, il 3 ottobre, press'a poco al 23° 34' di latitudine, venivano circondati da sette ad ottocento Indiani che dopo un vivo fuoco poterono fuggire, anche perchè quelli non avevano più dardi da scagliare, mentre quando gl'Indiani combattono fra loro, scambiandosi i dardi, la lotta dura a lungo.

Dopo una marcia disastrosa, piena di pericoli e di stenti, dopo aver provato, le sofferenze della fame e della sete, ridotti a cibarsi delle mule da soma, malati, laceri, poterono finalmente il 12 novembre toccare le sponde del Paraguay, ove vennero incontrati e soccorsi dai marinari della cannoniera paraguayana « Pirarò », che li condusse all'Assuncion, capitale del Paraguay; trovarono quivi gradita ospitalità e liete accoglienze, ben meritate invero, perchè la spedizione era riuscita a compiere il lungo viaggio dagli altipiani delle Ande alle rive del Paraguay.

Il felice esito di questa spedizione decise il Governo argentino ad incaricare Thouar della direzione di una Commissione d'esplorazione, che risalì il Pilcomayo per circa 156 leghe (lega = 5⁴/₂) facendo il viaggio per terra lungo la sponda. Dalle osservazioni del viaggiatore francese, da lui trasmesse alla Società Geografica di Parigi, risulta che la rapidità della corrente era approssimativamente di 1550 metri all'ora, la profondità dell'acqua non minore a m. 1,70, che i terreni del Ciacco si prestano benissimo all'agricoltura ed all'allevamento del bestiame, e che la navigazione ne è possibile dalla sua foce, presso Lambaré, fino alle missioni di S. Fran-

cesco di Solano ai piedi delle Ande boliviane, con battelli a vapore speciali, di 220 tonnellate, che peschino due piedi e mezzo.

Le osservazioni del sig. Thouar furono prese in serio esame, oltrechè dei Governi argentino e boliviano, anche da Comitati commerciali, i quali ne hanno visto la pratica applicazione.

L'Istituto Geografico Argentino ha sempre caldeggiato la navigazione dei due grandi fiumi del Ciacco, il Bermejo ed il Pilcomayo, ed il suo presidente dott. Zeballos, nel discorso pronunciato il 17 novembre 1883 pel ricevimento dei viaggiatori Thouar e Baldrich, dimostrava l'importanza di queste due nuove vie commerciali che porrebbero la capitale della Bolivia a soli 8 giorni di distanza da Buenos Aires. I risultati economici sarebbero importantissimi; secondo i calcoli del colonnello Fontana, il prezzo del trasporto delle merci si ridurrebbe del 300 per 100; il movimento commerciale ne riceverebbe grande impulso, mentre è ora incagliato dall'alto prezzo dei trasporti: basti sapere che il Governo di Bolivia avendo bisogno di 600 rotoli di filo pel telegrafo da Tupiza a Potosi, li comperò a Buenos Aires al prezzo di 4000 pezzi forti (lire 5.10) e la condotta a destinazione costò 22 mila pezzi forti.

Non vi ha paese, diceva Felice di S. Martin, più ricco di Bolivia per le produzioni dei tre regni della natura. I monti di Bolivia offrono numerose ricchezze minerarie, sicchè la sola Compagnia inglese di Huancacca può esportare annualmente 25 mila quintali di minerali.

La coca, la vainiglia, il caffè di Yungas e S. Cruz, il tabacco di Mogos, il cotone, il cacao, ecc. sono prodotti da quel vasto territorio, ove svariati animali offrono lane e pelli pregiate.

Le somme spese nell'assicurare e rendere praticabile la navigazione del Bermejo e del Pilcomayo, oltre allo stabilire due grandi vie di comunicazione fra gli Stati del Plata e la Bolivia, avrebbe poi l'altro scopo altamente civilizzatore di sviluppare l'agricoltura e le industrie in vasti e fertili territori ora quasi chiusi alla civiltà.