

**sul fiume piu grande del mondo**

**DIMENSIONE  
NATURA**

Testo e foto di Federico Idi

La «Croce del Sud», dopo aver attraversato l'Atlantico, affronta la risalita del Rio delle Amazzoni; nel diario del noto navigatore solitario una cronaca di palpitante immediatezza, che ci fa conoscere un lembo di natura ancora sostanzialmente incorrotta, in tutta la sua bellezza ma anche nella sua pericolosità, rischi continui e insidie nascoste dappertutto: forse un saggio di ciò che i nostri progenitori hanno dovuto affrontare e superare giorno per giorno per assicurarsi la sopravvivenza; né c'erano i mezzi di cui noi disponiamo oggi...



La «Crocce del Sud» è in rotta per l'isola di S. Elena; il tempo è decisamente brutto: raffiche violente, la barca s'infilza a velocità impressionante nel cavo delle onde, con impatti talvolta molto duri. La navigazione in solitudine mi aiuta a superare la convalescenza; governo con sicurezza la barca, che di bolina sta lottando con questi alisei di SE, ben servita dalle attrezzature; le vele di Carozzo e Peer stanno superando un grosso collaudo. Nei giorni seguenti i venti sono variabili; le brezze vanno e vengono, con tutte le vele a riva la «Crocce del Sud» si muove appena. Ritorna infine l'Aliseo, forse posso riguadagnare il tempo perduto. La notte sento puzza di bruciato, dal vano motore esce del fumo, l'impianto elettrico del motore è andato in corto circuito; mi ferisco le dita nel tentativo di strappare i fili per scongiurare il peggio. 19 luglio: il vento è arrivato durante la notte come una frustata, sul far del giorno è sui 35 nodi, il mare frange ripetutamente, le poche cose che non avevo riposto scizzano via come proiettili: anch'io vengo sbalottolato, non riesco a mangiare. Le ultime 120 miglia sino a S. Elena sono un vero calvario; bonacce complete si alternano a raffiche furiose: in due ore ho ammainato il fiocco più di venti volte! Il 24 luglio S. Elena è in vista; quest'isola povera e di natura inhospitale — tutto arriva per postale dal Sud Africa una vol-

ta al mese, solo la pesca abbonda — ha per me un fascino possente, è come un monumento in mezzo all'oceano. Le autorità sono rapide nei controlli, solerti i pescatori nell'aiutarmi a scendere; a S. Elena occorre molta abilità per prendere terra.

Dopo una breve permanenza riprendo il mare in direzione dell'Ascensione, 750 miglia a NW di S. Elena; sto al timone venti ore su 24; il quinto giorno l'Aliseo si gonfia; do infine fondo presso quest'isola vulcanica, dove solo i grossi riflettori radar della base missilistica americana appaiono, come un saluto freddo. L'acqua è cristallina lungo le scogliere coralline, ma non c'è turismo: mi concedono solo tre giorni di permanenza, tutto è americanizzato, anche il piccolo supermarket, con aria condizionata ma senza frutta. Al tramonto l'Ascensione è già lontana; Fernando de Noronha dista 1150 miglia, l'Aliseo di SE è sostenuto, le medie giornaliere superano le 165 miglia, la pesca è abbondante, mi scopro doti di cucciolo raffinato; devo tuttavia stare con gli occhi aperti, la rotta è frequentata. Fernando de Noronha ha un aspetto selvaggio, il Dfo di Dio — una torre verticale — si staglia nel cielo; i pescatori mi procurano un buon ancoraggio e mi offrono squisite aragoste.

Qualche giorno dopo sono a Fortaleza; faccio riparare il motore, ho 900 miglia prima di affrontare le foci del rio delle Amazzoni; mia

moglie Mikie mi raggiunge per aiutarmi nei preparativi; la costa è infida, scogli e bassi fondali; dopo cinque giorni arriviamo a Salinópolis di notte, aspettiamo la marea favorevole per raggiungere Belem. Sul rio Parà i pericoli sono tanti e invisibili, l'acqua nasconde zone di secche a non finire, occorre vigilanza continua, il clima è infernale. Dopo una breve sosta a Mosqueiro eccoci a Belem. Lungo il fiume scorgo le case su palafitte dei locali, lo stato di miseria si nota a colpo d'occhio, notevole il contrasto con la vicina città. L'unico ancoraggio riparato si trova davanti allo Iate Club, di aspetto squallido, dove tutte le sere si balla e si canta a squarciagola, con la musica a tutto volume, sino alle 4 del mattino. Ho da sbrigare le pratiche burocratiche; il comandante del porto è gentile, ma quando sente che voglio risalire da solo il rio delle Amazzoni il tono cambia; questo fiume è un labirinto intricato, si rischia di non uscirne più; solo chi lo conosce sa tutti i pericoli: il periodo è di secca e il rio sta scendendo di otto centimetri al giorno, a incagliarsi con la marea alta si può restare bloccati per mesi, sino all'inizio della stagione delle piogge; inoltre la zona è piena di delinquenti, la vita è difficile anche per i nativi. Riacquisto un po' di speranza facendo una visita al comandante della marina Trisciuzzi; insieme esaminiamo le carte, i problemi sono più seri di quanto immaginassi; per due set-

tmane lavoro sodo ai preparativi, una 38 special che ho acquistato con cinturone e 100 colpi mi dà l'aria di un esploratore. Qualche giorno prima della data fissata per la partenza, all'improvviso, grosse piaghe mi si aprono sulle gambe; il mio fisico debilitato da due mesi di mare e dalla scarsa alimentazione ha risentito di questo clima violento; corro da una clinica all'altra, antibiotici e medicazioni tre volte al giorno mi sconsigliano di partire: in quell'ambiente di zanzare l'infezione potrebbe peggiorare e nessuno potrebbe curarmi. Siamo ai primi di settembre e non posso lasciar passare altro tempo, Mikie mi raggiungerà alla fine del viaggio per ridiscendere insieme il grande fiume; domenica 9 lascio Belem, ho con me una mappa rudimentale che dovrebbe permettermi di guadagnare parecchie ore attraverso il canale d'Azzorac; ma capisco ben presto che qui non si scherza, c'è realmente da perdersi, a fatica ritorno indietro per seguire la rotta segnata su carte precise; sul rio Guajara mi sorprende un violento temporale, la visibilità è nulla, devo cercare un ancoraggio davanti all'isola di Arapiranga. La notte è piena di rumori, si sentono versi di animali, le marea salgono e scendono di quattro metri ogni sei ore, procurando correnti fortissime; risalendo il Parà dovrò costeggiare l'isola di Marajó, con zone paludose, sabbie mobili e scarsi punti di riferimento. Per giorni unico mio compagno è un

pastore tedesco, Brasilia il suo nome, destinato alla guardia di notte; dopo una navigazione massacrante entro nei canali descritti dal comandante Trisciuzzi come pericolosi per i possibili attacchi notturni; lo stretto di Boiucu è un corridoio di verde di non più di trenta metri, la luce filtra attraverso la vegetazione sino a cambiare le tonalità, colori e fruscii dell'ambiente mi tolgono il fiato; sono assetato, ma mi sento in un mondo di sogno, solo il motore rompe l'incantesimo: siamo gli unici, e forse i primi, io e la «Crocce»; il caldo è soffocante, non un filo d'aria, la forte umidità impregna ogni cosa, antibiotici e pastiglie antimalaria mi debilitano, la frutta è il mio unico alimento, l'acqua che bevo è calda, all'interno della barca la temperatura raggiunge i 35°, questa notte sarò vicinissimo alla foresta, qualsiasi animale potrebbe salire a bordo; il mio terrore sono i serpenti, anche i più minuscoli sono mortali; se al mattino trovo un anaconda attorcigliato all'albero, non posso certo tirarlo giù a colpi di pistola. Entro nel canale di Tajapurú, abitato dai tagliatori di legname; continuo fino all'isola di Foresta; la notte faccio luce col faro, un nuvolo di moscerini mi assale; spruzzo insetticida, tutto è ricoperto dagli insetti morti; fortunatamente sono innocui, i più micidiali sono i borrasciudosi, invisibili, non ti fanno chiudere occhio, al mattino braccia e gambe sono



Lungo il rio delle Amazzoni si vive prevalentemente di pesca, attività particolarmente difficile su questo fiume infestato da alligatori. Nell'altra pagina: a Santarem, come in ogni altra località dell'Amazzonia, si lavora duramente (sopra); sotto, barche all'ormeggio a Fernando di Noronha.







Suggestivo tramonto sul rio (in alto); sopra a sinistra, le grandi foglie galleggianti nella zona paludosa del fiume; a destra, la «Croce del Sud» in navigazione. A fianco, una spettacolare vista del complesso habitat amazzonico.

gonfie e pruriginose. Al sesto giorno termino di costeggiare l'isola di Marajo, l'acqua diventa impetuosa; dopo due giorni il rio delle Amazzoni, un'altra dimensione; 92 metri di profondità massima, larghezza sino a 50 chilometri, tempeste improvvise e violente che stradicano gli alberi, pressoché impraticabile durante la stagione delle piogge. Dopo Sarapó eccomi sul fiume più grande del mondo, le cui correnti possono spostarmi come fossi un piccolo ramo. La sera approdo all'isola delle Vecchie, sotto vela e a motore; mille fantastiche e mi attraversano il cervello, sono i virus tuttavia che maggiormente mi preoccupano, possono restare in incubazione sei anni. Prendo una scorciatoia, il Paraná, e raggio rio Xingu, dove vive la maggiore riserva india del Brasile; mi tengo alla larga dagli igarapé, dove gli indios cacciano e pescano: le loro frecce possono colpirti a 200 metri.

All'alba dell'ottavo giorno costeggio paludi dove una vegetazione galleggiante riflette i raggi del sole: è uno scenario fantastico, il verde ha mille sfumature, foglie grandi come un ombrello a perdita d'occhio; fiori coloratissimi, trampolieri dal piumaggio rosa posati sui rami: è questa la natura allo stato primitivo, intatta da sempre? Più avanti, decine di jacare al sole: sono alligatori lunghi circa quattro metri, mi fanno impressione: i loro freddi occhi sono sospesi nel vuoto, spariscono in acqua con forti colpi di coda; mi tengo a distanza e scatto foto su foto, giro pellicole: è impossibile esprimere altrimenti le fantastiche dimensioni di questo mondo, dove non si può contare se non sui propri mezzi. Dopo Almerin, un piccolo gruppo di case sgangherate su palafitte, il vento da Est mi aiuta a superare le correnti; in un tratto a gomito la «Croce» non avanza, sono trascinato sull'isola di Acara-Acú, la corrente deve aver raggiunto gli otto nodi; i nervi a fior di pelle scattano come molle, le sorprese sono possibili ovunque; la decima notte una tempesta improvvisa porta rami intorno al mio ancoraggio, corro il rischio di rimanere in trappola, allento le tinte e a moto-

re cerco di rimuovere l'isola che si sta formando attorno alla mia barca; la fatica è enorme, ho bisogno di tutta la mia volontà per superare questo clima umido e soffocante, la barca diventata un forno, mentre le pastiglie mi danno sonnolenza e il mio corpo è piagato. La vegetazione della costa dei Cucari è un groviglio di alberi dal fusto possente le cui radici escono dall'argine, perché le piene spazzano via la terra, lasciando gli alberi in bilico; il Paraná dei Cucari è un passaggio di circa trenta metri, che divide a metà quest'isola: la piana e senza vegetazione, adibita a fattoria, dove pascolano buoi e cavalli. Il giorno seguente, dopo un'ora di marcia, il motore perde giri e si spegne; lo rimetto in moto a fatica, sbuffa, risalgo le tortuosità del fiume a vela, difficile trovare un buon ancoraggio, decido di navigare durante la notte, chiara e stellata, nulla mi fa pensare che il tempo possa cambiare; mi sento golare quando le prime folate mi investono, il cielo si copre di grosse nuvole, la visibilità è annullata, sembra un cataclisma; mi tengo al centro, la terra qui è un pericolo serio, il fiume è largo 5 chilometri ma va restringendosi in zone di basso fondale; se la barca affondasse, se pure riuscissi a prendere terra non potrei raggiungere nessun centro abitato; le mani sul timone sono piene di vesciche, la mente è annebbiata, all'alba le nuvole non fanno che creare ombre, non posso stabilire con certezza dove mi trovo; questi momenti consumano gli intestini. Finalmente noto la terra fra le grigie ombre di quest'alba maledetta, cerco di fare il punto; nel pomeriggio supero la confluenza delle acque scure del rio delle Amazzoni con quelle cristalline del Tapajós; giungo a Santarem, il calvario è durato 39 ore. Mi preoccupo di far riparare il motore e incontro Marcello, che ha aperto una officina Mercedes; mando a Belem la pompa dell'iniezione, la settimana seguente Mikie mi raggiunge con il pezzo riparato; ma fuori d'Italia nessuno sa cosa siano i pezzi del Mercedes, decidiamo di far arrivare una nuova pompa dall'Italia: dopo 22 giorni, il camion che fa servizio dall'aeroporto prende fuoco, con la pompa e

il libretto istruzioni. Grazie all'interessamento del console di Rio, Luca Biolato, parte da S. Paolo un tecnico della fabbrica Mercedes, ma il motore ha due cilindri grippati, causa il cattivo montaggio; messo sull'aereo, questo viene bloccato a S. Paolo per eccesso di carico; solo dopo due mesi il motore viene rimontato e sono pronto a partire. A Manaus il viceconsole italiano ha preparato le cose in grande, ci saranno anche i bambini delle scuole con le bandierine, gli amici mi attendono; ma quest'arrivo non avverrà mai; dopo poche ore di marcia il motore esplose; deluso e disperato mi faccio rimorchiare sino a Santarem. Il motore è inviato alla riparazione, ma la stagione delle piene si è ormai iniziata, ben quattro volte la «Croce del Sud» rompe gli ormeggi e si arena, causa le tempeste improvvise, e devo lavorare duramente per disincagliarla; anche il mio non regge più a questo ritmo massacrante, e decidiamo di ritornare a Belem facendoci trainare dalla prima chiatte di passaggio; il viaggio dura dieci giorni, snervanti e pieni di tensioni; a Belem lavoriamo giorno e notte nell'arsenale militare, rimontiamo il motore e il 21 dicembre, dopo cinque mesi di inferno verde, siamo di nuovo in oceano, la notte di Natale sotto spi siamo in rotta per la Martinica.

**Ringraziamenti particolari:**  
 Brasile: console generale d'Italia a Rio de Janeiro, Luca Biolato; viceconsole a Rio de Janeiro, Fulvio Padovan; vice console a Manaus, Giulio Arango; vice ammiraglio Alfredo Karan, marina brasiliana; vice ammiraglio Frederick Stricker, marina brasiliana; comandante Francesco Belem; tenente Oliveira, Santarem; Sky Light Comercio, Rio de Janeiro; Mercedes-Benz, Santarem; Bahia, Anzal, Padova, Casavola & Peri, La Spazio, Cecchi Marini, Viareggio; Interair, Desolano; Ichuscho, Casavola.