

Dalle Antille alle Guiane e all'Amazzonia.

Note intorno al viaggio della R. Nave "Dogali", dal febbraio 1904 al luglio 1905
del comandante, capitano di fregata GREGORIO RONCA (1)

SULL'AMAZZONE.

Arrivo nell'Amazzone. — Dal canale di Bojassù a Santarem.
— Usciti dal canale di Bojassù entrammo in quelli di Tajapurù, Limao e Itiquara che lo seguono e sono pari a lui per la poca larghezza e la tortuosità, eccetto forse l'ultimo che è un poco più largo. Ad intervalli piuttosto grandi, vedemmo sulle rive capanne di pescatori o di mercanti di legna, elevate su palafitte, perchè la costa essendo bassa è soggetta ad inondazioni periodiche. Sono povere costruzioni di legno con pareti di canne e tetto di foglie, senza traccia di coltivazione intorno, perchè la poca manioca che serve agli abitanti è generalmente piantata verso l'interno, a qualche centinaio di metri dal fiume, ed in piccoli appezzamenti di terreno conquistato sulla foresta. Una volta sola mi capitò di vedere accanto ad una capanna, delle magnifiche ciocche di fiori rossi, che erano una vera festa in mezzo al verde del bosco, perchè ciò che manca laggiù è proprio la bellezza dei fiori per riposare e rallegrare l'occhio stanco alla fine di tanta ricchezza di verde. Sarebbe quindi assai facile abbellire quelle meschine abitazioni, ma quelle genti amano troppo poco il lavoro per spenderne in cose improduttive; però, nell'alto Amazzone, e specialmente nelle provincie peruvane, dove le capanne sono costruite su terre elevate, hanno almeno intorno piante di banani, che le ingentiliscono assai e sovente ne fanno dei quadretti molto graziosi.

A mezzanotte del 21 usciamo anche dal foro di Itiquara ed entrammo finalmente nell'Amazzone. In quel punto esso è largo

(1) Continuazione. Vedi fascicolo precedente.

40 miglia tra riva e riva, ma l'isola di Urutahy e dietro ad essa l'isola grande di Gurupà — lunga ben 70 miglia — ingombrano la sua parte centrale e lo dividono in due bracci, l'uno settentrionale, più largo, l'altro, che noi traversiamo, meridionale, più stretto. Come al solito quindi non fu possibile ammirarlo in tutta la sua grandiosità, ma, relativamente, anche quello che si vedeva era semplicemente grandioso.

A valle dell'isola Gurupà, il fiume gira nel dedalo di isole che sono al Nord di Marajò e finalmente arriva al mare, dove affluisce per tre bocche comprese fra la punta Maquary dell'isola di Marajò e l'isola Mexiana, tra questa e l'isola Caviana, e tra quest'ultima e la punta Jupaty. Vi sono ben 250 miglia, tra le le punte estreme.

Numerosi bassi fondi sbarrano verso il largo le dette bocche, dentro di esse la corrente acquista sovente grandi velocità, le maree vi sono molto forti, e spesso nei canali più accidentati sono accompagnate dalla « Pororoga ». Questo fenomeno, limitato ai bassi fondi di non più di 4 braccia, è assai grandioso: dopo che le acque hanno raggiunto il minimo livello della marea si vede giungere da lontano un'immensa onda, che si avvanza a grande velocità accompagnata da fragoroso rumore. Una o due altre la seguono, enormi masse d'acqua si precipitano quindi sulla spiaggia, ed in brevissimo tempo il livello si eleva a quello della marea alta.

Per tutti questi inconvenienti la navigazione attraverso le dette bocche si ritiene impossibile e si è ricorso alla via del Parà per arrivare all'Amazzone.

A monte di Gurupà il fiume si conserva sempre largo anche in quella parte che le isole permettono di vedere. A Santarem vi sono ancora 22 km. tra riva e riva, ma poco più in su, ossia al passo di Obidos vi è uno stretto di soli 1000 metri, cosicchè le acque devono acquistare grandi profondità perchè la loro enorme massa possa scorrere. Subito dopo le rive si allontanano di nuovo, e benchè alla confluenza del Rio Madera, l'Amazzone meriti ancora bene il nome di Rio Mare, dopo non riacquista più, almeno nella parte visibile, la grandiosa maestosità del basso corso. Anzi, alla confluenza del Rio Negro, quasi, per la maggior larghezza, si sarebbe propensi a credere che questo sia il fiume principale, e perciò si comprende come dalla

detta confluenza il nome celebre di Amazzone sia stato mutato in quello di Solimoes.

I canali navigabili diventano allora più angusti e difficili, soventi le coste si avvicinano bruscamente o numerose isole sbarano il corso del fiume, e quindi si è costretti in passi di piccola ampiezza e molto tortuosi. Usciti poi dal Brasile, ossia dopo la confluenza del Javary, il nome del fiume si muta ancora in quello di Marañon, e mi piace il pensare, come taluni hanno creduto, che per un certo tempo il fiume intero portò questo nome, perchè Pinzon, nell'accorgersi che non era un braccio di mare, come aveva supposto scoprendolo, esclamò: « Mara non ». Ora pare dimostrato che anche questo racconto non sia vero, ma dovendo scegliere tra esso e la leggenda prima ricordata, lo preferisco per la sua semplicità, così rilevante rispetto alle complicazioni del furbo Orellana.

Nel Marañon le difficoltà della navigazione aumentano ancora: alla confluenza ora accennata del Javary il fiume appare pur sempre abbastanza ampio, ed a Tabatinga (stazione di confine brasiliana) misura circa 3000 metri tra riva e riva, ma in generale i passi sono stretti, tortuosi e sparsi di pericoli. Verso Iquitos però vi sono dei canali di grande regolarità e pare quasi che siano stati aperti ad arte, e che accorti giardinieri tengano in bell'ordine le immense muraglie verdi che li circondano.

Procedendo ancora oltre di Iquitos, le rive diventano più ridenti e sono più abitate, il bosco riacquista la grandiosità del basso corso, ma i canali adatti alle navi volgono al loro termine. Con tutta la buona volontà, essendo però il fiume a mezza piena, non mi fa possibile spingermi al di là di Santa Fè, ossia a 94 miglia da Iquitos, ma a piena completa credo che avrei potuto andare per oltre 200 miglia circa.

Il fiume lassù si restringe sempre, e benchè occorra arrivare a Brancomares per trovarlo della larghezza di 400 metri, i canali navigabili sono strettissimi, e, a dire dei piloti, al di là di Santa Fè non avrei incontrato spazio sufficiente per girare la nave. Ma è da notare che la strettezza dei canali navigabili, spinta al punto da non permettere la girata neanche ad un bastimento a due eliche e buon manovratore, si verifica anche, per lunghi tratti, nel Solimoes, in alcuni punti dell'Amazzone e a ponente di Ma-

rajò, perchè non è raro che i canali in parola risultino larghi poche decine di metri.

A monte di Bracamores si arriva al Pongo di Manseriche, largo appena 25 metri. Si chiamano *pongos* i tratti del fiume, incassati tra rupi dirupate, che si trovano verso le Ande, dove il colosso è ancora un piccolo fiume di montagna, che va a trovare la sua origine su di un picco elevato 5000 metri ed a sole 1000 miglia dal Pacifico. Ma anche in quelle alte regioni raccoglie considerevoli affluenti tra i quali si possono ricordare sulla riva sinistra: il Santiago, a monte di Manseriche, ricco di sabbia d'oro e che ha per affluente il Pauta, che potrebbe legarsi a Guayaquil con una ferrovia; il Morona navigabile per circa 300 miglia; il Pastaza da cui si è ricavato molto caucciù, ed il Tigre abbastanza ricco di gomma e di caucciù. Sulla riva destra principale tra tutti è l'Huallaga che ha affluenti importanti anche come via di comunicazione, ma siccome non posso qui fare uno studio idrografico dell'Amazzone, mi basti dire che a partire dall'Ucayali andando a valle fino a Gurupà il numero degli affluenti, innanzi ai quali passammo, è grandissimo (centinaia tra grandi e piccoli), e perciò in seguito accennerò mano mano solamente ai più importanti.

L'Amazzone, dunque (che per la lunghezza è il terzo fiume del mondo, ma che per quantità d'acqua trasportata è il primo) traversa quasi tutta l'America meridionale nella sua maggior larghezza, con un percorso che si aggira tra 2800 e 3000 miglia, di cui, come il Dogali ha dimostrato, 2285, partendo però da Salinas, sono navigabili per una nave di 18 piedi anche nell'epoca in cui le acque in alto sono a mezza piena. Grazie infatti a cure assidue che forse un mercantile non potrebbe sempre usare, riuscimmo a navigare sempre in più di 6,5 metri di acqua, anzi in un punto solo trovai questo fondo, mentre credo che qualche giorno prima il vapore inglese, meno attento, strisciasse passando per quei paraggi. In generale poi si può dire che le navi di 18 ed anche di 20 o 21 piedi possono andare in ogni epoca fino a Manaus. In vero l'Amazzone in questo tratto ha quasi sempre molto fondo, ma nei canali che lo mettono in comunicazione con Pará vi sono dei punti bassi che le grosse navi devono passare ad alta marea. Per spingersi oltre Manaus e fino ad Iquitos con le acque basse, il pescare non deve ecce-

dere i 16 piedi e qualche volta bisogna contentarsi di strisciare, ma iniziata la piena anche con 18 piedi si può, come ho detto, rimontare fin là, ed a piena completa possono farlo anche navi maggiori. Oltre Iquitos vi è un passo secco e difficile tra la costa e l'isola dello stesso nome, ed oltre Santa Fé la navigazione delle navi di 18 piedi si può considerare arrestata. Ma nell'alto Marañon per ora almeno basta il traffico dei vaporini fluviali o delle *lanchas*, come laggiù li chiamano, che si possono spingere fino oltre 2800 miglia dal mare. Le imbarcazioni poi possono andare molto a monte di Huallaga.

Il corso principale del fiume non rappresenta che una piccola parte della zona navigabile, perchè essa abbraccia quasi tutti gli affluenti.

Tutto il sistema fluviale è compreso, come ho detto, in una valle immensa, che raccoglie ogni anno una enorme quantità di acqua, grazie alle copiose piogge intertropicali. Secondo alcune ipotesi la detta valle occupa il posto di un antico mare interno, di cui il Madera forse era uno degli sbocchi. Sparito quel mare in una serie di cataclismi, che ebbero assetto con la formazione delle Ande, sorse la valle che appare formata di terreno secondario, costituito principalmente di argilla e di *drift* (argilla rossastra ricca di *humus*). I secoli vi hanno accumulato uno strato di detriti vegetali che, mescolati alle terre grasse ed ai disgregamenti vegetali, formano un insieme di una fertilità meravigliosa. Essa valle è lunga 2200 miglia da levante a ponente, è larga al minimo, verso l'Atlantico, 200 miglia ed al massimo 650 da Nord a Sud, ed ha una superficie che si ritiene compresa tra 5,600,000 a 7,000,000 km. q., di cui la più gran parte (tra 3,600,000 e 5,400,000) appartiene al Brasile. Ma più che valle dovrebbe chiamarsi pianura, perchè, eccettuate poche catene di colline (le serre di Parentis, delle foci del Japura, di Cupatez, di San Paolo di Olivença), è quasi orizzontale, tanto che Iquitos si trova appena a 120 metri sul livello del mare ed il Pongo di Manseriche a 157 metri. La maestosa catena delle Ande la circonda a ponente, ma al sud (dove s'incontra il fianco dirupato della serra di Pareies) ed al nord (dove sorgono le montagne delle Guiane) i confini, oltre ad essere poco o niente esplorati, in alcuni punti devono essere anche mal definiti e son note, a tal proposito, le comunicazioni dell'Amazzone con l'Orenoco e quelle possibili col Para-

guay. I contrafforti, meridionale e settentrionale, influiscono sul corso di molti affluenti, obbligandoli a mantenere un corso poco inclinato a quello dell'Amazzone, e si nota il fatto caratteristico che gli affluenti di sinistra sono diretti in media a SE, e quelli di dritta a NE. Tenuto conto di ciò, della vicinanza degli affluenti stessi, dei numerosi tributari di ognuno di essi, si comprende come ne risulti una fitta ed intricata rete di canali, che copre tutta la valle, e permetterebbe di accedere per acqua quasi in ogni suo punto, se rapide o cascate non interrompessero sovente la navigazione. Ma questi inconvenienti potrebbero essere corretti dall'arte, e perciò, qualora la popolazione crescesse e lo sfruttamento delle terre e della foresta si estendesse, sarebbe facile, completando le vie acque con strade e ferrovie, stabilire comode e rapide comunicazioni con tutto l'interno. Ma anche attualmente, dato il modo di sfruttare i terreni gommiferi, gran parte dei canali navigabili sono percorsi da navi ed imbarcazioni di ogni genere. Sugli affluenti principali penetrano anche navi oceaniche, su molti i vapori dell'Amazzonia, su moltissimi le *lanchas*, e su tutti, le imbarcazioni locali, che vanno a cercare la gomma dove le *lanchas* non possono più arrivare. Ma limitandosi alle navi a vapore, comprese le *lanchas*, in complesso la navigazione fino a tre o quattro anni fa si estendeva per ben 28,000 miglia: in questo tempo però ha avuto molto sviluppo e perciò la detta cifra ora deve essere ancora accresciuta. Causa però le grandi periodiche variazioni di livello, molti affluenti sono aperti alle navi per solo tre o quattro mesi all'anno e la cifra stessa si riferisce ai tempi delle piene.

Tutti questi canali non sono utili solamente ai mercanti di gomma, ma sono e dovrebbero essere le fonti principali di vita di molti paesi, perchè li mettono in comunicazione con l'Atlantico; come avviene per esempio del Tocantins per lo stato di Goyaz: del Tapajoz per lo stato di Mato Grosso, del Marañon, del Purus e del Madera, per il Perù; del Madera stesso per la Bolivia; del Rio Negro per il Venezuela, dell'Iça e del Jurupu per la Columbia, del Napo per l'Equatore, ecc. Eppure queste vie così importanti all'attività mondiale, furono dal Brasile tenute chiuse agli stranieri fino al 1867, e solamente allora fu concessa la libera navigazione sull'Amazzone, sul Solimoes e su pochi affluenti (Madera, Tapajoz, Tocantins). Il Perù fu più largo, ed oltre il Marañon

apri tutti i suoi affluenti e nel 1904 dichiarò anche che il capitano, il padrone, il nostromo, il pilota delle *lanchas* con bandiera peruviana non occorre che siano peruviani e poco dopo spiegò meglio che le *lanchas* brasilere potevano fare il cabotaggio sui suoi fiumi. Ma ciò l'espone allo strano inconveniente che anche sui fiumi comuni, le navi brasilere possono commerciare sulle due sponde, mentre le sue non lo possono, e siccome molte case peruviane hanno stabilimenti gommiferi sui fiumi del Brasile, sono costretti a far battere alle loro *lanchas* bandiera brasilera; ciò avviene anche, con evidente ingiustizia, in quegli affluenti in cui la parte superiore è del Perù e l'inferiore del Brasile. Dato poi il ristretto numero di porti che sono autorizzati a fare operazioni doganali, si può ritenere che i soli porti veramente aperti agli stranieri sono Para, Santarem, Obydos, Manaos ed Iquitos.

Prima del 1867, dunque, le mercanzie provenienti dall'estero o destinate all'esportazione dovevano far capo a Belem, unico porto aperto; nel 1826 però una nave a vapore potette fare il tentativo di portare merci fino al Perù per la via dell'Amazzone, ma l'impresa fallì, e non ebbero migliori risultati i tentativi seguenti fino al 1853. In tale epoca il brasilero visconte Manná ottenne il monopolio della navigazione amazzonica, ed una forte sovvenzione: fece buoni affari ed in seguito si unì con una società costituendo la Compagnia dell'Amazzone che ora ha più di 100 vapori e molte linee di navigazione che partono anche da Rio Janeiro, si estendono fino a Iquitos e si diramano sugli affluenti più importanti. Ma occorsero molti anni prima che Manaos fosse in comunicazione diretta coi paesi stranieri, l'indipendenza dell'Amazzone dal Parà e l'apertura del fiume a tutte le bandiere non bastarono, e bisognò ricorrere a dazi protettori ed a sovvenzioni, perchè potessero stabilirsi linee di navigazione, come quella Rio Janeiro-Manaos, sorta solamente nel 1882, non ostante che oltre la via acqua non vi fosse altro mezzo di comunicazione con la capitale, e poi quelle con l'Inghilterra (1874), col Nord America (1898), col Mediterraneo (1898, Società Ligure Brasilera, ora soppressa), col Portogallo, con la Germania e con l'Africa occidentale.

Così mentre nel 1873 entrarono a Manaos 52 navi e ne uscirono 45, queste cifre divennero rispettivamente 176 e 138 nel 1882 e 911 (di cui 91 estere) e 892 nel 1897. Dopo il 1894 la Compa-

gnia inglese della Booth (con 4 vapori e viaggi mensili) prolungò fino ad Iquitos la sua linea, ed anche la Compagnia dell'Amazzonas (con 2 vapori e viaggi mensili) si spinge ora fino alla detta città facendo pure gli scali intermedi e viaggi nel Javary. Ma sugli altri fiumi peruviani mancano ancora in generale linee regolari di navigazione, onde il piccolo commercio deve subire il monopolio delle case armatrici che sole vi mandano le loro *lanchas*, salvo un servizio quindicinale di *lanchas governative tra Iquitos e Jari-maguas*. Devesi però, a chiarimento di quanto si è detto, ricordare che il commercio amazzonico è ancora, si può dire, al suo inizio, e perciò vi è ancora posto per tutti, pure di saper volere. A tal proposito dirò, per esempio, che la Red Cross Line nel suo primo anno di esercizio (1877) trasportò appena 14 tonn. di gomma, ma ebbe costanza e fiducia (qualità che pur troppo mancarono alla Ligure-Brasilera) e l'impresa finì col riuscire bene.

Completano i mezzi di comunicazione per acqua, in primo luogo le canoe ordinarie che con un pescare di circa 50 cm. si spingono un poco da per tutto, stabiliscono le comunicazioni tra gli stabilimenti dei boschi di gomma e dei mercanti (*puertos-spagnolo*; *puertos-portoghesi*) con i punti della foresta in lavoro e prolungano la navigazione oltre i punti in cui le *lanchas* si devono arrestare. Ma sono notevoli anche le *montarce* (piccole canoe di un sol pezzo); le grandi canoe armate fino da 30 vogatori (ce ne sono di un sol pezzo) che maneggiate colle solite pale (*pagaje*) rimontano anche qualche rapida, e le balze, specie di zattere grossolane su cui si costruiscono delle vere abitazioni anche a due piani, una per gli uomini, l'altra per le robe e gli animali, che navigano abbandonate alla corrente e che servono a trasportare bestie o mercanzie ed anche per viaggi lunghissimi come dall'alto Marañon fino a Manaos.

Le vie acquedotti anzi descritte servono per stabilire le comunicazioni con l'Atlantico, altre terrestri comode e rapide se ne potrebbero stabilire col Pacifico, e così grazie all'Amazzone sarebbe facile unire i due oceani con vie passanti a traverso i paesi più remoti che sono compresi nella parte più larga dell'America meridionale (5800 km.). Attualmente però arrivati ad Iquitos, per andare al Pacifico a traverso le Ande, bisogna sottomettersi a viaggi incomodi e laboriosi, come appare dai seguenti itinerari

(V. l'*Annuario* de Iquitos, 1904, redatto dal Colonnello Manuel Bedoya e pubblicato per la prima volta mentre io ero ad Iquitos).

a) Da Iquitos a Mansariche sul Marañon; da Mansariche a Piura (900 km.) prima lungo il rio Santiago e poi per una mulattiera (spesso impraticabile) a traverso le Ande; da Piura a Paita (100 km.) in ferrovia.

b) Da Iquitos a Manseriche sul Marañon; da Manseriche a Bellavista; da Bellavista a Ferrenafè per una strada di montagna lunga quasi come la precedente e come essa difficile quando traversa le Ande, ma comoda nella regione transandina; da Ferrenafè ad Esten in ferrovia;

c) Da Iquitos a Yurimaguas sul Huallaga, con le lanchas che hanno partenze quindicinali, da Yurimaguas a Yonan (840 km.), buona parte a cavallo ed una piccola parte a piedi per una mulattiera che passa per Cajanca, Chachapoyas e Moyambamba; da Yonan a Pacasmayo (92 km.) in ferrovia.

d) Da Iquitos a Puerto Bermudez (1500 km.) a traverso il Marañon, l'Ucayali, il Pachitea ed il Pichis; da Puerto Bermudez all'Oroya (335 km.) per una buona strada mulattiera; dall'Oroya al Callao (220 km.) in ferrovia. Questa via, detta centrale, è quella ufficiale e sarebbe comoda se non risentisse gli inconvenienti delle stagioni in cui il fiume è basso (7 o 8 mesi all'anno). Si può anche fermarsi a Puerto Vittoria quasi alla confluenza del Pachitea col Pichis e di là andare a Puerto Bermudez.

e) Da Iquitos per il Marañon, l'Ucayali, il Pachitea, il Palcazu fino a Mayro, da Mayro a Pozuzo a piedi: da Pozuzo a Huanaco ed al Cerro de Pasco con una buona mulattiera, dal Cerro de Pasco all'Oroya ed al Callao in ferrovia. Anche in questa via si incontrano gli inconvenienti di quella precedente.

La posta peruana segue gl'itinerarii anzi descritti, e poichè non c'è neanche telegrafo, è facile comprendere in che disgrato modo il Governo di Lima, tanto accentratore, può provvedere ai bisogni delle sue provincie cisandine. Se però si portasse a termine la ferrovia transandina, tante volte progettata, ogni inconveniente sparirebbe, ed in poco tempo si giungerebbe a Lima. Ma anche riferendosi ai semplici interessi commerciali del dipartimento di Loreto, bisognerebbe correggere e mettere un buon assetto (col l'aprire vie ordinarie e ferrovie, e col tagliar fuori, in grazie a

queste i fiumi navigabili solo periodicamente) almeno tre strade, l'una al sud, altra al centro e l'altra al nord.

La prima dovrebbe permettere di sfruttare le ricchezze dei fiumi Perene, Pangoa, Tambo, alto Ucayali ed Urubamba e di attirare nelle acque Peruane i prodotti del Manu e del Madre de Dios. A tal scopo dovrebbe essere completata con comunicazioni tra il Purus ed i detti fiumi a traverso i piccoli istmi che li separano. Anche le altre strade traversano paesi in cui si potrebbero stabilire ottime colonie agricole e che son ricche di gomma, di ogni prodotto della foresta, di sabbia d'oro, di carbone, di calce, di gesso, di salgemma ed altro. Ma le strade ora dette non bastano a tutte le provincie cisandine del Perù, la maggior parte delle quali è tagliata quasi fuori del mondo, non ostante le sue ricchezze. Ogni dipartimento dunque dovrebbe avere le sue strade e tutte dovrebbero essere completate almeno da una delle tante ferrovie transandine finora progettate.

Tutto ciò risulterebbe anche di una utilità immensa per la difesa del paese, perchè ora il Brasile può schiacciare le poche forze peruane od affamarle insieme a tutto il paese chiudendo la navigazione dell'Amazzone, senza che il governo di Lima possa soccorrerle in tempo. La ferrovia e le buone strade darebbero invece al Perù, in una complicazione con il Brasile, i vantaggi del facile rifornimento e delle forze preponderanti al principio della guerra; gli fornirebbero in una lotta contro qualsiasi altro avversario, le grandi risorse e facilitazioni provenienti dallo sbocco su due oceani, ed in tesi generale gli permetterebbero di rendere veramente effettiva la sua sovranità sulle ricche terre cisandine.

Si può ritenere che la grandezza e la fortuna del Perù dipendano in gran parte dalle dette provincie orientali finora poco curate, e niente difese, in modo che i vicini se le sono appropriate in gran parte: ogni sacrificio dovunque inteso a legare la costa con esse sarebbe di inestimabile utilità. Nell'attesa però che queste opere — reclamate da tutti gli uomini illuminati del paese — si facciano, sarebbe almeno necessario che le attuali disgraziate strade fossero un poco curate, che squadre di operai vi attendessero con continuità, che fossero stabiliti posti di rifornimento e canoe nei luoghi opportuni e che si trovasse il mezzo di avere aiuti — invece di attacchi — dagli indi.

Con la ferrovia si potrebbe arrivare al Pacifico passando anche

per Guajaquil, partendo dal Napo, e rimettendo così in onore la via percorsa prima da Pizarro nel 1539 e poi da Teixeira (in senso opposto Parà-Gujaquil) nel 1636, durante una delle più memorabili esplorazioni della valle Amazonica.

Finalmente è notevole che anche il mar Caraibico si può dire legato al Plata per mezzo dell'Amazzone e dei suoi affluenti, ed invero il Cassiquiare unisce l'Orenoco al Rio Negro, e le sorgenti del Guaporè, affluente del Madera sono a poche centinaia di metri dall'Aguapehy e dall'Estiva che si versano nell'Jaurù affluente del Paraguay.

*
*
*

Per completare quanto ho detto finora sulla navigazione Amazonica è necessario che aggiunga informazioni sui fondi, sulle correnti, sulle variazioni di livello del fiume, sui pericoli della navigazione, sugli inconvenienti che in cui si può incorrere.

Vi sono punti in cui si sono trovate profondità di 250 ed anche 500 metri, ma i lunghi canali di gran profondità come quello presso Obydos, sono rari e non superano i 75 metri, più comuni sono quelli di 20 ed anche di 30 metri e molto spesso se ne trovano di oltre 12 metri. Naturalmente sono i bassi fondi che limitano la navigazione, ma quando le acque sono quasi basse a Manaos e ad Iquitos e devono salire ancora 5 metri, nel Solimoes e nel Marañon fino ad Iquitos si possono trovare sempre fondi superiori a 7 metri, sapendo però scegliere i canali. Nel basso Amazzone e nelle stesse epoche si trova di più, ma come dissi, nei canali d'accesso del Parà vi sono punti (imboccatura di Bojassù) in cui si hanno 5 metri a marea bassa. Ed a questo proposito non debbesi dimenticare che i livelli dell'Amazzone verso le bocche è di tutto il Parà dipendono principalmente dalle maree, e poca influenza vi hanno le piene. La direzione della corrente nelle ultime località ora citate ha le alternazioni del flusso e del riflusso, e reciprocamente la direzione delle correnti di maree lungo la costa subisce le influenze del fiume. E queste influenze sono assai variabili, specialmente innanzi le bocche dell'Amazzone: presso quelle del Parà poi si può dire che il flusso, vicino alla costa, tende a SW e ad W, ed il riflusso verso ENE, ma piega al nord scostandosi da terra.

Presso i fiumi delle Guiane, come dissi, l'influenza della cor-

rente di marea si sente fino ad una ventina di miglia da terra, presso l'Amazzone non ho potuto ben precisare un limite, ma forse è superiore alle 20 miglia. È certo però che la corrente generale dell'Oceano, diretta in quei paraggi a NW, essendo tagliata ad angolo retto da quella dell'Amazzone, ne subisce l'influenza aumentando di velocità durante il riflusso e piegando verso nord. Ma questo effetto è abbastanza limitato in estensione, e presto la corrente generale riprende la sua direzione NW.

Le variazioni di livello per la marea sono comprese tra 10 e 12 piedi verso le foci del Parà, ma verso quelle dell'Amazzone sono assai irregolari e non è raro notare differenze anche di 5 metri in punti distanti fra loro una diecina di miglia. Analogamente verso le prime la velocità della corrente non supera 3 miglia, ma verso le seconde è maggiore, e presso il Capo North pare che raggiunga anche 10 miglia, in certi casi.

Nella stagione delle piene il riflusso nel Parà dura 8 ore ed il flusso 4, ed è notevole che nella detta stagione la velocità del primo è maggiore di quella del secondo, contrariamente a quanto si potrebbe prevedere. L'alteruazione poi nella direzione della corrente si estende verso il limite occidentale di Marajo o verso Itaquara e comprende i canali di comunicazione tra il Parà e l'Amazzone. Più a monte le acque di quest'ultimo si gonfiano e si abbassano successivamente durante le ore delle maree, senza influenza sensibile sulla velocità e direzione della loro corrente, salvo all'imboccatura del Tapajoz dove si manifesta di nuovo l'alternarsi del flusso, mentre le acque del fiume principale scendono sempre. Si valuta che la velocità media della corrente sull'Amazzone sia di 3 miglia all'ora, ma questo numero non ha, e non può avere alcun valore assoluto. Naturalmente la detta velocità aumenta nei passi stretti e tortuosi, diminuisce dove il fiume si allarga e, come avviene su tutti i fiumi, non è uniforme in tutti i punti di una retta tracciata normalmente al loro asse. E ciò si verifica non solo nei gomiti, ma anche nei tratti rettilinei e, importa tenerlo presente, in vicinanza dei banchi ed al ridosso di essi generalmente diminuisce. Naturalmente accanto alla costa avviene lo stesso, ed alle volte non solamente si annulla, ma cambia direzione con grande vantaggio delle imbarcazioni che risalgono il fiume.

Quando cominciano le piene e fino a che le acque prendono

il loro assetto, la corrente cresce moltissimo, e noi avemmo pur troppo da sperimentare correnti di quattro, cinque ed anche sei miglia.

Le acque dell'Amazzone e dei suoi affluenti durante circa una metà dell'anno si alzano fino a raggiungere un livello massimo, o di *piena*, e durante l'altra metà discendono fino ad un livello minimo o di *secca*. Questo fenomeno dipende da quello delle piogge e siccome i mesi corrispondenti a queste sono diversi nelle regioni situate al nord dell'Amazzone o verso le Guiane, da quelle delle regioni situate al sud compreso l'Amazzone stesso, così avviene che questo ed i suoi affluenti di dritta sono in piena mentre quelli di sinistra sono in secca, e viceversa, onde il periodo di piena di questi ultimi quasi coincide con quello dei fiumi delle Guiane. È fatta eccezione però per la parte inferiore del Rio Negro, perchè l'Amazzone vince facilmente la sua debole corrente, e la piena a Manaos coincide con quella del Solimoes. Anche lungo l'Amazzone la stagione delle piogge non si verifica contemporaneamente in tutti i punti, essa anticipa a misura che si procede in alto, e così avviene che la piena si inizia in ottobre ad Iquitos, in dicembre a Manaos, in febbraio quasi nel basso Amazzone. Nel Marañon quindi la piena è raggiunta in aprile, mentre in basso ritarda di qualche mese, ed è verso il luglio che a Belem si hanno le massime acque. Nel periodo però che corrisponde alla nostra estate, il fiume principale si può ritenere tutto basso. Similmente le variazioni di livello non sono le stesse da per tutto, anzi variano sensibilmente da un punto all'altro, aumentando mentre si procede a monte; sono quindi poco sensibili nelle località sottomesse alle correnti di marea, ma sono già di 6 metri almeno verso Santarem, raggiungono 10 metri a Manaos e 16 o più metri ad Iquitos. Importa però tener presente che il fiume non cresce nè decresce con continuità, ma con una specie di oscillazioni irregolari. Così, per esempio, durante il tempo in cui il fiume deve crescere, ad un certo momento resta stazionario, poi comincia ad abbassarsi lentamente, ma prima di raggiungere il livello della sosta precedente si ferma, e poi torna a crescere fino a sorpassare il livello da cui cominciò la diminuzione. Dopo un poco l'oscillazione si ripete con leggi analoghe e così di seguito fino alla massima piena. Questi fenomeni si chiamano *repiqueles*, e nel periodo della secca si ripetono inversamente: non si riesce

a prevedere con molto anticipo il loro principio e non si può prevedere la loro durata. Alle volte passano 15 giorni tra la fine di uno e il principio di un altro, altre volte un mese o più, e possono durare una settimana, come due ed anche più. In generale si arrestano quando ricominciano le piogge a monte della località sottomessa alla loro influenza, così la pioggia a Iquitos non significa la fine del *repiquete* del Marañon, ma occorre perchè ciò avvenga che l'acqua cada abbondante nell'alto fiume o nella montagna. Quando però durante una *repiquete* si vedono passare molto più alberi in deriva del solito, si può ritenere che presto il *repiquete* cesserà, e che in alto il fiume già cresce. Similmente non si possono precisare *a priori* l'estensione del fiume che i *repiquetes* abbracciano, e l'ampiezza della loro oscillazione: alle volte determinano variazioni di livello di poco conto, altre di parecchi metri, e pur troppo a noi toccò di sperimentarne uno dei più lunghi e dei più forti. Cominciò mentre stavamo per uscire dal Solimoes, nel viaggio di ascesa, durò una ventina di giorni e le acque si abbassarono di oltre 5 metri, obbligandoci a gravose fatiche per ritrovare i canali buoni durante la nostra discesa.

Da quanto precede risulta che la navigazione dell'Amazzone è delicata e difficile, perchè si deve sempre manovrare con forti correnti ed in passi stretti e tortuosi; le località sono poco note ed i fondi variabili e mancano carte, segnali, regolamenti di navigazione, compagnie di piloti legalmente costituite e reggimentate dal Governo. Ma, facendo astrazione da molte cose di minore importanza, i pericoli principali si possono così riassumere: i bassi fondi o le *praies*; i *pavos*; i *torrones*, e si potrebbero aggiungere i piloti di cui parlai già.

a) Le *praies*. — Siccome manca una idrografia, nè si potrebbe farne una completa, atteso che i fondi ed i canali, sottomessi al capriccio della corrente, sono in continua variazione, per facilitare la navigazione sarebbero necessari i provvedimenti governativi precedentemente indicati. Ma nella loro attesa importa, come ora fanno i piloti, studiare il fiume e riconoscere i canali durante la secca, perchè allora i bassi fondi emergono quasi tutti. La variazione dei detti canali è così sensibile che in molte località bisogna anno per anno cambiare le rotte, e non è neanche raro il caso di veder modificati i passi in pochi giorni. Il lavoro fatto dalla corrente è enorme, ed appare anche fuori d'acqua (vecchie isole

spariscono e nuove se ne formano, paesi una volta sul fiume ora ne sono parecchio discosti ecc.), si comprende quindi con quanta facilità si debbano spostare le *praies* (secchi), e pur troppo le variazioni che avvengono durante la piena spesso, per mancanza di precauzioni, sono segnalate dagli incagli delle navi.

In generale si nota che presso le punte ed i gomiti si formano delle *praies*, che per un certo tratto si prolungano a valle di essi lungo la riva, e si estendono lateralmente avvicinandosi spesso alla riva opposta. L'acqua perciò cacciata dalla parte di questa, scava lungo di essa un canale fino a che giunta ad un'altra punta o gomito, invece di seguitare a scavare accumula un'altra *praia* e la fa estendere verso l'altra riva. Allora è lungo questa che si dirige il canale navigabile, traversando il fiume tra le estremità anteriori e posteriori delle due *praies* descritte. Alcune volte il detto passo è così stretto ed ha sponde così inclinate che facendo attenzione alla differenza degli scandagli eseguiti dai due lati della nave ed accostandosi dalla parte dove sono maggiori, si riesce a seguirne l'asse. La cosa pare strana, ma la lunga esperienza da me fatta in parecchie centinaia di canali, e l'affermazione dei piloti me ne hanno convinto. Naturalmente però le *praies* non conservano sempre la forma classica, direi, ora accennata, ed il loro andamento è soggetto ad un'infinità di cause locali.

Nel basso Amazzone i canali sono molto estesi, il fiume è spesso navigabile da una riva fino oltre il mezzo, ed i piloti ne profittano nel viaggio di ascesa per stare presso una riva, ossia dove la corrente è minore, e nella discesa per cacciarsi nel mezzo, ossia dove è maggiore. Ma nel Solimoes e nel Marañon, che sono più stretti ed hanno corrente più forte, le *praies* aumentano, sono separate da stretti passi, ed a brevi intervalli il canale navigabile passa da una riva all'altra. Da tutto ciò risulta che le navi sono costrette a traversare il fiume tutte le volte che arrivano innanzi ad una *praia*, od a far, come laggiù si dice, *traversia*, ed a seguire poi scrupolosamente il contorno delle coste lungo le quali corre l'angusto canale. Così nel Solimoes e nel Marañon spesso non mi riusciva di poter far via col timone neanche per qualche minuto, e mi è capitato di fare 4 o 5 traversie in un'ora.

Data però la strettezza dei canali di traversata, la uniformità del paesaggio e la enorme estensione lungo la quale un uomo solo fa da pilota, si comprende quanto sia difficile il mestiere di

questi ed a quanti pericoli si vada incontro per la più piccola svista.

La grande pratica però insegna dei piccoli indizi, grazie ai quali si può in qualche modo prevedere o intuire dove comincia una *praia*, ma grande sussidio è sempre lo scandaglio. I piloti però ne fanno una quistione di decoro a servirsene il meno possibile, e perciò è indispensabile la presenza continuata del comandante sul ponte, per imporre l'uso continuo dello scandaglio stesso e quelle misure che solo possono far prevenire i pericoli, e che spesso, per essere tralasciate dai piloti, conducono a gravi inconvenienti. E fortunatamente il comandante stesso, con un poco di osservazione, può in breve rendersi conto delle speciali condizioni di quella speciale navigazione e ha il modo di farlo in gran parte, nel primo tratto del fiume (Parà-Manaos) dove, se si toglie il pezzo del Rio Parà a monte di Belem, che presenta molti pericoli, le cose sono più semplici ed i piloti migliori.

A questo punto è bene notare che, pure essendo il fondo di fango o di sabbia, gli incagli possono riuscire gravissimi, specialmente nella discesa, perchè allora le navi corrono rispetto alla terra, a grande velocità, ed in generale poi la forte corrente rende difficili le operazioni di disincaglio, e tende ad interrare la nave coi detriti che trasporta. Inoltre un incaglio, anche poco pericoloso, diviene un disastro finanziario rilevantissimo se si è costretti a chiedere soccorso, perchè laggiù la caccia al denaro è un'ossessione, ed in quei paesi più che altrove si specula sopra ogni cosa con tanto più accanimento per quanto è più urgente il bisogno del richiedente. D'altra parte qualsiasi lavoro, causa la mancanza di braccia, costa così caro che si mandano a comperare in Europa delle cose che si potrebbero raccogliere ad un'ora di cammino, e mi fu assicurato che anche alla onnipotente compagnia Booth furono chieste 6000 sterline per portare aiuto ad un suo vapore incagliato ad una giornata da Manaos. È facile da ciò prevedere che cosa richiederebbero ad una nave da guerra, e perciò sapevo che non potevo fare assegnamento su nessuno, e che non *doveva* incagliare; quindi mi imposi le maggiori precauzioni e, grazie alle cure di tutti ed al costante proposito di servirmi dei piloti come di una modesta carta idrografica, ma di non utilizzare mai la loro testa per ragionare, ebbi la fortuna di riuscire.

Ma per spiegare meglio le cose e far meglio risultare le anomalie del fiume e le speciali condizioni della sua navigazione, aggiungerò ancora qualche dettaglio, cominciando col ricordare che i pericoli naturalmente crescono come dissi nella discesa, anche perchè la manovra è più difficile con la corrente in poppa, e per le disposizioni sopra ricordate delle *praies*, spesso manca lo spazio per girare la nave, od anche per tentare di lasciarla abbattere sull'ancora, onde è bene tenere a poppa un grosso ancorotto pronto ad essere affondato al primo cenno.

Le mie condizioni, dato il pescare della nave, erano rese più difficili delle ordinarie a causa dei *repiquetes*, che incontrai nell'alto Solimoes, e perciò decisi di navigare nella discesa dall'alba al tramonto, mentre nella salita aveva sempre navigato la maggior parte della notte. Non bisogna a tal proposito prestar fede ai piloti che nei momenti buoni dicono di poter navigare in tutte le condizioni di tempo, perchè poi si contraddicono nei momenti critici. Infatti la loro scienza consiste nella memoria e negli occhi, ora se la nebbia o l'oscurità della notte non permettono al comandante di vedere, è naturale che anch'essi non vedano, e che occorre fermarsi.

Una notte sul Solimoes mi avvertii che si avvicinava un grosso piovasco, e dissi al pilota che era bene dar fondo. Mi assicurai che non occorreva, che il canale era diritto e che perciò anche con la nebbia si poteva seguire. Ciò sarebbe stato vero, ammessa la prima condizione, perchè spesso si naviga così vicini alla terra (50 o 60 metri) che gli alberi si scorgono anche con una certa foschia, e siccome ero ben padrone della nave, perchè andavamo contro corrente, seguitai a camminare. Ma appena la nebbia ci avvolse, quel hravo uomo mi disse tutto spaventato che bisognava traversare il fiume e che occorreva tentarlo a forza di scandagli. Le vecchie leggi del mare permettevano di punire anche con la morte il pilota che errava, ma i tempi sono mutati e con santa pazienza mi accostai un poco di più a terra e con lo scandaglio cercai un posto adatto ed ancorai.

Un'altra volta, in discesa, mi fu giuocoforza proseguire di notte, non ostante il tempo orribile, perchè eravamo nel canale di Bojassù che non si arriva a traversare in un giorno e non ha posti per ancorare. Stabili però di dar fondo appena fuori il canale; ma il pilota mi scongiurò di seguire, perchè ciò gli faceva

onore. La posizione, giusta quanto avevo appreso salendo, per un poco di tempo era sicura, e perciò finì di accontentarlo, sicuro che presto egli stesso avrebbe chiesto di ancorare, e invero appena un nuovo piovasco ci avvolse, pregò con eguale calore di dar subito fondo per aspettare l'alba.

Quando il fiume è secco, è necessario anche — s'intende per una nave grossa — di mandare una imbarcazione a verificare i punti più pericolosi — ben noti ai piloti — del Solimoes e del Marañon ed a tal uopo tutti i vapori inglesi sono provvisti di un'ottima barca a vapore. Noi, causa lo straordinario *repiquete*, dovemmo anche nella discesa assicurarci che la direzione dei canali più esposti alla corrente non si fosse modificata nei giorni trascorsi dal nostro precedente passaggio, e perciò in quasi tutto il Marañon, dovetti spesso mandare innanzi la barca a vapore per scandagliare.

Ma i piloti, pure indicandomi i posti dubbi, pur dicendomi che presso di essi non c'era posto per girare la nave, avrebbero voluto che seguissi a pochi metri la barca. Non riuscivano a capire che in questo modo, se ci fosse stato segnalato un pericolo, non avremmo potuto evitarlo, e se li avessi ascoltati sarei rimasto in secco nel canale di Loreto, come ora racconterò. Naturalmente li lasciai dire e feci a modo mio, ma non furono mai capaci di dirmi quanto tempo prima doveva mandare la barca, perchè mentre io diminuivo la mia velocità, essa potesse andare e tornare. Lo dissi 'già, a quella gente manca il concetto dello spazio, e mi dicevano con la più grande indifferenza che occorreva mezz'ora quando ce ne volevano 6, ma fortunatamente eravamo nella discesa, e quindi avevo i miei schizzi che mi furono assai utili e mi permisero di regolarli bene.

Nei primi giorni della discesa stessa trovai solamente piccole variazioni rispetto alla condizione in cui era il fondo del fiume durante l'ascesa, e fui costretto quindi di fare variazione di rotta di poca importanza, salvo in alcuni punti dove avevo *a priori* stabilito di rinunciare alle rotte più brevi, pure di trovare più acque, ma le cose si complicarono presso il canale di Loreto. Giunto in prossimità di esso non trovai la barca che avevo mandato da parecchie ore innanzi per scandagliarlo e fui costretto ad ancorare per aspettarla. Tornò solamente a notte fatta, con la notizia che il canale, che pure avevamo traversato salendo,

era mutato in modo che non potevamo più passarci. Se avessi, come volevano i piloti, seguito la barca sarei rimasto in secco, e questa volta anche loro ne convennero. Il giorno dopo dovetti cercare un altro canale e lo trovai.

Ma scendendo, ed essendo decisi a fermarsi la notte, conviene dar fondo prima che sia scuro, anche perchè i piloti sanno presso a poco dove si può girare per presentarsi alla forte corrente, ma naturalmente non sanno a mente la lunghezza di tutti i canali ed occorre, benchè non vogliano confessarlo, che ci vedano bene per colpire i piccoli indizi che valgono a fare apprezzare tali larghezze.

b) I *pavos*. — L'opera demolitrice della corrente strappa dalle rive molti alberi (diverse volte li ho visti cadere io stesso) e mentre trascina galleggianti i più leggeri, ed a mezz'acqua i più pesanti, deposita sul fondo i pesantissimi. Avviene così, specialmente nel tempo in cui l'acqua sale, che il fiume è tutto ingombro di tronchi, soventi grandissimi e che spesso non si riesce ad evitare o per il loro numero o perchè in quel momento non è possibile variare la rotta, o perchè non si scorgono sotto il pelo dell'acqua o perchè infine hanno a galla solamente una piccola punta che li fa parere insignificanti anche agli occhi esercitati dei piloti. Gli scafi quindi si trovano esposti ad urti continui, noiosi e dannosi; quelli piccoli e leggeri possono rimanere sfondati, i grandi in generale resistono ma ne riportano qualche ammaccatura. Spesso poi, salendo, si fermano sulla prora e bisogna levarli presto per non perdere cammino e per non raccoglierne degli altri. Bisogna avere quindi aste e rampini pronti, ma qualche volta si è anche costretti a fermare e ad andare indietro.

Maggior pericolo poi corrono le eliche di tutte le navi grosse e piccine; esse infatti non incontrano il legno abbastanza dolce dei tronchi galleggianti, ma quello duro dei semi-galleggianti, onde tutti i vapori che risalgono il Solimoes hanno le eliche curvate. Anzi vi furono dei grossi vapori inglesi che le ebbero ridotte in così cattivo stato che giunti a Manaos dovettero cambiarle, sbarcando il carico ed immergendo la prora, con un lavoro di cui è facile comprendere le difficoltà.

Ma i pali più pericolosi sono quelli che la corrente fissa sul fondo, perchè alcune volte avviene che, in gruppi, restano presi solamente per una estremità, mentre quella libera si erge minac-

ciosa in alto, da profondità anche di 15 metri, costituendo delle vere ostruzioni subacquee, pericolose come gli scogli, e che bisogna rasentare a pochi metri, in canali stretti, tortuosi e traversati da forte correnti.

Durante l'estate le punte di questi *pavos* generalmente emergono dall'acqua ed i piloti ne osservano con cura la posizione. Fortunatamente nel Solimoes si incontrano numerosi in un sol punto di passaggio, intorno cioè all'isola Tintatuba, ma in quel punto riescono molto pericolosi perchè bisogna contornarli mentre si gira in uno stretto e difficile canale.

Nell'ascesa feci quel passo di notte, perchè i piloti mi avvertirono solamente quando era troppo tardi per tornare indietro, ma la più elementare prudenza consiglia, come feci al ritorno, di passarci di giorno, dopo di aver mandato un pilota con una lancia a rilevare bene la posizione dei *pavos*.

I *pavos* della natura ora descritta sono più numerosi sugli affluenti, e siccome lassù non si possono rilevare l'estate, le *lanchas* ne soffrono tanto, che molti degli affluenti stessi sono diventati dei veri cimiteri di quelle piccole navi e di moltissimi disgraziati. Ma non bisogna attribuire ai *pavos* tutte le disgrazie, perchè molte volte esse sono la conseguenza della poca cura nella navigazione e dell'ingordigia di guadagno degli armatori, perchè caricano le *lanchas* con eccessivi pesi elevati e con moltissima gente, le fanno navigare senza precauzioni e con cattivi piloti e le obbligano ad andare anche di notte in luoghi poco conosciuti, per cercare di farle arrivare prime sui mercati.

Sugli affluenti sono da evitare anche gli scogli, mentre sul corso navigabile dell'Amazzone non ve ne sono che in due punti: Manacapurè e Ipixuma, ed i piloti li mostrano come una vera curiosità. Anzi mi dicevano che uno dei più graditi regali che si possa fare ad una buona massaia indigena è una pietra per uso della sua cucina, tanto sono rare nella valle Amazzonica.

Anche i pali che restano completamente coricati sul fondo danno noia, perchè alle volte si impigliano nell'ancora e rendono difficile, per il loro peso e per la buona presa che han fatta, di salpare. Una mattina perdetti più di un'ora per tirare su l'ancora, e quando finalmente venne a riva, portò con sè un grosso albero di un bel legno rosso e tanto duro che l'ascia non l'intaccava.

Ma spesso, se si resta un certo tempo alla fonda, l'ancora

stenta anche a venire, perchè la corrente interra essa e la catena e bisogna aiutarsi con la macchina per poter salpare.

c) *I torrones*. — I *torrones* sono conglomerati di fango e sabbia di forma cilindrica, con un diametro di pochi metri, sorgenti repentinamente dal fondo come colonne. Sono pericolosi per le *lanchas*, ma non riescono ad arrestare una nave, e solamente la espongono ad urti ed ammaccature. Anche essi possono essere rilevati nell'estate e nel Solimoes si trovano specialmente presso la costa di Jonato e di San Juan di Camucheco.

*
* *

Concludendo, la navigazione dell'Amazzone fino ad Iquitos è difficile e sparsa di pericoli, ma si riesce ad evitare ed a superare le difficoltà con le molte cure, con le precauzioni e con la buona volontà.

Una relazione quindi completa, nel senso marinaresco, di una traversata riuscirebbe una guida preziosa ed eviterebbe molte fatiche a chi viene qui la prima volta, tanto più che la gente del paese sa poco ed i piloti non amano e non sanno dir molto. Ho cercato perciò di scrivere tutto quello che ho veduto e di fare uno schizzo del fiume con le relative rotte; non è il caso però di riportare qui tutta la relazione marinaresca, e poi per fare un lavoro completo non una, ma le dozzine di volte bisognerebbe fare il fiume. Se però i Governi brasileni e peruviani volessero, potrebbero rendere facile questa via tanto utile al loro commercio, nel modo che già dissi; intanto ogni nave che viene nell'Amazzone dovrebbe:

avere una buona, grossa e veloce barca a vapore;

avere uno scandaglio Thompson con motore elettrico capace di funzionare continuamente e con la nave in moto, e della gente assai pratica nell'uso degli scandagli a mano;

avere una sistemazione solida e sicura a poppa per affondare al primo cenno un grosso ancorotto;

variare la posizione dei pesi mobili per regolare l'assetto della nave in modo da avere quasi eguale pescare a prora ed a poppa;

procurarsi uno schizzo del fiume fatto di recente da qualche altra nave e la relativa relazione;

far contrattare i piloti prima di arrivare a Parà;

scegliere bene i detti piloti, non badando al prezzo e prenderne almeno due;

ricordarsi che vi sono moltissimi piloti, ma pochi sono i buoni e la maggior parte sono abituati solamente a navigare con le *lanchas*;

non prendere un pilota che non navighi da oltre 4 mesi e ricordarsi che ogni pilota ha allievi che cerca di far passare per pratici provetti;

evitare con cura i giovani pilota ora detti;

servirsi dei piloti come di una carta su cui si ha una relativa fiducia, ma mai della loro testa per ragionare;

ricordarsi che in generale i piloti non hanno idea di spazio e di velocità: essi sanno solamente quanto tempo impiegano con il bastimento a cui sono abituati per andare da un punto all'altro e riescono solo approssimativamente a riferire tale velocità a un altro bastimento;

osservare attentamente il fiume nel primo tratto Parà-Manaos, che è il più facile, per imparare il modo di prevedere approssimativamente la posizione dei secchi;

scandagliare sempre nel cammino ordinario e rapidamente nel traversare il fiume, cercando di tenersi dalla parte degli scandagli maggiori;

prima di ogni traversata del fiume chiedere ai piloti le posizioni delle *praies* per essere pronti a manovrare in caso di pericolo;

ancorare quando i propri occhi non vedono, senza ascoltare i piloti che al solito dicono di vedere anche all'oscuro;

non navigare nelle notti scure, specialmente nelle stagioni delle forti piogge;

nella discesa del Marañon e del Solimoes restare all'ancora durante la notte e dar fondo un poco prima del tramonto per scegliere il posto di ancoraggio in sito di poca corrente e sufficientemente ampio. Il fondo è in generale buon tenitore;

possibilmente ancorare verso il mezzo del fiume per garantirsi un poco dalle zanzare;

nell'ascesa, nelle notti chiare, navigare, eccetto nel Marañon;

non passare mai di notte l'isola di Timbotuba, dove sono i

pavos e far rilevare questi da una imbarcazione prima d'entrare nel passo dell'isola stessa;

regolare il rifornimento e la quantità di carbone da imbarcare ritenendo come esatte le distanze date per esempio dal mio schizzo, supponendo che la corrente di è 3 miglia fino a Manaos e di 4 da Manaos ad Iquitos, che è possibile far legna da per tutto e specialmente ad Uarà, e che l'acqua del fiume è buona per l'alimento delle caldaie;

ricordarsi che la legna porta a bordo insetti fastidiosi e nocivi.

*
* *

Ed ora ritornando al racconto del viaggio, dirò che usciti dai canali ed entrati nell'Amazzone ne seguimmo il braccio che corre al sud ed a ponente di Gurupà e passammo così innanzi al piccolo paese di Gurupà che è fornito di un molo e che esporta gomma, bestiame e castagne. Dopo traversammo un piccolo arcipelago che sbarra la bocca del Rio Xingù, affluente della riva dritta, assai ricco ed importante e navigabile per buon tratto.

Dopo ciò uscimmo dalla regione delle isole propriamente detta, (di isole però il fiume ne ha sempre a dovizia), e raggiungemmo un altro paese di una certa importanza, Almeirim, posto alla foce di Parù (riva sinistra) e che oltre la gomma e le castagne, esporta anche cacao. Ivi vedemmo per la prima volta la terra sollevarsi in piccole colline che rompevano, rallegrandola, l'uniformità del paesaggio. Era la serra di Almeirim a cui si attaccano lungola riva sinistra le altre di Parù, Velha Pobre, Paranaquara, Tanajury, Everé e Paytuma che arrivano fino al paesello di Monte Alegre. Questa parte perciò del fiume è forse la più bella del basso Amazzone e in essa trovammo prima il paesello di Prainha, che esporta principalmente cacao, manioca, bestiame, tartarughe e pirarucu e poi la cittadina di Monte Alegre. Questa è situata verso la foce del Rio Maycurù e merita bene il suo nome perchè, edificata sul versante di una graziosa collina (alta circa 300 m.), ha clima assai salubre e belle terre in giro. Oltre le solite derrate in quantità rilevanti, esporta anche cacao e cereali, e potrebbe forse diventare di maggiore importanza, perchè si crede abbia intorno una zona carbonifera suscettibile di essere sfruttata.

Dopo cominciammo a traversare un'altra parte anch'essa assai

caratteristica del fiume, che si chiama la regione dei laghi. È una estesa zona che penetra anche nello stato dell'Amazzonas, il cui suolo è sparso di moltissimi laghi, i quali mediante una rete fitta ed intricatissima di canali, comunicano fra loro, col fiume principale e con i suoi affluenti. È difficile assai stabilire il loro numero ed i loro contorni, perchè l'uno e gli altri variano continuamente al cambiar del livello delle acque, onde, nella stagione delle piene, alcuni si confondono fra di loro ed altri spariscono assorbiti dal fiume stesso che si allarga invadendo la campagna.

Proseguendo a monte in mezzo a questi laghi, soventi bellissimi e sempre popolati di uccelli, presto vedemmo anche sulla riva dritta delle piccole elevazioni di terreno e propriamente la serra del Curuà che, partendo dal fiume omonimo, gira parallelamente alla costa e poi volge al sud lungo il Tapajoz.

All'imboccatura di quest'ultima, su una delle dette elevazioni, è costruita la cittadina di Santarem che ha innanzi un'argentea spiaggia di sabbia e l'apparenza di un grazioso paese balneare: fu fondata nel XVII secolo e conserva ancora i ruderi di un piccolo forte di quel tempo. Le sue case, allineate su strade diritte e disposte parallelamente e perpendicolarmente alle rive, sono piccole e la maggior parte nuove, qualcheduna ha due piani e tutte, in generale, sono addette all'uso promiscuo di abitazione e di negozio. Si notano poi una chiesa abbastanza grande, una casa municipale con il lusso di qualche colonna, un mercato sufficientemente spazioso, dove si trovano viveri freschi, un buon molo in ferro e legno al quale possono accostare le navi ed un ufficio doganale creato da poco, grazie allo sviluppo acquistato dalla città. Infatti essa è situata in una fortunata posizione, perchè il Tapajoz oltre a traversare un paese ricco di gomma e cacao, è via di sbocco dello Stato di Mato Grosso.

Il terreno intorno alla città è sufficientemente coltivato: se ne traggono tabacco, legumi, farinacei e cereali, e vi si alleva il bestiame; ma i prodotti principali che si esportano, e cioè cacao, gomma, pirarucu e ceramiche locali, vengono principalmente dall'interno, e molti più affari si farebbero se si portassero a termine le progettate strade e ferrovie col Mato Grosso. Per ora vi sono 4000 abitanti in città e 16,000 circa in tutto il municipio: il movimento commerciale è di circa 6000 contos all'anno,

vi sono il telegrafo e diverse fermate di vapori, e si sta preparando una stazione radiotelegrafica.

Oltre l'importanza del paese, mi era noto che vi si trovano parecchi italiani, quindi pensai di fermarmi e ci passai alcune ore del giorno 21 dicembre. Poco dopo dato fondo, venne infatti a bordo la colonia quasi al completo. I connazionali mi fecero lieta accoglienza, e si mostrarono entusiasti di rivedere la bandiera della patria. Erano quasi tutti di Basilicata, anzi di San Costantino Albanese e paesi vicini (circondario di Lagonegro), e forniscono un esempio di quel fenomeno per cui, spinti dall'esempio, dalle promesse e dagli incoraggiamenti dei loro compagni, le persone di uno stesso comune, che si decidono ad emigrare, vanno dove il caso spinse il primo dei loro.

Ciò lo avevo già appreso in Italia, osservando dove si dirigono gli emigranti della mia provincia, e pur troppo avevo anche appreso che nessun concetto prestabilito guida quei poveretti, e che generalmente la maggior parte di essi sono privi di ogni istruzione, ignorano tutto circa il paese verso cui si dirigono fino al punto che spesso aveva dovuto penare per scoprire se erano stati nel Brasile, oppure nelle Repubbliche del Plata. Vanno perchè il bisogno li spinge ed a loro basta di sapere che in un certo posto un compaesano guadagna qualche cosa, per seguirlo, senza preoccuparsi del fatto di non trovarlo più sul posto al loro arrivo e quindi di rimanere senza aiuto alcuno e senza guida in una terra sconosciuta. A Santarem però le cose, per fortuna, vanno bene: parecchi anni fa, quando l'Amazzone era ancora poco frequentata, pare che vi arrivasse, chi sa come, un certo Vallinotti a cui la fortuna sorrise tanto che ora vive comodamente a Monte Alegre con una fortuna, dicono, di un milione.

Il primo a seguirlo fu un operaio calderai, certo Mileo, che si stabilì a Santarem e gli affari essendo riusciti anche per lui, presto abbandonò l'arte sua e si diede al commercio. Allora arrivarono degli altri, quasi tutti parenti ed amici del Mileo, cosicchè a Santarem e nel suo municipio vi sono ora sei case commerciali possedute da circa 20 italiani tra cui predominano i Mileo, i Calderaro, i Peluso, ecc. e che con un capitale di circa 600,000 lire fanno commercio di mercanzie generali, ossia hanno delle specie di bazar in cui si trova un poco di tutto: conserve, vini, liquori, scarpe, tessuti, armi, bastoni, ombrelli, cappelli, chincaglierie, nin-

noli, giocattoli, ecc. È doloroso però notare che tutto ciò non proviene dall'Italia, e che quei negozianti non sanno bene che cosa l'Italia produce, e conservano la vecchia credenza che le buone robe bisogna farle venire di Francia. Ma è fuori dubbio che questi errori si sanerebbero se le nostre navi mercantili andassero sull'Amazzone ed i nostri industriali si occupassero di studiare le piazze. I fratelli Peluso, che fra tutti erano i più colti, fanno venire cappelli da Firenze e coralli da Napoli, ma non sanno spingersi di più, nè volendolo ora potrebbero farlo, perchè le comunicazioni con l'Italia, specialmente pel trashedo a Lisbona, sono lunghe, difficili ed enormemente costose.

(Continua).
