

ATLANTE

alla scoperta del mondo



TOKYO OGGI: FRA TRADIZIONE E FANTASCIENZA
ESCLUSIVO: IL FIEPPOLO DELL'AFRICA SU UNA BARCA EGIZIA
IN MOSTRA A ZURIGO I FENOMENI DELLA NATURA
LE CITTÀ-CAPOLAVORO: VERONA
APPUNTAMENTO DI VELIERI PER FESTEGGIARE QUÉBEC
TRANSAMAZZONICA: LA CORSA IMPOSSIBILE

IL MENSILE DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI



QUEI PAZZI DELLA TRANSAMAZZONICA

Testo e foto di Jacek Palkiewicz

*Duemilacinquecento chilometri in Land Rover
sulla famosa pista brasiliana
trasformata dalle piogge in un fiume di fango:
due equipaggi italiani hanno partecipato
alla "corsa impossibile" attraverso la foresta vergine
e uno di essi si è classificato primo.*

L'ambiente: sabbia e fango, un mare di fango. Guadi pericolosi in acque infestate da piranha, caimani e pesci come murene che ti scaricano addosso elettricità. Sole e pioggia che si danno il cambio in una tormentosa altalena quotidiana, con una temperatura di 40-45 gradi all'ombra e l'ago dell'igrometro che si mantiene costante sui valori del 90-95 per cento. Nugoli di zanzare, piccole e divoratrici, che dove pungono fanno uscire il sangue. Serpenti velenosi. Giaguari.

La corsa: un raid di 2500 chilometri da percorrere in Land Rover in mezzo alla foresta vergine, su una pista che quasi sempre è tale soltanto di nome poiché si perde nei fiumi, scompare nel buio fitto della vegetazione equatoriale, viene sommersa da una poltiglia scivolosa come l'olio. Sedici giorni di fatica e di imprevisti d'ogni tipo, a lottare contro il tempo, la natura ostile, i guasti meccanici. Soprattutto contro la propria resistenza fisica e nervosa, pronti ad affrontare in qualsiasi momento difficoltà improvvise. Un'impresa ai limiti dell'impossibile, una sfida a superare se stessi, una follia calcolata: questo il *Camel Trophy 1984*, svoltosi nel mese di aprile da Santarém a Manaus, nel cuore dell'Amazzonia brasiliana.

Il campo dei partecipanti comprende due coppie italiane: Alfredo Redaelli di Lecco e Maurizio Levi di Milano, che formano l'equipaggio di *Italia 1*; Sandro Damiani, genovese, e Giancarlo Barocelli, piacentino, che costituiscono l'equipaggio di *Italia 2*. Sono due coppie straordinarie: si classificheranno al primo e al quinto posto, rispettivamente. Sono state scelte fra 15 500 candidati al termine di una serie estenuante di test pratici e teorici che dovevano far emergere, oltre all'abilità specifica di guida fuoristrada, doti eccezionali fisico-psichiche: adattamento alle situazioni più imprevedibili, assorbimento di stress prolungati, equilibrio caratteriale, senso dell'orientamento, disponibilità a collaborare con gli altri, inventiva nel sapersi trarre d'impaccio. In una parola: maturità sotto tutti i punti di vista.



Nessuno di loro si conosceva prima. Gli abbinamenti non li hanno chiesti, sono stati fatti dagli psicologi che, insieme con i dirigenti della Federazione Nazionale Fuoristrada, hanno presieduto alle selezioni. In gara con gli italiani ci sono dieci equipaggi: due ciascuno in rappresentanza di Spagna, Olanda, Germania Federale, Belgio e Svizzera. Completano il convoglio otto auto, sulle quali prendono posto i responsabili dell'organizzazione (capo-spedizione, direttore sportivo, medico) e una squadra di meccanici, giornalisti, fotografi e cineoperatori. In tutto, una sessantina di persone. Io sono particolarmente fortunato: seguirò la corsa sull'auto di quelli che la vinceranno.

Le venti Land Rover ci attendono a Santarém, un importante centro commerciale sul rio Tapajós. Sono del modello "110" («Un incrocio ben riuscito fra la Range Rover e la classica "109"», giudica Redaelli, «con un sistema di sospensioni che garantisce una buona aderenza al terreno»). Nuove, di serie e tutte eguali, vengono assegnate per sorteggio. Montano una batteria di fari aggiuntivi e dispongono di due ruote di scorta. I pezzi di ricambio

sono ridotti al minimo indispensabile, così come le provviste alimentari e il vestiario. Il grosso del carico è riservato al carburante: una quantità enorme, per 1500 chilometri di autonomia. Enorme, ma non eccessiva, perché laggiù, nella foresta, di posti di rifornimento potremo trovarne soltanto due. Quelle taniche che sbalanzolano nel gipone sono una sicurezza, ma ci daranno grattacapi non indifferenti: come quando dovremo scaricarle per effettuare una prova speciale e poi tornare indietro a riprenderle.

Il via alla competizione viene dato il 5 aprile alle 7 di sera. È un preludio di quello che ci aspetterà nell'"inferno verde" dell'Amazzonia: 374 chilometri di pista disastrosa, ma ancora passabile, tanto per familiarizzarci con l'ambiente e con il mezzo. Una tappa di trasferimento, fuori gara, ma già sufficiente a indurre due giornalisti italiani a fare *dietro-front* e tornarsene a casa. Prima dell'alba siamo sul rio Tapajós in attesa del traghetto che ci trasporterà a Itaituba. L'avventura vera inizierà da qui. Prima di intraprenderla c'è però da far spesa: prodotti alimentari in scatola, pane, frutta, be-



< di pag. 94

vande. Ognuno di noi ha un'idea molto vaga di quello che lo aspetta, ma sa, almeno per sentito dire, che potrà resistere al caldo e all'umidità irrespirabile della giungla solo bevendo moltissimo: è quindi ai bottiglioni di acqua minerale che si dà soprattutto la caccia. Ma chi avrebbe mai immaginato che dovremo ingurgitare anche otto-dieci litri al giorno? Comunque, ci viene raccomandato di acquistare solamente l'essenziale. Niente pesi inutili a bordo: l'auto più leggera va meglio sul fango. Un'ultima doccia in una locanda di decima categoria, un pranzo accettabile e poi tutti in macchina.

La meta è Igarape Montanha, distante 155 chilometri. Si parte con una prova speciale di regolarità, la prima delle diciotto previste dal regolamento e che comprendono tratti in velocità, guadi, guida in retro-

marcia, superamento di dossi sabbiosi, *economic run* (vince chi va più lontano in minor tempo con una data quantità di gasolio), e via dicendo. Ma noi ne faremo solo dodici perché il percorso preventivato in 3500 chilometri dovrà essere accorciato di un migliaio per impossibilità assoluta di proseguire. «Dovete tenere una media di 50 chilometri all'ora», ordina il direttore sportivo. Per quanti chilometri? «Non si sa», risponde: «fino al primo posto di controllo». Quel misterioso "non si sa" ci accompagnerà come un ritornello ossessante fino all'ultimo giorno del *Camel*.

Subito fuori del paese imbocchiamo la famosa Transamazônica. Hanno impiegato quasi dieci anni a costruirla per congiungere la costa atlantica del Brasile con il confine peruviano: un'opera colossale, di cinquemila chilometri, realizzata

con eccezionale dispendio di mezzi e di energie. Nei progetti avrebbe dovuto far decollare lo sviluppo economico di tutta la regione del Norte, per una superficie complessiva che è dodici volte superiore a quella dell'Italia. Ma non era ancora stata completata che già se ne evidenziavano i limiti: la faraonica "autostrada della foresta" è praticabile solo da luglio a novembre, durante la stagione secca. Negli altri mesi dell'anno le piogge torrenziali la trasformano in un pauroso pantano in cui non c'è mezzo meccanico che possa muoversi. Doveva essere lo strumento principale per lo sfruttamento di immense risorse agricole: ma noi, di *fazendas*, ne abbiamo incontrate ben poche, condotte da famiglie di coloni che, pur di abbandonare le *favelas* delle metropoli del Sud, hanno accettato assegnazioni gratuite di 400-500 ettari ed



oggi si trovano a vivere su palafitte di sei metri per salvarsi dalle inondazioni e raschiano pochi centimetri di terra fertile (sotto il sottile strato di *humus* l'Amazzonia è roccia) per far crescere un po' di ortaggi, mais e banani. Per aprire questa arteria nella giungla si è violentata la natura, mettendo a repentaglio un delicatissimo ecosistema. Ma subito la natura si è presa la sua rivincita: la foresta per lunghi tratti si è richiusa su se stessa, rigenerandosi in un tempo incredibilmente breve, ed ora ci costringe a scendere spesso dall'auto e a farci largo col *machete*. La "Trans", insomma, è un fiasco pressoché totale.

Mentre maciniamo chilometri un giorno dopo l'altro praticamente senza sosta, facendo saltare tutte le medie che erano state calcolate dagli organizzatori in un percorso esplorativo effettuato qualche mese fa in ben altre condizioni ambientali, ci tornano in mente le parole di Carlos, l'addetto al distributore di benzina che ci ha fatto il pieno a Santarém: «Le piogge non sono ancora finite. In questo periodo non avete alcuna probabilità di compiere il vostro giro. Non arriverete mai: i ponti sono crollati, il fango

Ecco i ponti: due tronchi e in mezzo il vuoto

L'attraversamento dei fiumi ingrossati dalle piogge torrenziali ha messo a dura prova la resistenza dei piloti e degli automezzi. I pochi ponti erano costituiti per lo più da due tronchi gettati tra una riva e l'altra e sui quali per passare bisognava fare veri miracoli di equilibrio. A un certo punto, mentre stava per transitare il convoglio delle venti automobili, uno di essi è crollato di schianto e i concorrenti hanno dovuto costruirne uno nuovo tagliando alberi di 30 metri. Un lavoro immane di ingegneria, costato 30 ore di fatica.



inghiette tutto. Tempo sprecato. Dovrete aspettare un mese finché il fondo non sarà asciutto». Meglio così, ci eravamo detti sorridendo di quelle esagerazioni: altrimenti che gusto ci sarebbe? Ora è diverso: Carlos aveva ragione. Il dubbio di non farcela ad arrivare a Manaus lo si legge negli occhi di tutti. Ma dura poco: nessuno mollerà.

E le auto? Quanto resisteranno a queste tremende sollecitazioni? Dopo appena un'ora di corsa la sfortuna si è abbattuta su un equipaggio spagnolo, che ha dovuto fermarsi per noie al motore: ma si è arrangiato da solo, non ha chiamato il meccanico. La richiesta di un pezzo di ricambio e l'intervento dell'assistenza costano parecchio in fatto di penalizzazioni. E anche noi, quando finiremo dentro una buca strapando le molle dell'avantreno e tranciando di netto l'impianto frenante, con il ponte anteriore appoggiato sullo *chassis*, dovremo provvedere per conto nostro a rimettere in sesto la *Land Rover*. Un lavoro immane, e fortuna che eravamo avanti di dodici ore sugli altri.

Il sole in questo periodo tramonta verso le 18, subito dopo è notte fonda. La pioggia scrosciante limita la visibilità a pochi metri e i fari riescono a stento a illuminare il percorso. Ma anche nei tratti più facili non si ha il coraggio di spingere sull'acceleratore: la preoccupazione principale è di risparmiare il mezzo perché ai fini del punteggio finale le tappe di trasferimento non contano, contano solo le prove speciali. Per dormire ci si sistema come si può: allungandosi in macchina o tendendo l'amaca fra due alberi a un'altezza tale da evitarci spiacevoli sorprese con gli animali della foresta. In amaca si cerca di riposare anche se sappiamo che da un momento all'altro verrà l'acquazzone: tanto, con l'umidità che c'è, si è fradici sempre.

I ponti sono crollati, ci aveva avvertito Carlos. Ma quali ponti? Lunghi tronchi gettati da una sponda all'altra come due binari sospesi nel vuoto, sui quali bisogna far miracoli di equilibrio per non scivo-



Acqua, fango e sabbia: le trappole micidiali di un ambiente che respinge l'incontro con l'uomo

Sopra: a nove per volta le Land Rover vengono caricate su una chiatte per attraversare un corso d'acqua in piena nei pressi di Humaitá. Per aspettare l'arrivo dei soccorsi la spedizione ha dovuto restare due giorni bloccata su una sorta di isolotto. A fronte, sopra: durante una prova speciale di superamento di un dosso sabbioso un'auto è finita in cima alla "gobba" con le quattro ruote per aria. Sotto: così appare la Transamazônica dopo un acquazzone. Pressoché impraticabile durante la stagione delle piogge, è per il resto dell'anno largamente invasa dalla foresta e presto sarà del tutto inservibile.



lare giù. «A destra, ancora un po', attento, vai via così. Bravo, ce l'hai fatta!». Chi è già passato fa da bussola a chi deve ancora passare. E, del resto, non ci sono alternative. Impossibile e controproducente "fare il furbo": se non ci si aiuta l'un l'altro, nessuno può sperare di arrivare al traguardo. «Lo spirito di solidarietà fra i concorrenti risulterà alla fine l'elemento-chiave del successo di questa edizione del *Camel Trophy*, la più dura fra tutte quelle finora disputate», sottolinea Redaelli. «Lo si è visto quando, per lo smottamento di un argine, uno di quei "ponti" è precipitato in un corso d'acqua largo venti metri. Bisognava costruirne uno nuovo. E allora tutti insieme a cercare alberi alti e robusti a sufficienza, tagliarli con la motosega, tirarli con i verricelli fino al fiume, legarli con cavi d'acciaio e collocarli fra le due rive».

Il ricordo più entusiasmante di questa corsa pazzca? Ancora la parola al vincitore: «Ecco: la solidarietà in gara fra tutti i partecipanti al di là di qualsiasi considerazione di classifica e poi gli incontri con la povera gente dell'interno», dice Alfredo Redaelli. «Autentici pionieri che mi ricordano quelli dell'epopea del West americano, cercatori d'oro all'inseguimento di un sogno irraggiungibile, cacciatori di pelli, indigeni spauriti confinati nelle riserve. E soprattutto un camionista, addetto ai trasporti speciali sulla Transamazônica. L'abbiamo incontrato su un isolotto a una cinquantina di chilometri da Humaità, quasi alla fine della nostra avventura, dove siamo rimasti bloccati due giorni per una inondazione aspettando una chiatte che ci portasse via. Il camionista Barbieri, pronipote di un emigrato italiano. Aveva spaccato il motore ed era lì da tre settimane con la giovane moglie e una bambinetta di 18 mesi. Se ne stava buono, sereno e paziente, in attesa non si sa di chi né di che cosa. Sono queste immagini, più che le emozioni della gara, più che lo stesso piatto d'ottone che ho vinto, il vero premio della mia partecipazione al *Camel Trophy*».

Jacusiek Palkiewicz