

Viaggio sociale CIFI del 2013: l'Argentina e la Patagonia

(Dott. Ing. Renzo EMILI)



Fig. 1 - Il "Patagonia Express".

A sud del Rio Negro il vecchio "Patagonia Express" ancora percorre il binario ai piedi delle sontuose Ande (fig. 1) e, come ricorda Luis SEPULVEDA nei suoi racconti patagonici, con il suo ansimo sbuffante perduto nel vento incessante della sconfinata steppa richiama al presente le voci e i racconti degli antichi avventurieri che questi luoghi hanno vissuto ed esplorato.

Il treno era così descritto dallo scrittore: "Questo è il treno dei pecorai. Alla fine di ogni inverno centinaia di chilote (abitanti dell'isola di Chiloè in Cile) vanno a Puerto Natales, attraversano la frontiera, e raggiungono gli allevamenti con il Patagonia Express.

Il convoglio, formato da due carrozze passeggeri e da due vagoni merci, è trascinato da una vecchia locomotiva a vapore, fabbricata in Giappone agli inizi degli anni trenta".

Buenos Aires

Il 26 aprile anche Noi della collaudata comitiva dei viaggiatori CIFI iniziamo un intenso ed emozionante viaggio fra queste terre e queste storie.

Partiti da Roma in piena primavera arriviamo in Argentina nel mezzo del suo coloratissimo autunno.

Alle cinque del mattino dal buio

monotono dei finestrini del nostro quadrigetto Airbus 340 appare improvvisa e sorprendente la distesa delle luci di Buenos Aires, che ci dà subito cognizione dell'immensità di questa Mega City nella cui area metropolitana vivono 13 milioni di persone.

Buenos Aires ha molti simboli in cui identificarsi, tra questi il primo posto è riservato al suo fiume, il Rio della Plata (fig. 2).

Il Rio della Plata, letteralmente "Il Fiume dell'Argento", fu così chiamato dai *Conquistadores* spagnoli in quanto, sulla base di gingilli d'argento posseduti dagli indigeni che abitavano i suoi affluenti, si riteneva che esistessero miniere di questo metallo che in realtà non sono mai state trovate.

Veramente più che di un fiume si tratta di un estuario, lungo 290 km, che si origina dai fiumi Paranà e Uruguay.



Fig. 2 - Il Rio della Plata.

Da questa distesa d'acqua dolce Buenos Aires trae alimento per i suoi commerci, per il rifornimento dell'acquedotto pubblico e per le attività di relax.

Il simbolo politico di Buenos Aires è certamente la "Casa Rosada" e la sua antistante "Plaza de Mayo" (figg. 3, 4 e 5).

La Casa Rosada, così denominata per la tonalità del suo colore, fu co-



(Fonte: Museo del Bicentenario)

Fig. 3 - Ricostruzione fotografica della attuale posizione della Casa Rosada e della Plaza de Mayo (in chiaroscuro) sovrapposti per confronto con la posizione dell'antico forte spagnolo (in colore) che nel 1530 dette origine alla città. Sul retro, in campo azzurro, il Rio della Plata.



Fig. 4 - Plaza de Mayo. La "Casa Rosada", a sinistra il balcone dal quale possiamo immaginare affacciarsi ancora la mitica figura di Evita PERON.



Fig. 5 - Plaza de Mayo. L'edificio bianco del "Cabildo", sul lato opposto della Piazza di fronte alla "Casa Rosada". Sono visibili i cartelloni che richiamano alla memoria la tragedia dei *Desaparecidos*.

struita in più fasi temporali sulle vestigia del vecchio forte coloniale spagnolo del 1530 (fig. 3), ed è oggi la sede degli Uffici della Presidenza della Repubblica.

Dai suoi balconi che guardano verso la Plaza de Mayo si sono affacciati per tenere i loro discorsi il Presidente Juan Domingo PERON ed Evita PERON.

Sulla Plaza de Mayo abbiamo potuto osservare la presenza di cartelli con slogan che rammentano a distanza di anni la tragica vicenda dei *Desaparecidos* (fig. 5).

Sulla stessa Piazza sorgono il "Cabildo" (fig. 5), antico Municipio coloniale del XVIII secolo, e la "Catedral Metropolitana" (cattedrale barocca dedicata alla Santissima Trinità) che custodisce la tomba del generale José DE SAN MARTIN considerato, con Simon BOLIVAR, il liberatore dell'America Latina dal colonialismo spagnolo (figg. 6 e 7).

Toccante la visita alla tomba di Evita PERON, situata nel cimitero monumentale, stretta tra i mausolei dei molti Generali che hanno contrasse-

gnato la storia di questo Paese, ancora oggi adornata dai fiori che la popolazione continua a deporre.

Buenos Aires è anche Città simbolica dello spirito latino americano. Sviluppata caoticamente sotto l'incessante pressione di un flusso migratorio, generatore di una doppiezza esasperata tra ricchezza e contrapposta povertà estrema. Lo testimoniano le numerose "favelas" prive di ogni servizio che continuano ad espandersi anche sotto i viadotti e al lato delle autostrade (fig. 8).

Non possiamo fare a meno di frequentare i simboli della mondanità di Buenos Aires, alcuni dei quali ci sembrano un po' per turisti, ma d'altra parte noi siamo turisti! Sicché ci offriamo volentieri anche a queste esperienze.

Ad esempio, non ci esimiamo dal prendere un tè nello storico "Gran Café Tortoni" (figg. 9 e 10), dal 1858 situato nella *Avenida de Mayo* e frequentato dai personaggi di successo di tutte le epoche tra i quali il drammaturgo e Premio Nobel italiano Luigi PIRANDELLO.

Nel quartiere "la Boca" non possiamo fare a meno di dare una sbirciatina allo stadio della famosa squadra di calcio del Boca Juniors "La Bombonera" (fig. 11).

Questo stadio ha dato i natali calcistici a tanti campioni argentini, tra i quali Diego Armando MARADONA.

A Buenos Aires è obbligatoria una visita alla coloratissima stradina "Caminito" (significato letterale "sentiero"), situata nei margini meridionali del malfamatisimo quartiere "La Boca" (fig. 12). Infatti nel vagabondare per le strade e per i mercatini occorre non esibire gioielli ed oggetti di valore che attirano le attenzioni di *deseesperados*, i quali, agendo rapidissimi, singolarmente o in gruppo, possono rapinarvi di ogni avere. Questa spia-



Fig. 6 - Catedral Metropolitana: cambio della guardia d'onore al mausoleo del Generale José DE SAN MARTIN.



Fig. 7 - Raduno di pattinatori in Plaza de la Republica, l'obelisco è il punto di riferimento per ogni turista per non perdersi nel labirinto della città.



Fig. 8 - Due mondi paralleli. Dal nostro bus possiamo osservare lo stridente contrasto tra le *favelas* che sorgono ai margini dell'autostrada, popolate prevalentemente da immigrati provenienti dal Perù e Paraguay, e i grattacieli della città.



Fig. 9 - Entrata del "Gran Café Tortoni".



Fig. 10 - Interno del "Gran Café Tortoni".



Fig. 11 - Il mitico stadio di calcio del Boca Juniors.



Fig. 12 - L'ingresso alla pittoresca stradina "Caminito".

cevole esperienza è capitata anche ad alcune compagne di viaggio del nostro gruppo, per fortuna con esito sfavorevole per i ladri.

Il "Caminito" è un museo all'aperto che testimonia le condizioni di vita degli immigrati di un tempo, in maggioranza italiani. E' caratterizzata dalla presenza di variopinte casette in legno ricostruite negli anni '50.

In questi edifici si trovano negozi di souvenir e ristoranti nei quali coppie di ballerini si esibiscono del famoso tango argentino.

Già prima dell'istituzione del museo questa stessa strada ispirò al compositore Juan DE DIOS FILIBERTO il famoso motivo musicale "Tango Caminito".

Tra un'escursione e l'altra facciamo una pausa al "Café Histórico La Biela", situato nella *Avenida Quintana*, che acquisì questo nome nel 1950 quando divenne luogo d'incontro dei campioni di corse automobilistiche, tra i quali Juan Manuel FANGIO che fu campione mondiale di formula uno per 5 anni.

Stupisce il monumentale *ficus* situato nella piazza dirimpetto a questo locale (fig. 13).

Le ferrovie argentine

Negli anni del grande sviluppo economico dell'Argentina, protrattosi fino alla metà del secolo scorso, Buenos Aires fungeva da terminale portuale verso cui confluivano dall'interno dei più remoti territori le diverse



Fig. 13 - Il secolare, gigantesco, monumentale ficus antistante il "Café Histórico La Biela" le cui ramificazioni raggiungono diversi metri e debbono essere sostenute da robusti cavalletti di metallo.

materie prime richieste dall'estero, in particolare dall'Europa, quali la lana, prodotta nella grande steppa patagonica, la carne prodotta nella pampas e i minerali ricavati dalle miniere delle Ande.

Di conseguenza si rendeva necessario un esteso sistema per il trasporto di queste merci.

Ovviamente prima dell'avvento della trazione a vapore il trasporto avveniva per mezzo dei tradizionali carri trainati da cavalli e buoi (fig. 14). Questi percorrevano il sistema di mulattiere sulle cui direttrici è stato poi impiantato il sistema ferroviario. Il sistema, in principio, era basato sulla trazione a vapore, successivamente trasformata in diesel-elettrica (figg. 15, 16, 17, 18).

Parlare di ferrovie Argentine significa volgere lo sguardo più al pas-

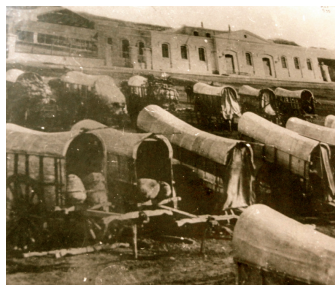


Fig. 14 - "Plaza de la Constitution en l'epoca de las carreteras". Sullo sfondo la stazione della ferrovia del sud inaugurata nel 1865 (attualmente Ferrovia General Roca).

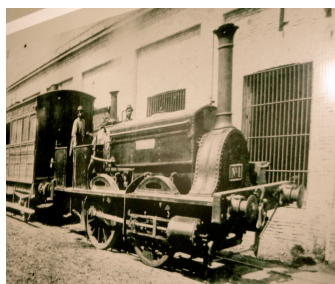


Fig. 15 - La prima locomotiva a vapore del Paese denominata "La Portena". Costruita da E.B. WILSON (Inghilterra). Rimase in esercizio dal 1857 al 1890.

sato che al presente. Infatti nel passato, per i motivi accennati, l'Argentina aveva sviluppato una delle più estese reti ferroviarie del mondo, circa 44.000 km (anno 1960) ridottosi a circa 34.000 km nell'anno 2010 (fonte: "La Enciclopedia de ciencias y tecnología en Argentinas"). Dimensione che ne fa comunque una delle più estese reti dell'America Latina.

Salvo alcuni tratte lo scartamento è 1.676 mm.

Nonostante l'ancora ragguar-

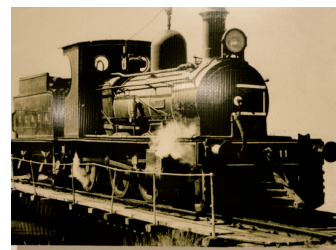


Fig. 16 - Locomotora Yatay del Ferrocarril Nordeste Argentino.



Fig. 17 - La Locomotiva "191". Era il perno del sistema ferroviario argentino dell'epoca. Nel 1926 si aggiudicò il record di velocità. In quella occasione percorse i 303,9 km tra Buenos Aires e Rosario in 3 ore e 21 min.



Fig. 18 - Il locomotore diesel-elettrico del 1951 "Justicialista". Costruito interamente in Argentina su progetto dell'ingegnere italiano Pedro Celestino SACCAGGIO.

vole estensione di questa rete ferroviaria, lo standard qualitativo del servizio in termini di puntualità, confort di viaggio e sicurezza è parecchio degradato, sia per l'impressionante sequenza di gravissimi incidenti accaduti, di cui l'ultimo avvenuto a Buenos Aires il 22 febbraio 2012 con lo schianto di un treno locale che non è riuscito a frenare nella stazione terminale di Once provocando 49 morti e oltre 600 feriti, sia per la presenza di bande che spadroneggiano a bordo soprattutto dei treni metropolitani.

Questo processo di degrado è iniziato a seguito della privatizzazione e frammentazione del sistema ferroviario nazionale tra diverse società private ed Enti locali, avvenuto sul finire degli anni '80, in conseguenza del tracollo economico dell'Ente statale di gestione *"La Administración Estatal de los Ferrocarriles"*.

Ad oggi il processo di frammentazione del sistema ha prodotto ben 9 società di maggiori dimensioni:

- 1 - Ferrocarril General Bartolomé Mitre;
- 2 - Ferrocarril General Manuel Belgrano;
- 3 - Ferrocarril General Roca;
- 4 - Ferrocarril General San Martín;
- 5 - Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento;
- 6 - Ferrocarril General Urquiza;
- 7 - El Tren Patagónico (provincia di Río Negro);
- 8 - El Ferrocarriles en Chubut,
- 9 - El Ferrocarriles en Santa Cruz.

Molti "rami" della precedente rete, disattivati dal circuito prettamente commerciale, sono divenuti noti per la loro grande valenza turistica, in quanto consentono l'accesso a parti incontaminate del territorio di grande bellezza paesaggistica. In proposito si segnalano ad esempio le seguenti linee:

- La Trochita;
- El Tren de la Costa;
- El Tren de las Nubes;

- El Tren de las Sierras;
- El Tren del Fin del Mundo.

Di fatto in Argentina oggi le persone e le merci viaggiano prevalentemente sul sistema stradale. Si tratta di circa 217.000 km tra strade ordinarie e autostrade, anch'esse in uno stato di manutenzione non sempre di livello adeguato al permanente sovraccarico di traffico cui sono assoggettate.

Queste accennate circostanze stanno sollevando riflessioni e progetti sull'opportunità di riprendere lo sviluppo e l'ammodernamento della ferrovia.

In particolare è in progetto una linea ad alta velocità che dovrebbe unire le città di Buenos Aires, Rosario e Cordoba su un percorso di 710 km ed i cui lavori di realizzazione sembrano stati recentemente avviati, sia pure tra molti problemi legati ai finanziamenti necessari.

A quanto detto si aggiunga che lo smembramento e ridimensionamento del sistema ferroviario avvenuto negli anni '80, in particolare l'eliminazione dei treni a lunga percorrenza, ha fatto registrare nel tempo una ricaduta negativa su molte cittadine situate nello sconfinato territorio argentino che sono rimaste praticamente isolate e disconnesse dal circuito commerciale, con conseguente innesco della loro depressione economica.

Per questo motivo in occasione delle elezioni molti politici riprendono il tema del rilancio delle ferrovie come strumento di sviluppo delle economie dei territori più periferici.

Una testimonianza dello sviluppo avuto dalle ferrovie argentine è rintracciabile nel piccolo Museo ferroviario di Buenos Aires, situato nelle vicinanze della "Estacion de ferrocarril Retiro".

In questo museo la copiosa documentazione fotografica e modellistica racconta il percorso tecnologico che, iniziato con la trazione a vapore, è proseguito con la trazione diesel-elettrica, ancora oggi larga-

mente impiegata, essendo le poche linee elettrificate limitate per lo più al traffico metropolitano.

Il primo locomotore diesel-elettrico costruito in Argentina, denominato "Justicialista" (fig. 21), fu assemblato nella "Fábrica Nacional de Locomotoras".

Il progetto fu elaborato dall'Ingegnere Italiano, emigrato in Argentina, Pedro Celestino SACCAGGIO. Il locomotore fu presentato nei pressi della Stazione "Retiro" dal Presidente Generale Juan Domingo PERON il 19 ottobre del 1951. La macchina era costituita da due corpi identici, ciascuno provvisto di due motori che complessivamente sviluppavano una potenza di 735 HP a 850 giri/min. Raggiungeva velocità intorno a 100 km/h, coprendo i 400 km tra Bariloche e Mar de la Plata in 4 ore.

La produzione delle previste ulteriori 600 unità fu interrotta dopo il colpo di stato che nel 1955 depose PERON.

Nell'intento di ammodernare il parco rotabili nel 1958 fu affidata alla società ungherese Ganz una commessa per la fornitura di un notevole quantitativo di treni elettro-diesel (fig. 19) che furono assegnati alle tratte ferroviarie di San Martín e Belgrano.

Come già accennato, a tutt'oggi le ferrovie argentine si basano principalmente sulla trazione diesel-elettrica. Tra le macchine utilizzate un ruolo di rilievo è ancora coperto dai locomotori ALCO RSD-16 (fig. 20), pro-



Fig. 19 - Il treno elettro-diesel Ganz. Da notare la robusta protezione dei finestrini della cabina di guida, comunemente adottata su molti treni argentini, probabilmente per prevenire danni in caso di investimento del bestiame vagante.

dotti negli Stati Uniti tra gli anni '50 e '60, e successivamente ricondizionati con motorizzazione FIAT.

Questi locomotori all'origine avevano una potenza di 1.950 HP potendo raggiungere la velocità massima di 122 km/h.

Si è detto come alcune tratte dismesse della rete commerciale siano state convertite a finalità turistiche.

El Tren de las Nubes

Ad avviso dello scrivente tra le ferrovie con orientamento turistico un posto di particolare rilievo andrebbe riservato al "Tren de las Nubes", che noi del CIFI non abbiamo potuto sperimentare in quanto fuori dall'itinerario del nostro viaggio (essendo la linea situata nel nord-ovest dell'Argentina) ma del quale lo scrivente ha potuto rintracciare notizie nella consultazione del libro "Magica Ruta 40", di Federico B. KIRBUS (figg. 21, 22, 23 e 24).

"El Tren de las Nubes" è così definito per via delle grandi altezze che raggiunge (4.200 m s.l.m.) nella sua salita sui costoni delle Ande, dirigendosi verso il confine cileno e dovendo perfo-



Fig. 20 - Il locomotore diesel-elettrico ALCO RSD-16.



Fig. 21 - El Tren de las Nubes mentre sale sulle Ande.

rare lo strato di nubi che spesso aleggia sui fianchi di queste montagne.

La ferrovia percorsa dal "Tren de las Nubes" è una frazione privatizzata del precedente sistema ferroviario na-

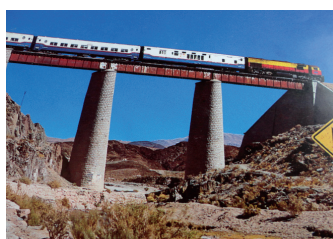


Fig. 22 - Ponte di acciaio a la salida de San Antonio de los Cobres, cuando el tren se dirige primero a Mina Concordia (cambio de máquina) y por fin al viaducto "La Polvorilla", en el kilómetro 1.350, desde donde el convoy emprenderá le viaje de regreso.



Fig. 23 - En la estación de San Antonio de los Cobres, vendedores ambulantes ofrecen sus productos a los pasajeros.



Fig. 24 - Attraversamento del viadotto "La Polvorilla" situato a 4.200 m s.l.m. in prossimità del confine con il Cile.

zionale argentino, denominata "Ferrocarril General Manuel Belgrano".

Un tempo la linea scavalcava le Ande tra l'Argentina e il Cile consentendo la commercializzazione dei minerali estratti dalle miniere attive in questa parte delle stesse Ande.

Oggi sul confine la linea è interrotta ed è utilizzata nel versante argentino per finalità turistiche, essendo visitata da circa 30.000 turisti l'anno.

La ferrovia ha origine dalla città di Salta e attraverso panorami spettacolari e arditissimi viadotti copre un percorso di 217 km, arrivando in prossimità del confine cileno situato all'altezza di 4.220 m s.l.m.

Da qui il treno inverte la marcia iniziando il percorso di ritorno.

El Tren de la Costa

Piacevole il viaggio sul "Tren de la Costa", su una ferrovia a scartamento 1.435 mm che corre parallelamente al Rio della Plata per 15,5 km (fig. 25)

La ferrovia è elettrificata ed è classificabile del tipo "Light Rail Transit". Essa è stata praticamente ricostruita dopo un lungo periodo di abbandono. Le due stazioni terminali sono ubicate rispettivamente in "Avenida Maipú" (fig. 26), situata nel-



Fig. 26 - Stazione Maipù.



Fig. 25 - Il percorso del "Tren de la Costa".

la "Greater Buenos Aires", e nella cittadina di "Tigre", sull'omonimo fiume (denominazione della stazione "Delta").

La stazione Maipu è a sua volta raggiungibile direttamente dal centro di Buenos Aires con un treno metropolitano che parte dalla stazione di "Retiro".

La ferrovia collega i diversi villaggi e strutture per vacanzieri ubicati sulle sponde del Rio della Plata e fiancheggia alcune piste per lo jogging con vista sul Rio (figg. 27, 28, 29).

Lungo il percorso possiamo ammirare le belle stazioncine provviste di ogni comfort, intrattenimenti per turisti, bambini e pendolari, ognuna attrezzata diversamente dalle altre con bar, ristoranti, aree di marketing, giardini e parchi giochi.

Sul fiume "Tigre" sorge il porto



Fig. 27 - Piste di jogging con vista Rio della Plata.



Fig. 28 - Interno stazione di San Isidro.



Fig. 29 - Esterno stazione di San Isidro.



Fig. 30 - Uno dei tanti bracci del delta del fiume Paraná.



Fig. 31 - Esempio di villette sull'arcipelago di isolotti.



Fig. 32 - Un pescatore insidia i buoni pesci "Surubi", "Pago" e "Dorado" presenti nel Paraná.



Fig. 33 - Barcone ambulante per la vendita ai residenti di generi di necessità.

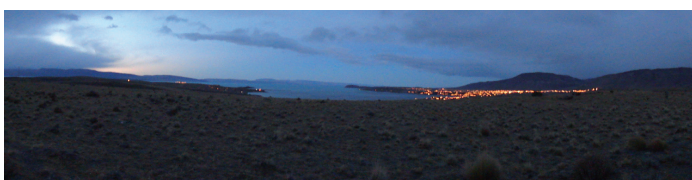


Fig. 34 - Vista della Cittadina di "El Calafate" nel crepuscolo serale. Una macchia luminosa nella desertica steppa patagonica.

fluviale che permette le comunicazioni con l'arcipelago di isolotti del delta del fiume Paraná.

Da qui partono i battelli che vendono ogni genere di mercanzia agli abitanti dei diversi isolotti (figg. 30, 31, 32 e 33).

A noi osservatori appare curiosissima e a prima vista divertente questa moltitudine di villette costruite nel labirinto dei canali e isolotti del delta, raggiungibili solo con una barca, e sui quali gli argentini amano trascorrere i loro periodi di vacanza.

Tuttavia, dopo un po', l'osservazione di questo villaggio su palafitte inizia a suscitare un senso di inquietudine per l'assoluto isolamento, le difficoltà di approvvigionamento e la costante minaccia di alluvioni. E' proprio vero! Paese che vai usanze che trovi.

El Calafate (fig. 34)

Il 29 aprile la Patagonia ci accoglie con il soffio incessante dei suoi venti che da Capo Horn aggirano la catena delle Ande invadendo l'intera steppa, condizionando la vita di uomini e animali e modellando financo la forma degli alberi (fig. 35).



Fig. 35 - Tipica deformazione di un albero provocata dal vento patagonico (*Arbor Bandera*).

Facciamo base nella simpatica e ridente cittadina di El Calafate situata sulle sponde del lago Argentino e che prende il nome da un'erbacea assai tenace, qui molto comune, utilizzata in passato per "calafatare" le barche di legno (cioè sigillare gli spazi tra una tavola e l'altra dello scafo). Peraltro questo arbusto sempreverde produce bacche molto simili ai nostri mirtilli e anch'esse adatte alla produzione di marmellate e liquori.

Finalmente possiamo verificare di persona quanto descritto da Charles DARWIN nei suoi "reports" di viaggio sulla nave Beagle sull'ambiente glaciale, cioè dell'antico incontro, oggi inusuale, tra il mondo del ghiaccio e le foreste di faggio, qui nel loro splendido manto rosso autunnale, alimentati, gli uni come gli altri, dal clima pluviale che alimenta i nevai in alta quota e le foreste a quota più bassa.

Oltre all'erbacea "calafate" è molto comune un'erba (la festuca) adatta al pascolo e quindi all'allevamento di grandi greggi di ovini per la produzione di carne e lana.

Per questo motivo il territorio è suddiviso in estesissime proprietà



Fig. 36 - L'Estancia "Cristina", situata sulle sponde del lago Argentino, all'interno di un Parco Nazionale, raggiungibile solo in battello. L'Estancia è anche la base per gli scalatori delle montagne andine visibili sullo sfondo, tra i quali molti italiani.

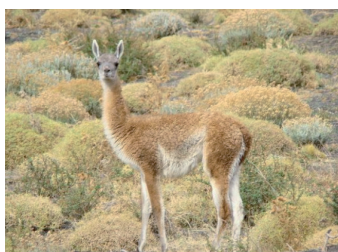


Fig. 37 - Guanaco al pascolo tra i cespugli di calafate e festuca.

private (Estancias), recintate con filo spinato, nelle quali vagano le greggi in compagnia dei "Guanaco" (fig. 37), un tipo di lama in grado di saltare recinzioni fino a due metri d'altezza e che si lascia disinvoltamente fotografare ai margini delle strade.

El Calafate è la base di partenza verso le spettacolari mete naturalistiche del Parco Nazionale "Los Glaciares" che includono la navigazione sul lago Argentino ad incontrare gli icebergs dai colori incredibili che vi galleggiano (figg. 38 e 39) dopo essersi distaccati piuttosto fragorosamente dai fronti dei diversi ghiacciai.

Lungo le sponde del lago sorgono alcune antiche "Estancias" (fig. 36) che in origine praticavano la pastorizia, poi vietata all'interno dello stesso Parco e di conseguenza oggi convertite in Resorts di lusso per attività di relax, trekking e scalate delle montagne andine (tra le quali è particolarmente ambito il granitico "Fritz Roy", non tanto per l'altezza, 3.405 m s.l.m., quanto per le estreme difficoltà tecniche proposte).

Nei ristoranti di El Calafate è cucinato il proverbiale "Cordero Patagonico": un arrosto di agnello cotto "in croce" sulla brace ardente (fig. 41).

Superato un primo momento di compassione per il povero agnello,



Fig. 38 - Iceberg.



Fig. 39 - Iceberg.

non abbiamo potuto risparmiarci l'esperienza che, sotto il profilo gastronomico, abbiamo trovato veramente eccezionale!

Il posto d'onore naturalmente è riservato al ghiacciaio Perito Moreno che trae il suo nome a memoria del perito geografo argentino Francisco MORENO, che contribuì alla definizione del confine tra Argentina e Cile.

La vista dell'impressionante mole del ghiacciaio (figg. 40, 42), lungo 30 km, che si eleva di circa 60-70 m sul livello del lago Argentino (ma che raggiunge 170 m di spessore considerato lo strato subacqueo), ci fornisce con immediatezza e scolastica sinot-



Fig. 40 - Il gruppo del CIFI di fronte all'imponente ghiacciaio Perito Moreno.



Fig. 41 - La cottura del "Cordero".



Fig. 42 - Veduta del fronte del ghiacciaio. Sulla superficie del lago rimangono le tracce dei crolli più recenti del fronte, sullo sfondo in colore scuro la foresta di faggi a completare il caratteristico panorama glaciale sub antartico delle Ande Patagoniche.

ticità la potenza raccolta all'interno di questo gigante in grado di spostare intere parti di montagna, richiamandoci alla memoria il ruolo dei ghiacciai nella modellazione della superficie terrestre nelle epoche di glaciazione.

Il Perito Moreno ancora oggi si sposta verso valle alla velocità di 2 m al giorno, essendo permanentemente alimentato dalle precipitazioni nevose a monte: poiché perde una equivalente massa sul suo fronte di 5 km che aggetta sul lago Argentino, mantiene da più di 90 anni il suo fronte nella stessa posizione odierna.

Ma non è la sola vista ad impressionare.

Sostando in contemplazione da uno dei tanti punti di osservazione è possibile ascoltare la voce sommessa del ghiacciaio in movimento fatta dal sovrapporsi di un'infinità di cigolii, fratture ed echi che frangendosi sui fianchi delle montagne si mescolano componendo un suono che ricorda la risacca marina.

Ogni tanto a questo mormorio si sovrappone, secco come un colpo di fucile, lo schianto della rottura del fronte, seguito dal boato sordo delle masse di ghiaccio che si precipitano nel lago.

Circa a metà del suo fronte il Perito Moreno preme periodicamente sulla antistante penisola di Magellano fino a congiungersi con essa.

Quando questo avviene il lago Argentino viene ad essere suddiviso in due invasi distinti. In un invaso il deflusso delle acque alimentate dallo scioglimento del ghiacciaio si svolge regolarmente attraverso il suo emisario naturale. L'altro invaso rimane isolato tra le montagne che lo circondano e la diga di ghiaccio formata dal Perito Moreno. Quindi le acque di questo secondo invaso non potendo defluire iniziano a salire di livello rispetto al primo invaso. Il dislivello che si genera può raggiungere altezze ragguardevoli, a volte anche 30 m.

Di conseguenza le acque di questo secondo invaso, premendo contro la diga, cominciano a scavare un canale

alla base della diga (dove la pressione idraulica è più elevata) fino a perforarla e a formare un arco che infine crolla (figg. 43 e 44).

Questo spettacolare ciclo diga/rottura è incostante, ripetendosi con periodicità media di circa 4-5 anni.

L'ultima rottura si è verificata il 19 gennaio del 2013 (fig. 44) ed essendo avvenuta di giorno, contrariamente alle precedenti, è stata ampiamente documentata (su internet sono visionabili diversi filmati dell'evento, ad esempio digitando su google "rottura diga perito moreno").

La sera rientrati nel nostro albergo, soddisfatti dell'emozionante incontro con il gigante di ghiaccio e delle sue spettacolari esibizioni festeggiamo il compleanno del nostro compagno di viaggio e collega Lucio CAMPADELLO (fig. 45).

Ushuaia e la terra del fuoco

Il 2 maggio decolliamo da El Calafate destinazione Ushuaia (fig. 46).

Il nostro Boeing 737 volteggiava con disinvoltura, non condivisa da noi, tra le montagne del Canale di Beagle e le nubi che le avvolgono, quindi punta deciso sulla pista di atterraggio che sembra piuttosto un ammaraggio, essendo la pista costruita interamente sulle acque dello Stretto.

Ushuaia e la Terra del Fuoco ci accolgono con il loro tradizionale volto uggioso, piovoso e scostante. Infatti, a detta della nostra guida locale, per contare le belle giornate di sole nella Terra del Fuoco bastano le dieci dita delle due mani. Per fortuna il giorno successivo, programmato per l'escursione nel Parco del Canale abbiamo potuto usufruire di uno di questi eccezionali giorni.

Possiamo qui respirare la stessa

atmosfera dell'ambiente sub-antartico come la conobbero indubbiamente il giovane Charles DARWIN e il Capitano Fritz ROY a bordo della nave HMS Beagle nel 1833.



Fig. 43 - L'erosione della base della diga di ghiaccio che preme sulla penisola di Magellano crea periodicamente un arco, tra il ghiacciaio stesso e la penisola, destinato a uno spettacolare crollo. (Fonte: Museo "Los Glaciares").



Fig. 44 - Il crollo del ponte tra il ghiacciaio e la penisola di Magellano è la spettacolare conclusione del processo di erosione della diga periodicamente formata dall'avanzamento del ghiacciaio Perito Moreno. La foto riprende il crollo del 19 gennaio 2013. (Fonte: Museo "Los Glaciares").



Fig. 45 - Il brindisi di festeggiamento del compleanno dell'Ing. Lucio CAMPADELLO.



Fig. 46 - Ushuaia.

A Ushuaia finisce il “mondo”, essendo l'ultima città organizzativamente collegata al resto dell'umanità. Oltre, solo piccole comunità di pescatori cileni stazionano sull'isola di Navarrino sul lato opposto del Canale e i ricercatori scientifici stazionano nelle basi dell'Antartico.

La città si originò nel 1884 a seguito della costruzione di una prigione per criminali pericolosi, situata in questo posto proprio per la sua desolata solitudine che reprimeva ogni proposito di evasione, similmente a quanto già attuato dalla Francia in Nuova Caledonia e dall'Inghilterra in Australia.

Ai prigionieri era imposto il compito di procurare la legna da ardere per le necessità dell'intera comunità.

Per questo motivo fu costruita una ferrovia con scartamento di 500 mm, denominata “El Tren del Fin del Mundo”. Questo treno partiva dal centro della città e si inoltrava all'interno dei boschi di faggio patagonico che ricoprono le montagne che sovrastano Ushuaia, dove i prigionieri tagliavano gli alberi e caricavano la legna nei treni (fig. 49).

Nelle figg. da 47 a 50 sono presentate alcune fotografie storiche raccolte nel museo della stazione principale del treno (dove pure è ubicata un'officina e il deposito del materiale rotabile) che testimoniano le condizioni di lavoro dei prigionieri intorno al 1910. Nella fig. 47 i due prigionieri a sinistra, in primo piano, ritraggono i fratelli LEONELLI che uccisero venti persone e seppellirono i loro corpi sotto la casa.

Le figg. 51 e 52 mostrano il nostro treno.

La locomotiva (fig. 51) è recente essendo stata messa in servizio nel 2006. Si tratta dell'ultima locomotiva di un parco storico di sei esemplari di epoche diverse, ciascuna distinta con un proprio nome, la nostra è stata battezzata “Engineer Zubieta”. Si tratta di una locomotiva a vapore costruita in Sud Africa, avente il peso di 10 t e potenza di 160 HP.

Già nel 1910 la ferrovia era dotata

di alcune carrozze scoperte per turisti che anche in quell'epoca arrivavano ad Ushuaia, non in aereo ma con navi da crociera.

La prigione fu chiusa nel 1947 e la ferrovia cessò il suo servizio di trasporto legna nel 1952.

Nel 1994 parte della ferrovia fu

riattivata, al solo scopo turistico, al servizio del *Parque Nacional Tierra del Fuego* (fig. 53), situato a circa 11 km da Ushuaia, lungo l'autostrada Nazionale Panamericana n. 3 che termina sul Canale di Beagle nel punto indicato in fig. 57.

Il parco, che ospita ancora tracce

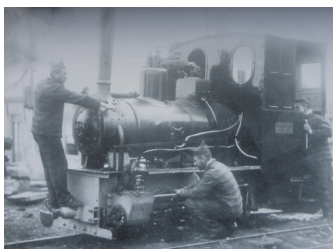


Fig. 47



Fig. 48



Fig. 49



Fig. 50



Fig. 51



Fig. 52



Fig. 53



Fig. 54



Fig. 55 - Gruppo di indigeni Yámanas, antichi abitanti della Terra del Fuoco.



Fig. 56 - Mamma Yámana con il suo bambino.



Fig. 57 - Gruppo di pescatori Yámanas nella loro barca.

degli antichi abitanti della Terra del Fuoco *los Yámanas* (figg. da 55 a 57).

Le cascate di Iguazu

Come è noto l'osservazione dei fuochi accesi sulla terra ferma dagli

gli indigeni Yámanas, dette il nome di "Terra del Fuoco" a questa remota parte del mondo.

La visita agli isolotti situati nel Canale di Beagle ci fornisce la chiave per comprendere la fonte di vita di questi umani allo stato primitivo che, completamente nudi, riuscivano a sopravvivere in un ambiente così estremo. Infatti gli scogli sono letteralmente ricoperti da colonie di leoni marini (oltre che di cormorani e pinguini, questi ultimi presenti solo nella stagione estiva, figg. 58 e 59). Questi animali presenti nel Canale, tra



Fig. 58 - Il faro di segnalazione *Les Eclaireurs* installato sull'isolotto all'entrata del Canale di Beagle. Il faro ha anche la funzione di avvertimento sulla presenza di moltissimi isolotti all'interno del Canale stesso.



Fig. 59 - Uno dei tanti isolotti che caratterizzano il Canale di Beagle, tutti colonizzati da leoni marini, cormorani e pinguini.



Fig. 61 - Veduta aerea delle "Cascate di Iguazu," al centro del fiume corre il confine tra Argentina e Brasile. In alto a destra l'impressionante *Garganta del Diabolo* (La gola del Diavolo).

cui anche il famoso "merluzzo nero", fornivano agli Yámanas il cibo e il grasso di cui si cospargevano per resistere al freddo.

La sera del 3 maggio trascorriamo il tempo assistendo a una partita a scacchi tra i nostri due compagni di viaggio Francesco e Angelo e sul cui esito finale si mantiene un accorto riserbo, visti i continui fuorvianti suggerimenti fatti dalla platea nel corso della partita (fig. 60).

Le cascate di Iguazu sono la nostra meta finale (da figg. 61 a 69).

Non si tratta di una semplice grande cascata come si potrebbe immaginare, bensì di una gigantesca successione di giochi d'acqua che la natura si è ingegnata a costruire nel bel mezzo della giungla, al confine tra Argentina e Brasile su un fronte di circa 2,7 km.

Infatti, per la presenza di parecchi isolotti a monte del precipizio, il corso d'acqua si suddivide in una moltitudine di rami che a loro volta generano una successione di fontane, cascate e cateratte di varie dimensioni, in numero variabile da 150 a 300, secondo il livello del fiume.

Il motore di tutto questo è il fiume



Fig. 60 - Francesco e Angelo alle prese con la gigantesca scacchiera del nostro Hotel.



Fig. 62 - La Garganta del Diablo (La Gola del Diavolo), vista dal lato argentino.



Fig. 66 - Un simpaticissimo abitante della jungla, Il "Tucano" mentre si sgranocchia una grossa nocciola.

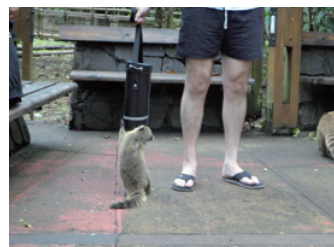


Fig. 68 - Procione all'assalto della colazione di un turista.



Fig. 63 - Vista dal lato brasiliano.



Fig. 67 - Orchidea della jungla.

Iguazu (anche detto Iguassu) che nasce tra le montagne costiere del Brasile, Stato del Paraná (vicino la città di Curitiba), percorre 1.320 km e confluisc nel Fiume Paraná dopo 23 km oltre le cascate.

Nella confluenza dell'Iguazu nel Paraná è situato il punto di confine di

tre Nazioni: Brasile, Argentina e Paraguay. In corrispondenza della confluenza sorgono altrettante città; in Argentina la città di "Puerto Iguazú", dove è situato il nostro albergo, in Paraguay la città di "Ciudad del Este" e in Brasile "Foz do Iguaçu".

Le cascate sono situate all'interno di due Parchi Nazionali, uno in ciascun lato del confine tra Argentina e Brasile. Esse furono scoperte nel 1541 dal *Conquistador* spagnolo Alvar NÚÑEZ CABEZA DE VACA. Singolare la storia di questo avventuriero, esploratore e scrittore.

Alvar NÚÑEZ fu il primo europeo ad attraversare il sud ovest dell'America del Nord.

Partì dalla Spagna nel 1527 con il grado di ufficiale nell'ambito di una spedizione di cinque navi e sei-

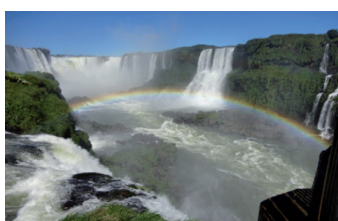


Fig. 64 - La Garganta del Diablo vista dal lato brasiliano.



Fig. 65 - Le Cateratte viste dal lato argentino.



Fig. 69 - Il Gruppo CIFI sul battello in navigazione sul Lago Argentino.

cento uomini per un viaggio di esplorazione e conquista della Florida. Qui la spedizione fu investita da un uragano e naufragò. Rimasto isolato dalla civiltà con altri tre compagni sopravvissuti iniziò un viaggio a piedi durato otto anni attraverso il Texas, New Messico e l'Arizona fino alla odierna Città del Messico, che raggiunse nel 1536, ricongiungendosi con i suoi connazionali spagnoli.

Alvar riassunse la sua avventura in un libro intitolato, secondo le edizioni, *The Chronicle of the Narvâez Expedition* oppure *The Shipwrecked Men* (I naufraghi).

Il libro è la quintessenza di un viaggio nell'orrore della sopravvivenza estrema tra fame, freddo, malattie, fatica e popolazioni a volte ostili. A scopo di terapia ne consiglieri la lettura a chiunque si sente oppresso dalla nostra civiltà tecnologica.

Alvar nel 1540 divenne per un breve periodo Vice-Re del Rio della Plata e in quel frangente scoprì le Cascate di Iguazu.

Nel 2011 le Cascate sono state

classificate fra le "Nuove Sette Meraviglie della Natura".

Ad avviso dello scrivente la formazione più impressionante è situata sul lato argentino e, a giusta ragione, è chiamata la *Garganta del Diablo* (Gola del Diavolo, fig. 62), alla quale si arriva dopo un breve tragitto a bordo di un trenino che attraversa la jungla e una successiva camminata su una serie di passerelle sospese sull'acqua. Si giunge quindi al "*Balcon de la Garganta*" sul quale si rimane sospesi e quasi ipnotizzati dal vortice d'acqua che ruvidamente si precipita sotto i nostri piedi per un abisso di più di 80 metri di altezza.

Più pastorale e scenografica la vista dal lato brasiliano (situato a sinistra nella fig. 63). Da questo lato un percorso ricavato sui costoni della gola e ornato dalla folta vegetazione della jungla ci consente di avvicinare gradualmente la visione trionfale delle cateratte più spettacolari (figg. 63 e 65).

In tutto il percorso siamo accompagnati dalla presenza di folte comunità di impertinenti orsetti lavatori af-

faccendati a ficcare i loro lunghi musetti nelle tane delle formiche, ma anche molto lenti nell'interessarsi alle borse dei viveri degli ignari turisti, eseguendo veri e propri scippi (fig. 68).

Dotati di un adeguato impermeabile, è possibile proseguire su una passerella sospesa tra una cateratta e l'altra, badando bene di non perdere l'equilibrio, fino ad arrivare al terrazzamento disposto sullo sbocco della "Gola del Diavolo": questo è il punto più emozionante.

Questa meraviglia della natura ci avvolge nell'acme di tutte le sue potenti manifestazioni: il rombo assordante del precipitarsi delle acque, il soffio dell'aria risucchiata dalle masse in caduta, il pulviscolo umido che turbinando nell'aria ci infradicia gli impermeabili e incontrando i raggi del sole si muta in arcobaleno perennemente sospeso tra un costone e l'altro delle due Nazioni.

Con rammarico questa è anche la fine del nostro viaggio; rimangono i commiati e l'auspicio di essere compagni nel prossimo anno per un'altra meravigliosa esperienza.

Le figg. 1, 3, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 35, 43, 44, 46, 49, 50, 55, 56, 57, 58, 59, 61, senza apparenti vincoli di utilizzo sono state tratte dall'autore dalle fonti citate in Bibliografia.

BIBLIOGRAFIA

- Luis SEPULVEDA, "*Patagonia Express*".
- Federico B. KIRBUS, "*Magica Ruta 40*".
- Alvar Núñez CABEZA DE VACA, "*The Shipwrecked Men*".
- Raccolta multimediale del Museo del Bicentenario di Buenos Aires.
- Museo ferroviario della "*Estacion de ferrocarril Retiro*".
- Raccolta documentale del Museo "*Los Glaciares*" di El Calafate.
- *Parque Nacional Tierra del Fuego*.
- Le foto di gruppo 40 e 45 sono state fornite dal Socio CIFI Prof. Goffredo ROSSINI.