

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)

Il dipartimento di Loreto, di cui Iquitos è la capitale, comprende 5 provincie: Mojabamba, Alto Amazonas, Bajo Amazonas, San Martin e Ucayali; confina al Nord con le repubbliche dell'Equatore e della Columbia, che tante quistioni di confine hanno sollevate col Perù, all'Est con il Brasile che trova sempre nuove ragioni per estendere il suo dominio dalla parte del Perù stesso; e dagli altri lati con altri dipartimenti peruani. Tra questi è il più esteso, e potrebbe essere anche dei più ricchi se fosse convenientemente coltivato, e se avesse la popolazione a tal uopo necessaria. Ma mentre la sua superficie supera quelle della Francia, della Svezia, del Belgio, dell'Olanda e della Danimarca riunite insieme, non ha che 120,000 abitanti (circa 0.16 abitanti per kmq.) dei quali buona parte vivono nelle principali città (Iquitos 14,000, Mojabamba 7000, Tarapoto 5000, Saman, Yurimaguas, Rujo) e 30,000 si valuta che siano gli indi selvaggi. Ma quest'ultima cifra è semplicemente approssimata; nessuno ha mai contato gli abitanti dei boschi; si ha solamente qualche nozione di quei pochi che sono in relazione con i bianchi, vivono in vicinanza dei fiumi secondari, e diminuiscono annualmente, avvelenati dai cattivi liquori che i bianchi stessi offrono loro in cambio di gomma ed altri prodotti della foresta.

A dare un'idea di Iquitos, che è dunque la città più notevole dei Dipartimenti orientali del Perù, fornisco i dati seguenti:

(1) Continuazione. Vedi fasc. V-XII, 1907, I, 1908.

NAVIGAZIONE DEI FIUMI PERUANI CON LANCHAS
E VAPORI CHE FANNO IN GENERALE SCALO AD IQUITOS.

Fiumi	Distanza navigabile in miglia	Specie delle navi	Pescare in piedi delle navi		Pescare più conveniente	Velocità più conveniente
			secca	piena		
Marañon	375 fino all' Ucayali	vapori	16	20	16	10 a 12
Marañon	393 » a Manserique	»				
		e lanchas	6	—	6	10
Huallaga	197 » a Yurimaguas	lanchas	4	—	4	10 (1)
Bajo						
Ucayali	772 » a Masisea	lanchas	5	—	5	10 (2)
Alto						
Ucayali	—		3		3	10
Pachitea	191 —		2.5	8	2.5	12 (3)
Palcazu	36 —		1.5	6	2.5	10 (4)
Pichis	84 durante la piena e					
	50 durante la secca		1.5	6	2.5	10 (5)
Tambo	20 —	lanchas	»	»	3 (2 eliche)	14 (6)
Uru-						
bamba	35 —	lanchas	»	»	3 (2 eliche)	14 (7)

*
* *

MOVIMENTO DEL PORTO DI IQUITOS NEL 1904.

Vapori	Entrafa	Uscita	Annotazioni
Vapori Booth (linea transatlantica, vapori inglesi)	12	12	I vapori sono di 500 a 782 tonnellate di registro. Fanno servizio mensile, pescano da 16 a 20 piedi. Veloc. 12 miglia.
Vapori Amazonas (compagnia brasilera con capitali inglesi, linea Pará, Manaus-Iquitos)	12	12	I vapori sono da 300 a 600 tonnellate. Fanno servizio mensile alternato con quelli della Booth, pescano 16 piedi. Veloc. 10 miglia.
Lanchas (peruane (33) e brasiliane)	250	294	In questi numeri sono compresi: i viaggi delle lanchas postali dell' Huallaga: i viaggi delle lanchas da guerra e di quelle dei negozianti di gomma e caucci che portano anche merci e passeggeri. Le lanchas peruane sono da 8 a 100 tonnellate.

(1) Comunicazioni col Dipartimento dell'Amazzonas. Sul Marañon possono andare, a mezza piena, anche vapori di 18 piedi fino a Santa Fè, e lanchas di 6 piedi fino a Manserique. Sull' Huallaga lanchas di 4 piedi fino a Yurimaguas.

(2) Avvia le comunicazioni col centro ed il Sud del Perù. L' Ucayali è formato dal Tambo e dall' Urubamba e si chiama alto dalla loro giunzione fino al Pachitea e poi, a valle, basso.

(3) Formato dalla confluenza del Pichis e del Palcazu, ha molta corrente.

(4) Conduce alla via di comunicazione dell' Huánuco per Mayro.

(5) Conduce alla via di Junin e Lima.

(6) È formato dall' Ene e dal Perene che avviano le comunicazioni con Ayacucho Junin.

(7) Avvia le comunicazioni col Cuzco.

La Booth e l'Amazonas lavorano di accordo e perciò la prima ha potuto stabilire per l'Europa le tariffe che vuole e non ha esitato a renderle esorbitanti, come appare da queste poche indicazioni.

1^a classe di merci (articoli fini, in cui sono sempre comprese anche le macchine) scellini 120 la tonnellata o il metro cubo a giudizio del Comandante.

2^a classe di merci (in cui è compresa la gomma) scellini 100 la tonnellata o il metro cubo come sopra.

3^a classe di merci: scellini 80 la tonnellata o il metro cubo come sopra.

4^a classe di merci (molto esigua): scellini 60 la tonnellata o il metro cubo come sopra.

5^a classe (oggetti di valore dichiarati come le gioie) scell. 1.5 % del valore.

La Booth ha proprio il monopolio delle comunicazioni con l'Europa, ed a questo proposito un negoziante del luogo mi raccontava che una volta dopo di aver chiesto, invano, un ribasso per una grossa partita di merci costituenti quasi il carico di un vapore, domandò alla Compagnia stessa se avrebbe avuto nulla a ridire nel caso che egli avesse noleggiato una nave per conto proprio. Gli fu risposto: Nessuno glie lo può impedire, ma in seguito difficilmente sui nostri vapori si potrà trovare posto per le sue robe!

Nel tempo che io era ad Iquitos, il governo peruviano aveva, credo, due sole lanchas da guerra in servizio e due in riparazione, ma ne aspettava due dall'Europa. Le aspettava però da un pezzo, ed una anzi era stata ricostruita perchè si perdettero nella traversata fino a Lisbona. Sarebbe però d'importanza grandissima che la flottiglia da guerra fosse più numerosa per rendere effettivo il dominio dei fiumi, ed è bene notare che coi meticcii del luogo, se non si possono fare soldati di resistenza, sarebbe facile però costituire equipaggi fluviali, capaci di competere con vantaggio con i brasiliani.

Anche il Brasile costruisce lanchas nuove da guerra per i suoi fiumi, e siccome ha un arsenale a Parà, le fa venire in pezzi dall'Europa e le monta a Parà. Ne vidi le fotografie e mi sembrano molto adatte; non mi riuscì invece di avere molti dettagli di quelle peruviane, perchè credo che non li avesse neanche il go-

verno, ma le une e le altre sono malamente armate. Infatti, mentre devono battere nemici che trovano sempre comodi ripari dietro gli alberi annosi della foresta, non hanno che cannoni a tiro rapido e mitragliere da 37 mm., mentre occorrerebbero calibri almeno di 75 mm. e granate cariche di forti esplosivi.

COMMERCianti, ESERCENTI, PROFESSIONISTI
INSCRITTI NEI REGISTRI GOVERNATIVI PER IL 1° SEMESTRE 1906
E DIRITTI CHE DEVONO PAGARE:

Inscritti N.	Impiego e professione	Tassa semestrale soles
9	Importatori, esportatori, avviatori, armatori.	3800 —
5	Importatori, esportatori e armatori.	1550 —
3	Importatori, esportatori avviatori.	900 —
6	Importatori esportatori.	685 —
27	Importatori.	1685 —
143	Negozianti di liquori, generi alimentari e diversi.	1870 —
5	Trattori.	190 —
3	Tenitori di chioschi per bibite.	15 —
1	Agente di vapori.	500 —
1	Impresario molo.	500 —
3	Armatori.	180 —
4	Agenti doganali.	125 —
2	Impresari carri.	30 —
1	Esercente Ferrovia giostra.	» —
1	Esercente giostra.	120 —
10	Avvocati.	370 —
5	Agenti giudiziali.	70 —
4	Medici.	140 —
2	Farmacisti.	70 —
2	Notai.	45 —
2	Dentisti.	40 —
3	Fotografi.	37.50
3	Orologiai.	37.50
2	Tipografi.	55 —
3	Argentieri.	29.50
2	Gioiellieri.	45 —
11	Sarti.	136 —
3	Calzolai.	32 —
6	Parrucchieri.	62.50
6	Panettieri.	107 —
2	Costruttori bauli.	20 —
1	Cappellai.	1 —
1	Dolciere.	15 —
2	Librai.	15 —
4	Costruttori.	385 —
4	Fabbricanti mattoni.	45 —
3	Fabbricanti acque gassose.	82 —
3	Fabbricanti di sigarette.	17.50
2	Fabbricanti di ghiaccio.	40 —
8	Fabbricanti di acquavite.	96.50
7	Appaltatori di fabbriche.	105 —
13	Appaltatori di opere da carpentiere.	124.50
12	Esercenti sul Napo.	439.50

NUMERO DEGLI STRANIERI
E CAPITALI DA ESSI PRESUMIBILMENTE IMPIEGATI IN COMMERCIO:

Brasileni.	N. 25	Capitale (soles di L. 2.40)	2,000,000
Francesi.	» 31	»	600,000
Inglese	» 25	»	500,000
Italiani	» 50	»	300,000
Marocchini.	» 120	»	500,000
Portoghesi	» 750	»	?

IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE.

Le merci principali di esportazione sono la gomma ed il caucciù, ai quali oggi si comincia ad aggiungere una gomma fiacca (*weak fine*) che gli inglesi pagano come *sernamby* di gomma, mentre il caucciù è in diminuzione perchè sono pressochè esauriti gli alberi peruviani e bisogna aspettare che la natura provveda al loro rimpiazzo (10 a 15 anni). È opportuno ricordare che lo sfruttamento del caucciù sul solo Javary ha costato la vita di circa 10,000 caucheros, e che coi metodi attuali di raccolto i caucheros cambiano continuamente posto per cercare gli alberi da abbattere, mentre il seringueiro sta fermo nel seringal e la sua opera può divenire anche una sorgente razionale di coltivazione del suolo, e quindi di civiltà e di ricchezza.

ESPORTAZIONE DI CAUCCIÙ E DI GOMMA DAL 901 AL 904.

Anno	1901	1902	1903	1904
Kg.	859	1373	1676	2206

ma è da notare che una parte della gomma e del caucciù peruviano scende a Manaus e che il caucciù brasileno è estratto dai Peruviani.

PREZZO IN SOLES (L. 2.40) DELLA GOMMA E DEL CAUCCIÙ PER AROBA (15 KG.).

Generi	1899 Europa	1901 Europa	1902 Iquitos	1904 Iquitos
Gomma	51	43	36	55
Gomma entra fine.	48	39	—	52
Sernamby di gomma.	42	31	27	43
Caucciù (Sernamby)	43	31	26	43
Caucciù in fogli	35	20	20	33

L'importazione è costituita da tutto quanto occorre alla vita, dall'indispensabile al superfluo, dai vestiti ai cibi, dagli utensili più comuni alle materie dei lavori, e ad ogni sorta di oggetti confezionati; tutto quindi costa prezzi esorbitanti, e siccome manca la concorrenza, le qualità in genere sono scadenti. Le provenienze sono tutte forestiere, perchè pochissima roba primaria può venire da Lima.

Specifica delle merci arrivate nel 902-903	Valore dei generi		Totale
	liberi di diritti	sottomessi a dazio	
Cotone	—	35957 0 87	35957 0 87
Lana	—	2848 4 03	2848 4 03
Biancheria	—	1657 0 77	1657 0 77
Seterie	—	2490 5 48	2490 5 48
Mobili	77 0 00	26139 7 40	26216 7 40
Mercerie	23385 7 87	84341 9 30	107727 7 17
Viveri	10984 5 08	53407 5 66	64392 0 74
Vini e liquori	236 5 85	21528 5 06	21765 0 91
Drogheria	—	2262 7 76	2262 7 76
Specialità medicinali	50 8 50	4921 3 65	4972 2 15
Diversi	—	981 3 29	981 3 29
Importazione libera per lo Stato	1213 6 45	—	1213 6 45
Idem il molo (p. Letizia)	14518 4 01	—	14518 4 01
Sezione 1 ^a , 2 ^a , 3 ^a , 4 ^a , 5 ^a , 6 ^a , 7 ^a			
8 ^a e 10 ^a (per il Putamajo)	2544 4 90	1874 0 35	4418 5 25
Sezione 5 ^a , 6 ^a , 7 ^a , 9 ^a e 10 ^a	145 9 00	96 6 55	242 5 55
Totale L. st.	53157 1 66	238507 0 17	291064 1 83

*
* *

Specifica delle merci esportate nel 902-903	Unità	Quantità	Valore
Gomma fina	kg.	691 040	179670 4 00
Gomma entra fine	»	19 904	4776 9 60
Gomma debole	»	8 756	1926 3 20
Sernamby di gomma	»	225 258	43925 3 10
Sernamby di caucciù	»	649 945	123489 5 50
Caucciù	»	89 299	12501 8 60
Cappelli di paglia	doz.	1 266 ¹¹ / ₁₂	2059 4 66
Tabacco	kg.	61 760	10452 4 40
Cuoio (1)	unità	1 125	544 8 00
Viveri (1)	kg.	17 323	1506 34
Acquavite	lit.	135	5 0 00
Medicinali	kg.	26	1 0 00
Legno Cruz	»	517	30 0 00
Pelli di vigogna	unità	3	7 2 00
Olio di Copaive	kg.	93	6 2 00
Caffè (1)	»	456	15 2 31
Polvere da caccia (1)	»	52	3 9 00
Libri (1)	»	217	21 7 00
Carta moneta	»	280	7 00
Tubi di ferro (1)	»	1 005	10 2 50
Vernice (1)	»	198	2 6 00

Totale L. st. 379641 5 21

(1) Tutte queste merci importate ad Iquitos sono poi esportate nei paesi vicini

RIEPILOGO IMPORTAZIONE.

Anno 1902 L. st. 250928 0 00 circa. Anno 1903 L. st. 298294 5 62 circa.

RIEPILOGO ESPORTAZIONE.

Anno 1902 L. st. 630569 5 20 circa. Anno 1903 L. st. 737193 9 32 circa.

*
* *

DIRITTI DI DOGANA ESATTI AD IQUITOS NEL QUADRIENNIO 1901-1904
IN LIRE STERLINE.

	1901	1902	1903	1904
Importazione L. st.	22 318 6 49	40 638 4 07	47 766 6 43	99 684 5 81
Esportazione »	11 180 9 86	10 762 6 59	13 839 6 59	26 917 5 32
Totale L. st.	33 499 6 35	51 400 8 09	61 606 3 02	126 602 1 13

RENDITA DELLA CITTÀ DI IQUITOS.

Dogana in media	Soles	1 300 000
Imposte fiscali	»	400 000
Monopolio del sale	»	1 080 000
Contributo industriale.	»	73 210
Imposte municipali.	»	52 988

*
* *

L'agricoltura nel dipartimento di Loreto non è molto più avanti che nell'Amazzonia; però, non ostante che quest'ultima abbia leggi e disposizioni assai più vantaggiose per il suo sviluppo e per attrarre gli emigranti, per le considerazioni generali che avrò da fare a proposito delle leggi stesse e per una certa maggiore solerzia dei cholos peruviani, quello che si vede lungo il fiume fa pensare che nel Perù la terra sia un po' più curata. E si può aggiungere che in tutti i seringal si vanno formando coltivazioni di banani, yucas (manioca), mais, fagioli, riso, ed in alcune si comincia, con buoni risultati, l'allevamento del bestiame e si coltiva la canna da zucchero per fare acquavite (se ne producono litri 1,620,000 annualmente nel dipartimento di Loreto). Nelle vicinanze di Iquitos alcuni emigranti hanno coltivato orti, e ne hanno ottenuti buoni risultati, anzi un italiano

vi traeva grandi utili da un pezzo di terra di pochi metri in cui coltivava insalata. E ciò non deve meravigliare, perchè senza arrivare ai prezzi favolosi di Manaos, la verdura, quando c'è, si vende carissima e si fa pagare 50 centesimi una cattiva lattuga. La pesca è trascurata come nell'Amazzonia e, tolta la cattura del pesce da salare e delle tartarughe, nei limiti che servono all'uso locale, non si pensa quasi ad altro, onde al solito, non ostante la ricchezza del fiume, è difficile trovare sul mercato un poco di pesce.

Industrie non esistono, a meno che non si voglia ricordare la manifattura dei famosi cappelli di Panama o meglio di Chile come dicono là, fabbricati a Moyatamba, Rima e Lamas, due fabbriche di mattoni e tegole, una di sigarette, una di ghiaccio, due segherie a vapore, una privata (a Puritania), l'altra dello Stato, per preparare il legno (cedro) che occorre per le casse di imballaggio della gomma e le vendite della legna da ardere. Vi è poi il piccolo arsenale militare di cui parlai, vi sono anche un'officina della Casa Wische, che come l'arsenale, può fare lavori di qualche importanza, quando ci sono gli operai e altre officinette per piccole riparazioni alle lanchas.

La città oltre la società italiana di beneficenza sopra citata, aveva tre giornali, di uno umoristico che un italiano scrive e stampa per avvolgervi le sigarette della sua fabbrica, la società di beneficenza pubblica di Iquitos, una sezione della Società geografica di Lima (Centro geografico), un club « Iquitos » e 6 scuole (non vi sono quasi analfabeti).

*
* *

Da Iquitos a Santa Fe. — Siccome la mia macchina aveva bisogno di qualche rettifica e riparazione, decisi farle ad Iquitos, perchè la colonia potesse godersi il più a lungo possibile la nave che l'aveva tanto entusiasmata.

Intanto feci i preparativi e cercai proseguire a monte: il repiquite di cui parlai aveva resa pericolosa la bocca meridionale del Paraná d'Iquitos, e perciò lo feci scandagliare a lungo, e finii col trovare un passo stretto, ma navigabile. Così potetti il 28 gennaio ricominciare a salire il Marañon; la costa ivi parve più abitata che nelle parti precedenti e mi assicurarono che verso

l'Huallaga e nell'Ucayali le abitazioni sono anche più fitte, e le piccole coltivazioni più prospere. Intanto vedo i villaggi di Angagni, Bella Vista, Tarapota, Progreso, San Raffaele, Sant'Anna, San Giorgio: erano gruppi di abitazioni alle volte abbastanza numerose, composti principalmente di capanne, ma avevano aspetto grazioso e ridente per i ricchi prati e le coltivazioni che le circondavano e per la bellezza dei dolci pendii sui quali sono costruiti.

Al tramonto del 28 stesso diedi fondo presso San Giorgio ed all'alba del 29 ripigliai l'ascesa. Il fiume diventava sempre più interessante, la costa era abbastanza alta ed i villaggi assai numerosi. Incontrammo Omagnes, Pancarpata, Puritania, importante per le sue segherie, e Nazaret del Marañon. Dopo questo villaggio raggiunsi l'Ucayali, la cui riva sinistra verso la confluenza, è divisa da quella dritta dal Marañon mediante una sottile striscia di terra che finisce in una punta bassa, acuminata e sabbiosa. Si discusse molto se quello che ora chiamasi Ucayali fosse un fiume a parte o la vera continuazione dell'Amazzone, e per quanto la scienza conchiudesse col relegarlo tra gli affluenti, per i Peruani esso è più importante dell'ultimo tratto del Marañon, perchè ha maggiori ricchezze, ed è via commerciale più importante; invero si potrebbero attirare su di esso i prodotti di terre ricchissime di gomma, specialmente se in un definitivo assetto dei confini restassero al Perù gli alti corsi dei fiumi Purus, Yuruà, ecc. Quasi alla confluenza ora detta, vedemmo dietro l'isola di Pairoti il paesello omonimo con una distilleria abbastanza importante, e poi (ore 13,20) passammo innanzi a Sant'Ignazio sull'isola dello stesso nome, ed a Nauta che resta un poco più indietro ed ha una discreta importanza. Subito dopo trovammo un'isola senza nome; pensai di darle quello del Dogali, in ricordo della prima nave grande che le passò davanti, ed al ritorno ad Iquitos il prefetto mi promise che il nuovo nome sarà conservato per simpatia a noi ed all'Italia nostra.

Incontrammo poi i villaggi di Casual, sparso graziosamente su piccole colline, e di Serapanga e finalmente giungemmo a Santa Fè alle 15,40 del 29 gennaio. Ivi diedi fondo e mi recai subito a terra per visitare quell'estremo lembo di terra peruana che ci era dato vedere, perchè oramai la proprietà delle acque e

la strettezza dei canali non permettevano assolutamente di andare più innanzi.

Santa Fè è composta di quattro o cinque capanne che sembravano tutte chiuse e disabitate, meno una dove ci ricevertero due donne ed un bambino. Mi fermai un poco a discorrere con loro, e parve che il nostro contegno facesse scomparire la paura destata dall'arrivo di una nave così grossa, perchè le altre porte si aprirono ad una ad una, e nell'accomiatarci dalle nostre ospiti, mi trovai circondato da una frotta di donne e bambini. Non c'erano uomini, perchè lavoravano nella foresta, e vidi con piacere che oltre alla gomma pensano a coltivare la terra, e con balze e canoe ne portano i prodotti ad Iquitos.

Tornato a bordo, salpai e volsi prora a valle, mentre riunivo il mio equipaggio, per rammentargli che, avendo avuto fede nella Provvidenza e nella Stella d'Italia, le nostre fatiche erano state ricompensate, poichè avevamo raggiunto Santa Fè a 2285 miglia dal mare, dove mai era arrivata altra nave, e che era quindi doveroso mandare da questo remoto angolo della terra il nostro devoto saluto alla Patria ed al Re. E la eco della foresta ripetette giulivamente i colpi di cannone con i quali salutai l'avvenimento, ed il gran grido di « Viva il Re! » partì dai miei buoni marinai.

*
**

Il ritorno da Santa Fè al mare. — La corrente oramai invece di contrastare il cammino, lo facilitava; tanto che potevamo correre a 16 o più miglia all'ora. Così alla sera del 29 gennaio stesso eravamo di nuovo a Sant'Ignazio; ivi diedi fondo, e per avere un ricordo ufficiale del nostro passaggio, feci vidimare dall'impiegato del porto di Nauta il messaggio con cui il prefetto d'Iquitos ordinava a tutti gli impiegati del fiume di mettersi graziosamente a mia disposizione. L'indomani 30, ripresi di buon'ora la rotta, che oramai doveva riportarmi al mare, al buon mare di cui sentivo, da che avevo raggiunta la meta, vivissima la nostalgia. La sera era di nuovo ad Iquitos e il 3 febbraio ne ripartii, toccando successivamente nei seguenti porti: presso l'isola Breo, a ponente dell'isola di Loreto, sulla costa SE della più a levante delle isole Caldeirao, all'estremità occidentale della costa Maturà, presso l'isola Santo Spirito, all'estremità orientale della

costa di Palheta, all'ovest di Ipixuma, presso la costa Morieru, e finalmente a Manaos alle ore 5 pom. dell'11. Restai in quest'ultimo porto fino al 16 per gradire le feste preparateci dal Governatore, e per rifornirci di viveri e carbone. Contrariamente a quanto era avvenuto nel Solimoes, trovai l'Amazzone in piena, ma causa le piogge dirotte che portavano molta foschia, fui costretto ad ancorare la notte successivamente presso l'isola Trinidad a 6 miglia circa a valle di Obidos, all'ovest di Itautuba ed a Yaya fuori il passo di Bujassù.

Come già dissi, nella discesa potemmo correre verso il mezzo del fiume ed inoltre per la ragione contraria a quella che ce lo aveva consigliato a monte, ossia per accorciare cammino, profittando della piena, cambiammo diversi canali e cioè intorno alle isole da Serpa e di Asgasse seguimmo la riva sinistra invece della dritta come avevamo fatto salendo, ed intorno all'isola Maracas seguimmo invece la riva dritta.

Il 22 finalmente demmo fondo a Musqueiro alle ore 10, evitando Parà, dove inferiva la peste, e ripartii poco dopo per il mare.

Ma la notte non fu possibile proseguire causa la pioggia e la nebbia e dovemmo ancorare nel Parà a NW di Colares; perciò solamente il giorno dopo, 23 febbraio, uscii dal fiume, dopo di esserci stato 74 giorni, durante i quali avevo percorso oltre 4550 miglia in acque dolci e più bionde di quelle del Tevere.

(Continua).
