

IL GHILAN

Nell'epoca in cui i bacologi italiani dopo frequenti viaggi nella Georgia russa per acquisto di sane sementi di bachi da seta, si fecero frequenti anche nelle limitrofe provincie di Persia, il Governo del Re di Sardegna, ora d'Italia, venne nel divisamento di stabilire Consolati in Persia, vi inviò una missione straordinaria e stipulò un trattato, in cui la Persia riconobbe la facoltà della Sardegna di erigere tre Consolati, l'uno dei quali in Rescht (Ghilan), località che credevasi più delle altre opportuna per lo scopo primario del Consolato ad istituirsi. Fu anche destinato l'impiegato consolare, che avesse a recarsi colà. Il divisamento però mancò di effetto, e credo fu bene di abbandonarlo. Le sementi di Persia in generale fecero mala prova, ed io stesso che aveva consigliato la fondazione del Consolato in Rescht, dovetti per effetto d'assidue letture dei migliori documenti geografici, convincermi che nè Rescht, nè il Ghilan, offrivano quei vantaggiosi elementi pel traffico generale e speciale, che potessero remunerare la spesa non lieve che si sarebbe incontrata pel Consolato.

È vero che Rescht, e più precisamente Enzilli, è l'unico porto del Ghilan, e quindi il porto di Téhéran sul Caspio. Ma tutta quanta la Persia è adesso nelle condizioni più infelici: nella scala della civiltà e della pubblica economia, può anzi dirsi che la Persia sta alla povera Turchia nelle proporzioni in cui la Turchia sta all'Europa. Il commercio con un paese sì misero non può essere grande, e quel commercio che pure esiste si dirige per linee agevolate verso la Georgia, e per vie trascurate, ma nondimeno più opportune, verso Trebisonda. Il Ghilan è vicino a Téhéran, ma ne è

separato da una catena di monti da sei a dieci mille piedi di altezza, e le comunicazioni (non potrebbero dirsi vie) sono orribili o nulle. La popolazione del Ghilan, fu semidistrutta dalla pestilenza del 1830, nè poscia si moltiplicò, e pare che nell'intera provincia ascenda adesso a cento mille anime. Una piccola parte del paese è coltivato; il resto è coperto da dense boscaglie, che toccano perfino all'abitato di Rescht, di Enzilli, di Tornen e di Lahijan, le sole città o villaggi di qualche considerazione nel Ghilan. La zona di pianura fra le montagne ed il mare talora è larga da venti fino quaranta miglia, ma in alcun punto lo è di sole cinque od otto. Le piogge cadono in quantità eccessiva e l'atmosfera dovunque è pregna di umidità. Le ondulazioni del terreno spesso si oppongono a libera defluenza delle acque, ed i miasmi delle vaste paludi rendono il clima sempre insalubre e quasi micidiale dal giugno a settembre, che è pur la stagione dei principali lavori di campo per la coltivazione del riso e per l'allevamento dei bachi da seta. Quando il Console inglese Keith E. Abbott attraversò il Ghilan, era rattristato dall'aspetto infermiccio di tutti gli abitatori ben dissimile da quello dei montanari del distretto russo di Talsisch, che in certi mesi scendevano ad ajuto pei lavori agrarj. Nè per questi possono preferirsi terreni meno vicini e men bassi per la mancanza di strade.

Rescht è lontana brevissimo tratto dal mare, ma pel pessimo stato della via breve spazio non si può percorrere con cavalli a piccolo carico se non in un numero d'ore eguale a quello delle miglia o maggiore. Una volta si era intrapreso qualche lavoro per migliorare la via, ma si abbandonò pel sospetto che facilitasse ai Russi la marcia su Rescht se mai sbarcassero al porto d'Enzilli. Infatti i Russi in una circostanza avevano posto piede a terra, e preso il cammino di Rescht trascinando qualche piccolo pezzo d'artiglieria: fecero sforzi incredibili per avanzare nelle palude e boscaglie; ma dovettero retrocedere più per gli ostacoli del terreno che per la resistenza degli abitatori armati.

Il mare da quel lato è basso assai, e si vedono le barche anche a dieci miglia dalla riva fermarsi sicure. Nella laguna d'Enzilli però, almeno all'ingresso, ha fino trenta piedi di profondità. Il movimento annuale del porto è di ottanta a cento navi da 100 a 300 tonnellate. Tutte sono russe, e vengono pel minor numero da Astrakan, e pel maggiore da Baku, da Sahian e Lankeran: esse portano manifatture russe le quali in paese prevalgono pel nu-

mero e valore alle inglesi, che non possono giungere in queste parti di Persia se non per lunghe e disastrosissime vie. Portano altresì della nafta da Baku, di cui nel Ghilan, ed in generale in tutte le contrade circostanti al Caspio, il prezzo è minimo e la consumazione assai grande. Anzi la nafta potrà diventare, e crediamo che sia per diventare in breve, un articolo d' esportazione di immensa ricchezza anche verso regioni lontane. Le comunicazioni fra Baku e Tiflis, e quelle fra Tiflis e il Mar Nero, il che, è quanto dire coll'Europa e col mondo, migliorano rapidamente, ed anche una ferrovia è in costruzione lungo una parte di questa linea, e si fanno attivamente dai naturalisti del Governo russi gli studi sul miglior modo di raccogliere le sostanze bituminose d'ogni specie, che sono a Baku, per trasportarle al Mar Nero, e porle in concorrenza coi petroli d'America. Ma di tali studi e degli effetti probabili di essi sull'arricchimento di vaste contrade di Russia, noi vorremo altra volta occuparci. Però un pensiero mi attrista: anche noi Italiani abbiamo per un qualche tempo sperato che il nostro terreno contenesse esso pure in non poche località una ricchezza inesauribile di bitumi servibili alla necessità di industrie, che ora dobbiamo costosamente alimentare coi bitumi e coi carboni stranieri, e già apprestavamo i fondi sociali pei grandi lavori. Fatte però esperienze diligenti e numerose, siamo decaduti di troppo balde lusinghe: temiamo anzi di doverle del tutto dimettere. Quelle preziose sostanze esistono realmente nel nostro paese: sono anche sparse in vasta superficie, nè è difficile il trarne di sotterra i *saggi*, o vogliam dire le prove; ma la quantità che si ottiene è scarsa, la distillazione dei bitumi è lenta, nè il valore delle sostanze elevate basterebbe a compenso di ingenti lavori nè a dare impulso potente all'industria e ricchezza all'Italia.

NEGRI CRISTOFORO.