

D. — CIUNGKING NUOVO PORTO CINESE APERTO AGLI EUROPEI.

Nota del Prof. L. NOCENTINI.

Ciungking è oggi il porto più occidentale della Cina aperto alla attività commerciale europea; giace a $29^{\circ} 55' 50''$ lat. N. e $107^{\circ} 2'$ long. E., formando il vertice dove il Fiume Kialing si scarica nel Gran Fiume (Jangzé) a 1250 miglia dalla sua foce. È circondato da mura che hanno un perimetro di cinque miglia, e che chiudono tutto il delta; ha 17 porte, delle quali solamente 9 stanno aperte. Le mura furono ricostruite nel 1761 dal Vicerè della provincia.

La città, a differenza delle altre cinesi, non ha terreno che non sia dalupa e Riunione e si occupa principalmente della legislazione civile e criminale, dell'esercizio dei diritti politici, dei tribunali, dei culti, della pubblica istruzione e del reclutamento militare. Importante particolarmente è il primo articolo del senato-consulto, col quale si stabilisce che la schiavitù non può a titolo veruno esser ristabilita nelle colonie francesi.

(1) *Colonies Françaises* IV. cfr.: pag. 27 a 29 con 145.

(2) *Les intérêts français dans l'Océan Pacifique*. — Paris-Nancy, Berger, Levrault, 1888, pag. 77 a 80.

coperto da edifici. Un corrispondente del *Daily Press*, di Hongcong la paragona a Malta per la disposizione delle strade; « solamente — egli soggiunge — le strade di Ciungking sono sudicie e più strette ». Per quanto la popolazione, che si fa ascendere a 250 mila abitanti, sia molto densa, tuttavia la città non può distendersi, chiusa come è fra due fiumi e dalla parte di terra dalle tombe che la venerazione dei Cinesi non permette di distruggere, le quali continuano fino alla vicina città di Futucuan. Si è perciò costruita sulla riva opposta del Kialing una nuova città, non meno ricca di padiglioni e di pagode della stessa Ciungking. Anche i numerosi villaggi sull'altra riva del Gran Fiume tendono a congiungersi col caseggiato e a formare una terza città. Accade insomma qui lo stesso che è accaduto da secoli dove il Fiume Han scende nel Gran Fiume a 600 miglia circa dalla sua foce. Uciang, capitale della provincia dello Hupé, si distende sulla riva destra del Fiume Grande, mentre sulla foce dello Han, a destra, è la città di Haniang, e a sinistra Hankèu, porto aperto al commercio estero.

La popolazione è molto ospitaliera e allegra. Il fatto più insignificante offre gradita occasione di banchettare e fare baldoria nelle pagode e nei templi, disseminati sui monti vicini, di preferenza sul Laociuntung, che si eleva 1500 piedi sulle acque del fiume. Quivi, nei templi, nelle pagode e negli innumerevoli giardini la gente passa alcuni giorni di estate per godere l'aria fresca degli ombrosi viali. Dalla sommità del monte si gode la vista della città e dei dintorni.

A questo carattere gajo e spensierato della popolazione fa strano contrasto l'animadversione e quasi l'odio contro quelli, e sono molti, che hanno abbracciato la fede occidentale, cioè il cristianesimo. Spesso avvengono ribellioni per questa ragione, le quali non si arrestano fra gli indigeni, ma si rovesciano, come è naturale, anche contro i missionari. Nel 1886 il sig. Bourne dovè restare chiuso per sette mesi in un ufficio pubblico, ossia nella casa di un pubblico funzionario, dopo aver perduto ogni suo avere; e nell'anno scorso il p. Pons delle Missioni cattoliche si salvò con la fuga.

Il clima invero non è salubre. La nebbia e l'umidità invernali sono nemici della fibra formata nei nostri climi, e non valgono affatto a rinvigorire il corpo per i calori estivi. L'inverno è così mite che le rondini non sentono il bisogno di emigrare al S.. La primavera è bella, e i campi, coperti dai fiori dell'oppio, rossi, bianchi e variegati, fanno dimenticare con la vivacità dei colori le tenebre umide invernali.

Ciungking appartiene amministrativamente alla provincia occidentale del Ssü-ciuen, la più grande, e forse la più ricca di tutte le pro-

vincie cinesi, che confina ad oriente con le provincie centrali dello Hunàn e dello Hupé, a N. con le provincie pure occidentali dello Scensi e del Cansù, a O. col Coconor e col Tibét, a S. con le provincie dello Jünnàn e del Cueicèu. Ssü-ciüèn significa i quattro fiumi, che sono appunto quelli che lo bagnano e si chiamano Gran Fiume, Kialng, Min e Jalung.

Dei prodotti della provincia i più ricchi ed abbondanti sono le sete, grano, tè, metalli, muschio, rabarbaro e pelli, e fanno capo in gran parte a Ciungking, riconosciuta come la capitale commerciale della provincia.

Tale favorevole condizione ha attratto in questo porto i mercanti di molte provincie, i quali, come è costume nella Cina, si riuniscono fra compaesani in associazioni collo scopo di proteggere il loro commercio e di ajutarsi scambievolmente. In generale le sedi delle associazioni commerciali si distinguono dagli altri edifizi per grandiosità ed eleganza. È questo un modo di manifestare la solidità e le prospere sorti dei soci e del commercio che esercitano. In Ciungking è considerato come il più bello di tutti il locale dei mercanti di Kianghèu. Le tegole degli alti e sovrapposti tetti, con grandi pendenze e coi vertici rovesciati all'insù sono verniciate in verde chiaro, e le lanterne appese in ogni dove sono fasciate di tela color di rosa. Le tavole sono nere e le seggiole nere, intarsiate in oro. Le molte sale che compongono l'edifizio stanno disposte in filo lungo il fiume, il quale fa qui una curva che rende più pittoresco e mette in maggiore evidenza il Circolo commerciale.

Nel 1876 fra Sir Thomas Wade, Ministro inglese, come rappresentante della Regina, e Li-Hung-ciàng, Vicerè del Cili, come rappresentante dell'Imperatore, fu stipulata una convenzione per riparare in qualche modo all'offesa che l'Inghilterra aveva ricevuto coll'uccisione di Margary, il quale, nell'anno precedente, aveva capitanato una Spedizione per aprire una via di commercio attraverso la Birmania per la Cina occidentale.

La Convenzione aggiungeva ai quattordici porti, già aperti al commercio estero coi trattati del 1842 e del 1858, i nuovi porti di Jciàng, Uhis, Pachoi, Kiungcèu e Ciungking. Per questo ultimo, però, era posta la condizione che i battelli a vapore potessero salire il fiume, la qual cosa non si riteneva attuabile, a causa delle rapide e delle gole che si succedono a brevi interalli fra Jciàng e Ciungking.

Per dieci anni non si pensò a tentare la navigazione; ma nel 1886 il sig. A. Little, mercante in Jciàng, chiese ed ottenne dal Governo di Pekino di fare una prova. Egli allora andò a Londra e costituì una Società per la costruzione di un battello adattato alle difficoltà che do-

veva superare e per l'apertura definitiva del porto. Il battello, appena costruito, fu mandato in pezzi a Scianghai, e qui rimesso insieme, fu nel febbrajo 1888 portato dallo stesso sig. Little a Jciàng. Qui fece d'uopo il permesso del Vicerè della provincia del Ssü-ciùen per proseguire fino a destinazione. Ma il Vicerè, contrario a fare entrare un battello nelle acque che bagnano il territorio sotto la sua giurisdizione, riuscì a impedire che l'impresa riuscisse. Due anni circa scorsero in trattative fra il Ministero degli affari esteri di Londra, il Governo di Pekino e quello locale del Ssü-ciùen, le quali riuscirono infruttuose per mancanza di energia, vuolsi dire, del Ministro inglese in Cina.

Finalmente, nel dicembre 1889 i Cinesi, per la mediazione di Sir R. Hart, Ispettore generale delle Dogane imperiali, accettarono di comprare il battello « Culing » dalla Società di navigazione dell'Alto Jangzé e compensarla così dei danni pecuniari da essa sofferti per gli ingiustificati ritardi e per avocare a sè il diritto del trasporto delle merci. Il piccolo capitale sociale era esaurito, e il sig. Little davanti insormontabili difficoltà fu costretto a cedere e a mettere da parte i suoi disegni. Pare che anche in questa faccenda i Cinesi non abbiano avuto la parte del leone, perchè non sembra che possa facilmente attivarsi la navigazione col battello che hanno comprato.

Intanto le trattative proseguirono per attuare l'apertura del porto, e finalmente si giunse a stipulare una nuova Convenzione, per la quale il desiderato avvenimento doveva aver luogo il 18 gennajo u. s. Il Tao-tai, però, protrasse il tempo convenuto, ed emanò una circolare che il porto sarebbe stato aperto ufficialmente il 1° marzo. L'aver dichiarato che il commercio estero poteva incominciare, non v'ha dubbio, è già molto; ma se le navi non salgono il fiume per prendere e portare merci, la dichiarazione ha poco valore. Secondo gli ultimi giornali, giunti qua dalla Cina, stranieri e indigeni stanno ancora ad aspettare l'approdo di una nave; e sperano che il grande avvenimento possa essere inaugurato dal Ministro inglese e dal Vicerè dello Hupé.

Tuttavia non si nutrono grandi speranze di guadagno; perchè il trasporto delle merci ne accrescerà e forse raddoppierà il prezzo, a causa della difficile navigazione.
