

Sul Rio Paraguay, dal lago Mandioré al Mirim

Da una relazione del Marchese MEDICI DI MARIGNANO
R. Ministro d'Italia in Assunzione del Paraguay

Il Marchese Medici di Marignano, R. Ministro d'Italia nella repubblica del Paraguay, prese parte nel luglio del 1923 ad un viaggio compiuto dal delegato di una grande Società straniera allo scopo di visitare, e quasi esplorare, alcune zone dei vasti possedimenti del Sindacato che quegli rappresentava, situati sulla destra del Rio Paraguay all'estremo limite dell'Oriente Boliviano. Pubblichiamo le seguenti note di viaggio estratte dalla relazione del Ministro.

Come base per la preparazione e l'equipaggiamento della nostra piccola spedizione e come punto di partenza si elesse Corumbà, capitale commerciale (la capitale politica e amministrativa è Cuyabà, assai più al Nord) dello Stato brasiliano del Matto Grosso, situata sulla riva sinistra del Rio Paraguay, non lungi dalla frontiera boliviana. Meta del nostro viaggio, che si sarebbe compiuto per fiume, la collana di laghi o lagune che si stende, in direzione sud-nord, a settentrione di Corumbà e comprende i laghi Mandioré, Gaiba (o Guayba), Mirim, (o Merim), Uberaba, tutti comunicanti col Rio Paraguay predetto di cui non sono in certo modo che laterali espansioni e tutti (salvo il Mirim, che giace interamente in territorio boliviano) intersecati longitudinalmente dalla linea della frontiera convenzionale bolivio-brasiliana. Le terre del sindacato si estendono dall'interno dell'Oriente Boliviano fino alle rive di quei laghi e la più comoda via per accedervi è appunto quella che offrono il fiume Paraguay e i laghi in discorso.

A Corumbà, dunque, si noleggiò un piccolo vapore fluviale, il « Floriano Peixoto » di 34 tonn. di carico e soli 4 piedi 1/2

di pescaggio, appartenente a un nostro connazionale, il Signor Ernesto Puccini, da Capo Liveri (Isola d'Elba), che ne assunse pure il comando. Presero imbarco con noi, oltre alla piccola ciurma, tre coloni europei che, per la loro conoscenza, per quanto generica ed approssimativa, della regione, avrebbero potuto servirci come pratici o, per dirla col termine in uso in questi paesi, come « Baqueanos »: in tutto, salvo errore, 12 persone. A rimorchio, il vaporino trascinava un piccolo motoscafo e una canoa indiana che dovevano servire a permetterci l'accesso e l'esplorazione degli angoli meno noti o addirittura inesplorati, dove con troppo rischio di incagli si sarebbe introdotta l'imbarcazione maggiore. L'epoca era particolarmente propizia per la navigazione, avendo una piena eccezionale sopraelevato il livello delle acque in tutta la regione.

Partimmo da Corumbà la sera del 14 luglio 1923. Dopo una notte e un giorno di navigazione, risalendo il fiume Paraguay in direzione sud-nord, giungemmo alla foce di un affluente, o piuttosto di un larghissimo canale naturale, sboccante sulla riva destra (alla nostra sinistra, quindi) del fiume. Era quello il canale Velho o Tres Barras, (tortuosissimo e pigro come tutti i corsi d'acqua in quella regione a lieve declivio), pel quale defluiscono insensibilmente verso il fiume Paraguay le acque del lago Mandioré. Introdottici nel canale che, stante la piena, presentava piuttosto l'aspetto di una successione di ampie lagune cosparse di boscosi isolotti, un vero labirinto in mezzo a cui l'alveo stesso del canale non era più riconoscibile, pervenimmo, dopo alcune ore di cauta navigazione, al Mandioré, che è un lago piuttosto pittoresco e selvaggio, lungo circa una ventina di Km. per 4 in media in larghezza, circondato in parte da monti e colline nereggianti di foreste e privo, al primo aspetto, di qualsiasi traccia d'umana presenza.

Ma occorre dire una volta per tutte a proposito del paesaggio dei laghi, di cui qui si discorre, come in genere di quello dei grandi fiumi, sia del bacino platense sia di quello amazzonico, che, (come ho constatato nei molti viaggi da me compiuti in questo continente), ancorchè grandiosi e solenni, la nota che li caratterizza è quella di una infinita e direi nauseante tristezza derivante loro essenzialmente dal colore o giallastro o grigiastro, ma sempre opaco e sinistro delle loro acque, anche se

limpide, quando raccolte ed osservate nel bicchiere. Manca cioè alle masse acquee di queste acquitrinose contrade l'azzurro cristallino, vivido, che illumina e vivifica quelle degli incantevoli laghi e fiumi della vecchia Europa irradiando tutt'intorno sui circostanti paraggi come un'atmosfera di letizia e di amenità. E non è senza pratico motivo che faccio questa osservazione, poichè è risaputo che anche il meno esteta degli emigranti soggiace inconsciamente, per naturale effetto di mimetismo, all'influenza dell'aspetto della natura nuova, che lo circonda, e di tanto maggior forza d'animo quindi gli conviene essere armato, quanto meno conforto potrà da quella attingere.

La solitudine selvaggia delle rive circostanti il Mandioré non è assoluta. Intersecato da Nord a Sud dalla linea ideale del confine bolivio-brasiliano, il lago ospita sulla riva brasiliana, in primitive capanne appiattate fra il fogliame della selva, alcune poche famiglie di meticci brasiliani, mentre sulla riva boliviana, quella che al caso nostro interessa, vive una famiglia di coloni (o, come colà dicono, di « *pobladores* ») europei, quella di un nostro vecchio connazionale, certo Mòsciarò Angelo da Mongrassano, Prov. di Cosenza, annogliato pure ad una conterranea, primo e finora unico « *poblador* » delle austere solitudini del Mandioré, dove si stabilì nel 1901, nientemeno che 22 anni fa! Traverso il lago da Est ad Ovest, andiamo a gettar l'ancora dinanzi alla modesta fattoria del Sig. Mòsciaro, denominata Sta. Elena, consistente in un gruppetto di squallidi abituri eretti sul ciglio dell'alta ripa prospiciente il lago ed ivi rimaniamo due giorni per visitare la proprietà e i dintorni e renderci conto delle sue risorse. Non possiamo a meno per altro di constatare che l'ottimo Signor Mòsciaro, sia per deficienza di capitali e di mano d'opera, sia per la lontananza del mercato ed il costo e la difficoltà dei trasporti terrestri e fluviali, ben poco ha fatto, in tanti anni da che la occupa, per valorizzare quella sua pur vastissima proprietà (30 Km. con un fronte di 15 Km. sul lago), che soltanto in foreste d'alto fusto racchiude incalcolabili tesori ed il cui ricco suolo, messo a nudo dal diboscamento, è suscettibile delle più svariate culture, quali canna da zucchero, tabacco, cotone, e via dicendo. Ultimamente il Mòsciaro, al fine di provvedere con mezzi più adeguati e moderni allo sfruttamento di quel suo tropicale latifondo, ha costituito in Corumbà, uni-

amente a un suo figlio ed ai fratelli Puccini, tutti colà residenti, una società, denominata « *Impresa Mandioré* » che si accinge ad impiantare sulla proprietà una segheria a vapore pel taglio del legname, a piantare canna da zucchero e tabacco su vasta scala e a fare dell'allevamento di bestiame e che disporrà pel trasporto (o meglio pel rimorchio dellé chiatte) del vaporino del nostro Sig. Puccini Ernesto. La proprietà del Mòsciaro però è ora venuta a trovarsi incuneata, salvo la fronte sul lago, nell'immenso dominio territoriale ultimamente concesso al B. O. & L. Synd. il quale, grazie ai privilegi riservatigli dal governo boliviano, tiene praticamente in sua mano la vita e la morte della *Impresa* or ora creata dal Mòsciaro. Ciò stante, quest'ultimo ha deciso, profittando della presenza sul luogo del Sig. Fangen, di vendere senz'altro al potente Sindacato inglese la sua proprietà ed il relativo atto di compromesso fu rogato in Corumbà al nostro ritorno.

L'« *Impresa Mandioré* » peraltro, continuerà a sussistere, ma operando inquadrata nel sistema organico del Sindacato. Al vecchio Sig. Mòsciaro e ai suoi figliuoli verrà riserbato, nei lavori del Sindacato, una occupazione o un impiego conformi alla loro capacità.

Dopo compiuta la penosa ascensione del « *Cerro Mandioré* » la più elevata (800 metri circa) delle montagne circostanti il lago, dall'alto della quale potemmo dominare lo sterminato panorama di quella regione, cosparsa di lagune moltiplicate ed ampliate dall'inondazione e rigata di fiumi che di lassù paiono ruscelli e son larghi ciascuno quattro o cinque volte il nostro Po; e dopo circumnavigato il lago il più possibile rasente alle rive, qua scoscese e rupestri, là cosparse di una candida arena da spiaggia marina, altrove rivestite di densa, scapigliata foresta inoltrantesi fin dentro l'acqua del lago, e nella parte Nord sostituite da una grande palude che si stende fino al prossimo lago Gaiba, lasciamo il Mandioré e, per lo stesso canale d'onde eravamo entrati, usciamo nuovamente sulla grande arteria del Rio Paraguay. Quivi giunti, riprendiamo a risalire il fiume avviati al lago Gaiba, seguendo cioè la direzione di massima sud-nord, ma piegandoci continuamente agli innumerevoli serpeggiamenti e rigiri del fiume che moltiplicano le distanze in proporzione incredibile, ci introduciamo quindi in altro canale naturale

simile al precedente ed arriviamo per tale via al lago Gaiba (o Guayba), quello che, nella famiglia dei laghi della regione, maggiormente ci interessava conoscere, perchè è sulla sua riva boliviana che sorgerà la sede amministrativa della Compagnia di Colonizzazione e di là che muoverà la ferrovia per l'interno. Anche questo lago, misurante una ventina di Km. di lunghezza su 4 o 5 di larghezza media, deserto e selvaggio, ma meno pittoresco del Mandioré, perchè circondato per la più gran parte da terreni pianeggianti, è intersecato longitudinalmente dalla linea immaginaria del confine bolivio-brasiliano. Attraversatolo da est ad ovest, andiamo a gettar l'ancora dinnanzi ad un punto della riva boliviana che le mappe designano con nome di Puerto Quijarro e che il Sindacato chiamerà Puerto Gaiba. E' quello il luogo dove sorgerà la Sede della Compagnia. Le acque hanno in quei paraggi, come constatiamo con sondaggi, un discreto fondale ed è da tale circostanza che il punto della riva derivò la qualifica pomposa di porto. A questo proposito credo utile rilevare incidentalmente che l'appellativo di «porto», che ricorre con grande frequenza nella nomenclatura geografica di queste regioni fluviali, non deve indurre in errore suggerendo l'idea di un porto quale in Europa s'intende, determinato cioè sia dalla natura per la caratteristica forma arcuata della costa, sia dalla mano dell'uomo mercè moli, banchine ed opere simili, poichè qui esso si applica a qualsiasi punto della riva dei fiumi o dei laghi dove, grazie alla sufficiente profondità dell'acqua, le imbarcazioni fanno normalmente, o eventualmente potrebbero fare, scalo. Scesi a terra a Puerto Quijarro, che altro non è che una località affatto deserta, rivestita di fitta boscaglia, ci interniamo per alcuni chilometri nel retrostante territorio preceduti da «*peones*» che con ascia e coltello ci aprono la via fra il groviglio della boscaglia tramutantesi, man mano che procediamo, prima in bosco quindi in alta maestosa foresta. Questo terreno, su cui dovrà correre la ferrovia, è già stato studiato, credo, dai tecnici del Sindacato, ma preme al Sig. Fangen di sincerarsi personalmente della esattezza dei rilievi fatti, come pure di farsi una idea della natura del clima e di quella del suolo della località perchè, ripeto, è quivi che dovrà sorgere il centro amministrativo dell'impresa e avrà inizio la colonizza-

zione destinata ad espandersi poi, sincronicamente con la ferrovia, verso l'interno del paese.

Non lungi dal lago Gaiba (pochi chilometri in linea d'aria) in direzione nord-ovest, giace, racchiuso fra alte montagne ed interamente entro territorio boliviano, e del Sindacato, un altro lago, il Mirim (o Merim), la cui esistenza solo era nota attraverso le notizie dei pochi Indiani che tuttora sopravvivono in quelle solitudini e da una relazione del Capitano della Real Marina inglese Henry Bolland, il quale quando, per conto del governo boliviano, visitò quelle regioni al fine di esaminarvi le condizioni di navigabilità dei fiumi e dei laghi, lo intravide, così egli stesso riferì, dall'alto di una vicina montagna, senza peraltro giungervi. Sebbene la grande carta che avevamo sotto occhio non indicasse comunicazione alcuna fra i due laghi Gaiba e Mirim, noi, dopo una sommaria esplorazione compiuta col motoscafo e con la canoa indiana, venimmo nel convincimento che un passaggio o, per dir meglio, la possibilità di un passaggio comunicante doveva pur esistere, ma che esso era ostruito da una vastissima banchina di *camalotes* galleggianti, offrente all'occhio l'ingannevole aspetto di una verde distesa di terra ferma.

Con la intraducibile parola *camalotes*, tanto familiare ai navigatori di queste acque, si designano gli isolotti natanti (formati di erbe e di piante acquatiche dall'ampio fogliame donde emergono superbamente grandi fiori di rara bellezza decorativa), che vagano o s'indugiano lungo le rive dei fiumi, dei laghi e dei canali ostruendone addirittura il passaggio quando, per aggregazione, vengano a formare estesi banchi galleggianti misuranti in qualche caso addirittura chilometri quadrati di superficie. Di cotali insidiosi e sornioni natanti che talvolta, sospinti dalla corrente o dal vento, vengono a urtare mollemente contro le imbarcazioni investendole e fasciandole con tenace abbraccio che ne paralizza i movimenti, i piloti dei vapori ad elica hanno un giusto terrore, poichè l'incidente non solo può significare lo imprigionamento, per giorni interi in mezzo a luoghi deserti e lontani da qualsiasi soccorso, ma può anche imporre, per la salvezza delle persone, l'abbandono, e quindi la perdita, del vapore. Quando il vapore vien preso in mezzo dai *camalotes*, subito vien fermata la macchina e gettata l'ancora, perchè la nave

non vada alla deriva e l'elica non si impigli maggiormente nel groviglio, ma il più delle volte la manovra giunge tardiva, perchè l'elica è già ridotta in un sodo gomito di fili erbosi e nel frattempo il banco, sospinto dal vento o dalla corrente, trovando resistenza nello scafo, procede anche meglio nella opera di avviluppamento.

Tale era il singolare genere di ostacolo che ostruiva o, quanto meno, che noi supponevamo ostruisse, l'accesso al lago Mirim. Tanto il Signor Fangen quanto io non nascondevamo il nostro vivo disappunto per la presenza di questo impedimento che ci sbarrava la via al misterioso lago, ma sebbene non fosse da escludere in modo assoluto la possibilità di superarlo, non volevamo assumere la responsabilità di incitare il Sig. Puccini a forzare i *camalotes*, correndo un'avventura che poteva costargli la sua nave ed avere, ove questa fosse rimasta immobilizzata in così remote solitudini, serie, se non addirittura tragiche, conseguenze per i componenti della spedizione. Con la lancia a benzina, infatti, non avremmo potuto, per insufficienza di combustibile, raggiungere neppure il più vicino luogo abitato e ci sarebbe in definitiva rimasto, come unico mezzo di scampo, il lieve e vacillante guscio della canoa indiana, nella quale capivano al massimo quattro persone. Ma il Signor Puccini, con bella audacia, la responsabilità se l'assunse lui. Imbarcatosi nel motoscafo, dedicò dapprima un intero pomeriggio alla ricerca del possibile varco fra i due laghi che, ove esistesse, si presumeva trovarsi celato in una zona paludosa di molti chilometri d'ampiezza, cosparsa di immensi banchi di *camalotes* incisi profondamente in ogni direzione da canali senza sbocco. Mercè la diligente esplorazione ch'egli effettuò dentro a cotale labirinto, il Signor Puccini non solo si convinse che nessuna barriera, sia pur sottile, di terra ferma esisteva, ma osservò che al fondo di una di quelle *impasses* acquee la banchina di *camalotes* era relativamente così angusta che forse si sarebbe potuta forzare e che al di là si schiudeva un canale larghissimo che, dal lento, ma visibile, defluire delle sue acque poteva supporre fosse lo stesso emissario del lago Mirim. In base a tale constatazione fu deciso di tentare l'impresa, ed all'uopo subito si provvide a caricare fino al possibile il vaporino di legna combustibile che tagliamo nelle vicine foreste. E l'impresa, non senza fatiche e

peripezie singolari, su cui non mi indugio, riuscì egregiamente. Solo soggiungo che per rompere i *camalotes* ci fu giuocoforza procedere col sistema delle navi rompighiaccio urtando a tutto vapore con ripetuti colpi d'ariete l'ostacolo e prima di retrocedere per la rincorsa, ripulire ogni volta l'elica dalla matassa erbosa che subito la imprigionava.

Fu così scoperto il varco fra i due laghi e, per la prima volta, penetrato, per via d'acqua il lago Mirim. Ed è motivo di giusto compiacimento per noi che la scoperta sia dovuta alla iniziativa ed all'ardimento di un pilota italiano.

Raggiante ed emozionato per il successo, il Signor Fangen, quando il piccolo vapore dopo ore di lotta, ancora ansimante per lo sforzo a cui era stato sottoposto, sboccò nella severa e cupa chiostra di monti selvosi racchiudenti il lago Mirim, dimentico per un momento della nordica, e non sempre sincera, imperturbabilità, per poco non gettava le braccia al collo del nostro valoroso concittadino, tale era la gioia a cui sembrava in preda, ed in segno di gratitudine gli manifestò che avrebbe proposto al governo boliviano, nel quale egli contava autorevoli aderenze, a cominciare dal Presidente della Repubblica, che al passaggio fra i due laghi da noi scoperto ed aperto fosse imposto il nome di « Rio Puccini ». Qui trascriviamo, traducendola dallo spagnuolo, la proposta redatta dal Signor Fangen e firmata da tutti i componenti la spedizione, me compreso. In essa sono contenuti anche alcuni dati ed osservazioni sul lago Mirim.

La Gaiba 23 luglio 1923.

Al Signor Ministro della Guerra e delle Colonie

LA PAZ (Bolivia).

« Noi sottoscritti siamo lieti di portare a conoscenza della E. V. che il 19 del corr. mese la nostra spedizione col vapore « Floriano Peixoto » riuscì a forzar il passaggio e penetrare nel lago Mirim.

« Questo successo è dovuto al grande ardimento esplorativo del proprietario del vapore stesso, Signor Ernesto Puccini, gerente dell'« Impresa Mandioré », il quale offerse d'arrischiare la sua nave per forzare i *camalotes* ostruenti la comunicazione fra il Gaiba ed il Mirim. Conseguentemente la spedizione, ad una-

nimità, ha risolto di proporre a V. E. di dare a quell'importante via di comunicazione il nome di « Rio Puccini ».

« E' questa senza dubbio la prima volta che un vapore sia penetrato nel pittoresco Lago Mirim poichè, eccezione fatta per la mappa del Capitano Bolland, tutte le carte danno al lago una forma falsa e una posizione sbagliata; e lo stesso Cap. Bolland riconosce di non aver visto il lago che da lontano.

« Poichè il canale da noi scoperto non è lo stesso a cui il Cap. Bolland fece allusione nel 1900, ci facciamo un dovere di allegare uno schizzo del « Rio Puccini » ed anche delle fotografie rappresentanti il vapore nell'atto di forzare i « canalotes » e scene del pittoresco lago Mirim. Queste fotografie furono prese dal Ministro d'Italia in Asuncion del Paraguay, Marchese Medici, che gentilmente accettò di far parte della nostra spedizione.

« Il giorno che entrammo nel lago Mirim il livello dell'acqua era di 2 metri 37 cm. più basso di quello (che potemmo desumere dal segno lasciato dall'acqua sul tronco degli alberi) della massima piena; malgrado ciò i sondaggi che praticammo ci appresero che tanto l'acqua del Rio quanto quella del Lago al largo della riva misurava quel giorno 15 piedi; di guisa che si può calcolare che tanto il Rio quanto il lago sono sempre navigabili anche in epoca della massima magra.

« Il lago è circondato quasi interamente da terra ferma ed elevata rivestita di utili foreste. La parte sud del lago è fangosa presso la costa in tempo di inondazione analogamente alla costa sud del Gaiba: ma più oltre, sempre verso sud ed in direzione di Mandioré, il terreno si eleva ed è rivestito di palmizi. Tanto la costa nord quanto quella est ed ovest offrono punti adatti per la costruzione di porti ed i terreni delle coste est ed ovest si prestano per agricoltura una volta diboscati.

« E' nostro dovere qui far notare che non ci fu possibile esplorare il ramo nord del lago per insufficienza di combustibile.

« Ci è grato comunicare che il solo boliviano della spedizione, Onorato Silva, occupato come marinaio, collaborò efficacemente alla riuscita dell'impresa.

« Nella speranza che V. E. accoglierà la nostra proposta, salutiamo V. E. col più profondo rispetto ».