

In ferrovia da Junnansen a Lao-cai

Note di viaggio del socio dott. DOMENICO MAZZOLANI

(con illustrazioni)

La mattina del 25 luglio 1910 lascio la mia abitazione alla Scuola di medicina militare in Junnansen, abbastanza presto, verso le 6 ¹/₄, perchè ero stato prevenuto che alcuni amici sarebbero venuti a salutarmi alla stazione.

La notte aveva piovuto alquanto; i rigagnoli delle strade lo mostravano bene, giacchè erano stati sufficientemente puliti dall'acqua piovana.

Il passo cadenzato dei quattro portatori imprimevano alla sedia un movimento impercettibile, invitante alle dolci riflessioni. I portantini di Junnansen, quasi tutti originari della vasta e popolosa provincia del Se-ciu-an, sono, infatti, fra i più abili di quanti ho potuto conoscere in Cina.

Seguiamo la via che costeggia, internamente, il muro di cinta e che si dirige quasi nettamente dall'ovest all'est. Le case basse mi permettono di ammirare un'immensa aureola di cielo rosso-vivo che imporpora alcune nuvolette quasi immobili sull'orizzonte, verso l'est, e che mi rammenta un levar del sole sulle coste dell'Appennino, visto dal mare, fra gli isolotti rocciosi del gruppo delle Lipari.

Presso la piccola pagoda, occupata pochi mesi prima dal generale Tan, comandante la 37^a brigata di fanteria, ed ora lasciata nella tristezza dell'isolamento, incontro alcuni Cinesi, i quali portano una, due o più gabbie racchiudenti l'uccelletto cantatore, tanto in voga nell'Junnan. Essi vanno a esporli nel cortile ora inaugurato della suddetta pagoda all'ammirazione, all'invidia dei loro connazionali, presi come essi dalla passione ornitologica del piccolo animale, il cui prezzo può variare da poche piastre a cinquanta, settanta e più piastre, ossia da otto o dieci lire fino a cen-

tocinquanta e più. Per alcune famiglie il piccolo uccello cantatore è la sola ricchezza casalinga di valore fisso, come presso noi un anello d'oro o un biglietto della Banca d'Italia.

Fuori della città, presso la porta dell'est, sulla strada principale che mena dal sobborgo orientale nei pressi della stazione ferroviaria, e in città sul piazzale della scuola militare, e in parecchi altri luoghi, scelti dalla abitudine, è una vera esposizione quotidiana di centinaia di queste gabbie. Un mio amico, il sig. Blanco, della Dogana imperiale, vorrebbe vedere in ciò uno dei sentimenti particolari dello spirito artistico del Cinese. Comunque sia, io credo



FIG. 1ª — Un vecchio cinese.

che l'esposizione mattinata dell'uccelletto costituisca una delle poche forze che possono fare uscire di buon ora l'Junnanese, uomo particolarmente dato al riposo prolungato, almeno fino a questi ultimi tempi di oppiomania.

Poca gente per istrada. Presso la porta del sud si succedono più frequentemente degli individui che portano dei

mezzi maiali spaccati, di bella apparenza: il lardo, abbastanza spesso e consistente, è tale, infatti, da giustificare la riputazione del maiale dell'altipiano junnanese: questi prosciutti affumicati sono infatti fra i più ricercati in tutta la Cina. Quando una ferrovia metterà in rapporto diretto questa provincia sud-occidentale colle rive dell'Jangtse, il prosciutto junnanese potrà costituire un buon articolo di esportazione. Ma, ahimè, il ricordo di alcune buone fette di prosciutto non riesce ad attenuare quello dell'atmosfera nauseabonda, impregnata degli odori emanati dalle tinelle e dai tinozzi completamente scoperti o imperfettamente chiusi, specie se scossi dagli urti trasmessi dal cattivo selciato a quel primitivo sistema di locomozione, la carretta cinese tirata da bufali. Come ingrasso animale questi residui dell'uomo saranno ottimi, ma il loro tra-

sporto costituisce una delle deficienze più gravi della polizia stradale di Junnansen, come, del resto, di ogni altra città della Provincia.

Da circa due anni, il *taotai* della polizia ha fatto porre, per il deposito provvisorio delle immondezze, un certo numero di cassettoni nelle vie della città: essi sono vuotati più volte al giorno, secondo il bisogno, da addetti alla nettezza urbana, ma, come già feci osservare a S. E. Jang, tali cassettoni avrebbero dovuto essere rivestiti all'interno, oppure costruiti in muratura. La mia osservazione è ora giustificata dalla controprova del facile rompersi delle tavole di legno e dalla difficoltà di impedire impregnazioni e odori sgradevoli. Infatti, se questi cassettoni costituiscono, da un lato, un vero progresso di igiene pubblica, stimo, d'altro canto, che non sarebbe difficile di regolarizzare il trasporto degli *escreta*, fissando ore opportune, affine di evitare il passaggio di tinelle anche nei centri più frequentati e nelle ore della massima affluenza, e obbligando a servirsi di tinelle ermeticamente chiuse. Tutta la popolazione ne sarebbe avvantaggiata.

Fuori della Porta del Sud, un domestico del marchese Tsén, mi dà una lettera e una carta da visita, una vera banderuola rossa piena di dignità, e mi fa gli auguri di buon viaggio da parte del suo *dominus*. La lettera è indirizzata ad un banchiere cinese di Pechino.

Sollevando gli occhi dalla lettera mi accorgo che i miei portatori non hanno fatto una buona scelta. Quando non sono ad *ora*, essi, come i vetturini di piazza, hanno l'abitudine di scegliere la strada più corta; così invece di continuare per la grande strada del sud, una delle più spaziose e decorative di Junnansen, girano a sinistra, internandosi in quella viuzza, di cui non conosco il nome, ma che ad ogni ora ho sempre trovato formicolante di cavalli, di cani, di bufali e di gente.



FIG. 2^a — *Maiali dell'Junnan.*

Per l'ora mattutina sono chiuse le botteghe di ferramenti, di cappellerie e le numerosissime bettole — minuscoli ristoranti dove i Cinesi usano quotidianamente, in buon numero, sfamarsi con pochissima spesa — epperciò la viabilità potrebbe essere meno difficile; ma una serie ininterrotta di carri di bufali, di cavalli da basto e di paesani carichi di cesti di legumi, di erbaggi, di polli, di anatre e di ogni altro articolo di consumo ordinario, costringono i miei portantini a soffermarsi, a gridare, a sollevare la sedia ora da un lato, talora dall'altro, per evitare l'urto di una ruota o l'incontro di un corno di bufalo, massa mobile, maestosa, di

scarsa galanteria anche verso una portantina e il suo contenuto, con pochissima soddisfazione, s'intende, della mia persona, costretta a parare i colpi secchi dei cambiamenti bruschi d'equilibrio.

Ma eccoci fuori del piccolo arco della viuzza, specie di forca caudina.

Dinanzi a noi si apre la grande piazza della « giustizia esecutiva », il cui nome deve fare trepidare il petto al prigio-



FIG. 3ª — Porta d'ingresso
d'una città nell'Yunnan.

niero cinese, che ancora attende la sentenza del pennello imperiale. Salvo casi di eccezionale gravità, ogni condanna a morte deve, infatti, essere approvata da Pechino: per solito giungono, di tanto in tanto, parecchie approvazioni nello stesso tempo, e allora il sottoprefetto del luogo si sbriga presto. Un palo e una cordicella per condannato allo strangolamento; null'altro, per il condannato alla decapitazione, che uno o due colpi di coltellaccio fra spalle e testa, e tutto è fatto. I corpi ordinariamente rimangono sul luogo parecchie ore, a scopo educativo-preventivo; ma il popolo, che talvolta sembra avere il cervello a modo suo, si affretta ad imbrattare nei grumi di sangue, sgorgato dalle due superficie di taglio, tronco e testa, o a sfregare sulla terra stessa sozza di sangue, una o più *sapecche*, appese all'estremità di una canna di bambù.

Queste monete insozzate, messe in un angolo della casa, debbono tener lontano quegli stessi spiriti malefici che hanno già traviata l'anima del giustiziato. L'intento, forse, è ottimo; ma, nonostante la circospezione di molti di cotesti spiritisti che si avvicinano ai pezzi cadaverici turandosi il naso con due dita e facendo attenzione a che la loro tunica non si contamini al contatto di qualche cosa di sporco, parecchi altri spettatori non sembrano impressionarsi molto di questo quadro macabro, e, per un occhio nuovo, la vista non ne è, francamente, delle più attraenti.

Ma anche in questione di codice la Cina nuova ha fatto grandi passi: la tortura è ora abolita; la pena della impiccagione è rimasta, perchè essa è considerata meno infamante. Come si vede, il pensiero del penalista cinese è sottile e minuzioso.

Parecchi giornali d'Occidente hanno fatto notare l'attenzione speciale apportata dalla recente Commissione cinese sull'impiego della ghigliottina: ah, povero Giusti! forse questo congegno entrerà anche in Cina, insieme con le baionette e con i cannoni.

Anche le prigioni sono state trasformate. Alle fangose tane da orsi, tanto minuziosamente descritte dai viaggiatori anche di pochi anni fa, sono state sostituite, in più province, carceri-modello. A Junnansen stesso S. E. Sce-Tsen, allora grande giudice provinciale, ne ha fatto costruire una (1908-09) come ancora non si trova d'eguale in molte città d'Occidente: sole, aria, camere secche, riparti da lavoro, scuole: il che onora veramente l'opera di progresso compiuta da questo eminente funzionario.

Sulla piazza, alla sinistra, si ergeva, fino a pochi mesi fa, una specie di tumulo sul quale si procedeva alle esecuzioni capitali. Ora è quasi tutto demolito, e una cinta in terrapieno, dietro la quale è stata piantata una fila di giovani cipressi, racchiude uno spazio semicircolare, adibito agli esercizi militari degli allievi guardie di polizia.

Giungo alla stazione circa una mezz'ora prima della partenza del treno, e già scorgo il signor U, interprete dell'Ufficio cinese degli affari esteri. È un giovane molto simpatico, dagli atteggiamenti parigini sebbene vestito alla cinese, e parlante un francese che ricorda parecchio i quartieri di Montmartre. Egli parla anche il russo, essendo stato alcuni anni alla Legazione di Pietroburgo.

Alla stazione parecchie cinesi stanno già prendendo posto nei carrozzoni: osservo alcune intere famiglie: mi si dice che si tratta

di un esodo ai campi, in cerca di vita più sicura e più calma nelle terre natali, giacchè non è improbabile che qualche sommossa scoppi in città, in seguito alla questione del sindacato minerario anglo-francese.

I fatti hanno dimostrato che la prudenza è stata eccessiva, perchè anche dopo la riunione di circa 200 persone protestanti, pochi giorni fa, contro il vicerè e il sindacato, nulla si è avuto a lamentare. Ma quest'atto di protesta ha potuto avere il suo sacrificio cruento nelle persone stesse di due o tre dei più bellicosì congregari, i quali hanno firmato, con alcune gocce del proprio sangue, una petizione di protesta contro il mal governo. Il fatto avrebbe avuto almeno della originalità, se esso non fosse stato preceduto poche settimane prima, da parte di alcuni sanguinari delegati popolari, inviati a Pechino da altre Province, i quali avevano presentato al Reggente una petizione rossa nell'intento di fare anticipare l'apertura della promessa Costituzione.

Intanto vedo giungere il sig. Brien-Butler, console generale d'Inghilterra e incaricato degl'interessi d'Italia nello Junnan, dal primo giugno scorso. È persona garbatissima, parlante l'inglese, il tedesco, il francese, l'italiano, il russo, il cinese, lo spagnuolo e forse qualche altra lingua; la sua passione delle lingue lo tiene un po' stretto nella ceppaie linguistiche, il che si traduce in un abituale parlar lento con sviluppo frequente di ricordi polifilologici.

« Buon giorno, signor dottore » mi dice con buon accento italiano, e allungandomi, da lontano, la sua mano poderosa di uomo alto più di sei piedi.

« Buon giorno, signor console: mi dispiace che si sia disturbato a quest'ora mattinale... ».

« Oh, anzi! » soggiunge con un sorriso aperto di uomo sano. « È una buona occasione per autorizzarmi una passeggiata di buon'ora. Del resto mi alzo ogni mattina alle sei ».

Scorgo, intanto, alcuni altri amici, fra i quali il sig. Magnani, uno dei due soli impiegati della Società di costruzione della ferrovia Laocai-Junnansen, rimasti per la delimitazione della zona di concessione ai lati della ferrovia. Siccome egli è italiano, questo atto può dimostrare la stima che egli gode anche presso i dirigenti della Società che esercita la linea.

Un colpo di trombetta, un fischio della locomotiva, e noi scivoliamo lentamente, impercettibilmente fuori della stazione, mentre

i miei amici mi inviano qualche altro saluto, accompagnato da gesti della mano.

La partenza di un treno in territorio cinese non ha nulla di comune con l'agitarsi e col gridio delle nostre stazioni: il cinese non perde la serietà in pubblico, e, fuori degli inchini di prammatica, non fa nulla di eccessivo.

Nel mio compartimento ha preso posto un capo distretto della ferrovia, uomo sulla quarantina, che già apparteneva alla Società di costruzione, e aveva cominciata la sua carriera nell'Junnan, come impiegato di un albergatore al km. ferroviario 88. È uno dei molti tonchinesi che, congedatosi dal servizio militare, è rimasto nella Colonia ed ha forse cambiato, più per bisogno, che per capacità, una mezza dozzina di mestieri. Questo fatto non gli è, del resto, particolare, anzi è forse una delle piaghe della Colonia.

Sulla destra, verso l'occidente, vedo le due grandi torri di Junnansen, erette, pare, in seguito alla vittoria ottenuta dalle truppe junnanesi su quelle annamite; sotto la torre situata più verso l'ovest il tetto di alcuni dei padiglioni del nuovo ospedale militare cinese.

Provo un senso di tristezza. Quest'opera, costruita su mio disegno e sotto la mia stessa sorveglianza, avrebbe potuto essere il più completo ospedale attualmente esistente in tutto l'Impero. S. E. Scen, vicerè interinale, stava disponendo il necessario per riuscirci, ma l'arrivo del vicerè Li ne ha impedito l'attuazione. Nonostante, infatti, il buon volere di S. E. Scen, e di S. E. Sce, delegato per gli Esteri, l'ospedale non ha potuto essere dotato di latrine convenienti, nè dell'istrumentario progettato.

Più lontano, verso l'occidente, ammiro l'ampio semicerchio delle montagne, che delimitano, quasi a picco, il lato sud-ovest, ovest, e nord-ovest del bel lago di Tien-tse o lago di Junnansen, il cui emissario si scarica nell'Jangtse. È una linea bitorzoluta di rocce qua e là in parte nascoste da alberi e da arbusti, che spiccano, come piccole oasi verdeggianti sulle distese biancastre della montagna. Sul fianco, a mezza distanza fra la cima e le acque del lago, si scorgono le macchie biancheggianti della famosa pagoda del Si-scian, o montagna dell'ovest, scavata in gran parte nella roccia stessa, dalla quale si gode, nelle giornate di cielo puro, tutta la bella vista del lago e della pianura di Junnansen, seminata di villaggi. Pare che questa pagoda sia stata costruita in

seguito a un terribile terremoto che avrebbe fatto precipitare nel lago stesso un fianco della montagna soprastante. Secondo l'iscrizione cinese che si legge sull'entrata della nicchia più elevata, da questa pagoda si può toccare il cielo! Un cielo di fuoco si confonde ora con la montagna, in un amplesso pieno di promessa di giornata splendida.

Il treno corre ora più rapidamente, quasi voglia dimostrare che se la sua velocità oraria non supera i 35 o 40 km., ciò de-

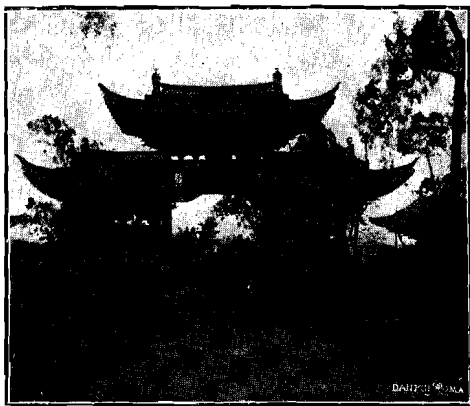


FIG. 4^a. — *Archi di trionfo
all'ingresso di una pagoda.*

della ferrovia, tutta curve e controcurve, salite e discese. Negli allineamenti di queste piane esso vorrebbe correre, correre presto. Le risaie, già inondate per il trapianto dei gambi del riso si succedono senza interruzione: sulla nostra sinistra scorgo alcune piccole pagode contornate, come al solito, di alberi, poi, un po' più lontano dalla ferrovia, il grande rettangolo bian-

cheggianti della nuova caserma di U-cia-pa, dove risiedono un reggimento di fanteria ed uno di artiglieria da montagna.

Passiamo sul primo dei numerosi ponti e viadotti metallici della ferrovia: le ruote del carrozzone ce ne avvertono con un suono più sonoro, quasi timpanico, che indica un vuoto sottostante.

Rivolgo un ultimo sguardo alla capitale junnanese: le due torri sono sempre là giganti di guardia: più lontano, verso il nord-est, una linea bianca, netta come lo scintillio di un ruscello in pieno sole; è una parte della cinta delle mura di Junnansen, che dalla piccola porta dell'Est va verso la porta del Nord, e segue l'andamento del colle roccioso di quella zona cittadina.

Verso il centro della città il colle verdeggianti per il ciuffo gigantesco dei pini della « Pagoda della Longevità imperiale »; poi, un po' verso l'ovest, sullo stesso colle, in direzione est-ovest,

la linea uniforme del lungo fabbricato delle nuove scuole normali della provincia, capace di 600 allievi, e che è costato più di 550,000 lire. Questo prezzo è forse alquanto esagerato, ma la costruzione europea essendo ancora poco conosciuta, gli operai lavorano lentamente, e, non di rado, sono costretti a disfare per tentar di far meglio.

Della serie di costruzioni a tipo europeo, iniziate dall'ex-vicere Si-leang, la scuola è, dopo le numerose nuove caserme, la più importante. Mi sovvengo, a questo proposito, della frase sarcastica, ma poco governatoriale, del vicerè Li, il quale, il giorno della prima visita, pare abbia detto al *taot'ai* dell'istruzione: « Forse i nostri allievi impareranno di più ora che hanno una bella scuola ».

Anche le nuove prigioni provinciali, costruite sotto la direzione di S. E. Sce-Tsen, allora gran giudice provinciale, secondo un sistema dei più moderni e di esecuzione accurata, hanno fatto fremere il cuore al povero governatore generale.

Dinanzi al giardino pubblico, in via di costruzione, la sua calma non potè essere conservata, tanto da decretare, seduta stante, la demolizione della palazzina centrale e di ogni altra cosa. Il *taot'ai* Lieu, che vi aveva tuttavia portata la sua migliore attenzione, non vi trovò argomento di felicitazioni: da quel giorno, credo, dovette pensare alla sua partenza, ed ora deve essere contento dei segni di stima da parte del vicerè, attualmente governatore a Mukden.

La locomotiva comincia a rallentare l'andatura, sebbene lo sbuffare frequente del fumaio indichi uno sforzo superiore. Siamo alla prima salita delle vicinanze di Cing-cung-scien ed entriamo nella serie di colli che segnano la separazione del versante di Junnansen da quello di Ileang-scien.

Verso il nord-ovest la capitale è completamente scomparsa dietro le numerose macchie cupe degli alberi dei villaggi; verso l'ovest l'atmosfera si è fatta meno rossa, più bianca, più viva: sulla immensa distesa del lago, che appare ora in quasi tutta la sua grandezza, parecchie macchiette biancastre, le vele delle numerose barche cinesi. Ancora alcuni sbuffi, poi la corsa aumenta, in una lieve discesa; un fischio della locomotiva: il primo colle era passato, il lago, la pianura di Junnansen scompaiono alla vista del viaggiatore.

Siamo a Cing-cung-scien, la prima stazione dalla capitale, sottoprefettura situata a circa 4 km. verso il sud-ovest.

Passiamo ora in mezzo ad uno dei più bei territori della regione; i poggi e i declivi sono seminati di peri, meli, peschi, albicocchi e mandorli. Nei mesi di febbraio e marzo essi rassomigliano a giganteschi mazzi di fiori bianchi come la neve, o rossi macchiati di bianco e di roseo, trasformandosi, nei luoghi in cui la pendenza della collina è leggera, in un immenso tappeto variopinto di aspetto meraviglioso.

Questi frutti, di qualità mediocre sono molto repuiati dai Cinesi: ultimamente si è cominciato ad esportarne verso il Tonchino, nono-

stante il grande ostacolo delle alte tariffe ferroviarie.

Passati sulla sinistra di un piccolo stagno dove, durante l'inverno, convergono schiere di anatre selvatiche, la ferrovia segue una piccola vallata, non di rado visitata dai lupi. Alcuni cacciatori appassionati vi hanno uccisi numerosi fagiani argentati, di qualità eccellente. La seconda stazio-

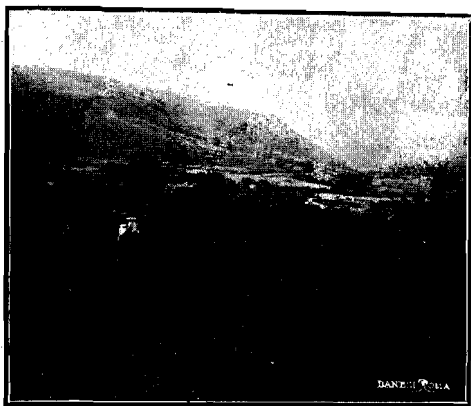


FIG. 5ª. — *Paesaggio nello Yunnan.*

ne è quella di Shuit'ang o « acque calde ». Nelle vicinanze trovasi un deposito di carbone, che i signori Pierlot-Barbage, in società con alcuni cinesi, fanno apportare da una miniera situata a un paio di chilometri verso l'ovest.

Secondo analisi fatte dalla Compagnia ferroviaria questo carbone sarebbe di buona qualità, ma troppo polverizzato, e troppo ricco in zolfo; due gravi inconvenienti, che il tentativo già fatto di mattonelle compresse non ha potuto eliminare. Nelle salite infatti il tiraggio del camino asporta molta polvere, e la produzione di anidride solforica è tale che anche i viaggiatori dei carrozzoni più lontani sono presi da irritazione della gola e da tosse. Pare tuttavia, che in seguito a qualche conveniente manipolazione resinosa, il grosso svantaggio possa essere eliminato. Dopo breve

tratto lasciamo il punto più elevato della ferrovia, all'altitudine di metri 2029. Traversiamo un colle roccioso, in cui il passo ha solo potuto essere scavato da potenti colpi di dinamite, poi sotto di noi si stende la conca azzurra del piccolo lago di Tang-Sce, di vista incantevole. Nelle sue vicinanze un imprenditore italiano aveva costruito la propria dimora, che per consenso generale fu qualificata col nome di « Bella vista ».

La ferrovia serpeggia sul fianco della montagna rocciosa, con una pendenza da 20 a 25 per mille; essa segue, per alcuni chilometri, il lato nord, nord-ovest del lago, passa una galleria e si insinua tra due altre catene di montagne, per discendere a Copao-tsuen.

Sulla nostra destra, a circa 4 chilometri da Copao-tsuen, trovasi il villaggio di Tang-sce, situato sull'emissario del lago in luogo molto piacevole. Parecchie sorgenti d'acqua solforosa, della temperatura media di 60 a 70 centigradi, vengono a gettarsi nel corso d'acqua; altri pozzi d'acqua termale si trovano nell'interno del villaggio stesso.

Su di un monticello, quasi tutto nascosto dagli alberi, trovansi due o tre pagode buddiste, abbastanza frequentate dagli abitanti delle regioni circonvicine.

Dall'alto del monticello si gode una vista splendida: dinanzi, verso l'ovest, tutta la distesa del lago d'un azzurro, talvolta, dei più puri; sulla destra, lungo il lato nord del lago, la montagna bitorzoluta per gli spuntori di roccia rimasti a nudo in seguito all'erosione delle acque che hanno, da secoli, asportato la terra di color rossastro: in alcuni punti la montagna sovrasta a piombo sulle acque che luccicano a due e trecento metri più in basso; in altri punti le terre trascinate dalle piogge e trattenute dall'uomo, hanno colmato parte delle acque e sono ora coltivate dagli abitanti di un piccolo villaggio, le cui case in pietra biancastra



FIG. 6a. — Il punto più elevato della ferrovia m. 2030, a Suitau.

spiccano bellamente fra il verde cupo e fertile delle risaie, disposte a rettangoli, a quadrati, a molteplici forme geometriche, dando al luogo un aspetto di vita e di gaiezza. Un po' più lungi dal paesello, a mezza costa fra il lago e la linea bianca della massicciata della ferrovia che si arrampica sul fianco della catena rocciosa, una specie di avvallamento, tutto un leggiadro boschetto di peschi e di mandorli. Verso il sud-ovest il lago è limitato da montagne meno alte, meno rocciose, in parte verdeggianti di giovani alberelli piantati in sostituzione di quelli tagliati per i lavori ferroviari. Verso il sud-est le acque del lago sembrano raccogliersi in un'elisse, attraverso la quale, durante la stagione delle grandi piogge, sfugge, scintillando, il soprappiù delle sue acque. In questa zona sorge Tang-sce dalle sorgenti solforose.

La loro virtù terapeutica è nota ai Cinesi già da parecchi secoli, e parecchie persone anche da lontane regioni vengono a cercarvi la guarigione di ogni forma di malattie della pelle, e di alcune malattie interne.

Esiste una piscina in comune per uomini e ragazzi: essa misura circa due metri e mezzo di largo su poco più di tre metri di lunghezza; la sua profondità a livello d'acqua è di circa un metro e mezzo. L'acqua vi penetra a getto continuo, da una piccola conduttura situata in un angolo, a fior d'acqua; non ho potuto scorgere la conduttura di uscita. Vi è gente quasi ad ogni ora della giornata, senza distinzione di età, e, quel che più importa, di malattie. Così si trovano gli uni a fianco degli altri, malati di piaghe banali, di dermatiti leggere, di ulcerazioni fagedeniche, di manifestazioni sifilitiche, di tubercoli lebbrosi, ecc. La temperatura dell'acqua un po' più alta presso la conduttura d'immissione, si mantiene nel restante della vasca a circa 40 centigradi.

Le donne hanno una piscina a parte: al tempo della costruzione della ferrovia il sig. Mozzanini, imprenditore di lavori, ed un altro italiano, avevano accomodate alcune camere da bagno per uso degli europei.

Già fino da alcuni anni nel Tonchino si è intrapresa una campagna giornalistica per la creazione d'un sanatorio per le truppe e i funzionari dell'Unione Indocinese. Dapprima l'altopiano di Milati, di poi il villaggio di Tang-sce hanno fatto oggetto di articoli giornalistici speciali. Di comune consenso la colonia francese ne avrebbe potuto avere ottimo vantaggio. Furono fatti, in

proposito, alcuni tentativi anche da parte di particolari, ma senza risultato; il governo provinciale e quello di Pechino avendo mostrato pochissima, anzi nessuna disposizione a nuove concessioni di terreno. Alcuni alti funzionari cinesi, fra i quali S. E. Sce-Tsung, tentarono allora di costituire una Società puramente cinese, ma i pochi capitalisti junnanesi non ne capirono l'importanza, specie per il fatto che, per riuscire allo scopo, sarebbe stata necessaria una somma relativamente forte.

In questi ultimi giorni l'idea è stata ripresa da alcuni notabili della vicina sottoprefettura d'I-leang-scien, il cui sottoprefetto sarebbe riuscito a trovare un capitale di circa 325,000 lire, e avrebbe incaricato un imprenditore cinese di fare il progetto. Se però la costruzione non sarà affidata a qualche straniero al corrente di tali lavori, dubbio forte che l'impresa possa riuscire, almeno in quanto concerne l'affluenza di europei. Sarà necessaria, infatti, una costruzione ottima, provvista di ogni comodità, senza di che l'europeo d'oggi non vi sarà attratto, e, senza di questo, una spesa del genere non sarà ricompensata col solo concorso dell'elemento cinese.

Il treno corre veloce per la discesa. Se un freno cedesse, non so quale sorte ci sarebbe riservata. Su questa ferrovia di montagna due elementi sono di primissima importanza: buon carbone per le salite, buoni freni per le discese.

Il fatto è stato disgraziatamente provato verso la fine di marzo. L'ultimo treno di materiale lasciava, a vuoto, la stazione di Sciuit'ang, circa mezz'ora dopo il treno che riconduceva a Mongtze alcuni ingegneri della Compagnia. Il capo treno annamita con alcune donne annamite e degli amici aveva preso posto nel carrozzone di servizio, situato in coda, e, siccome si trattava del-

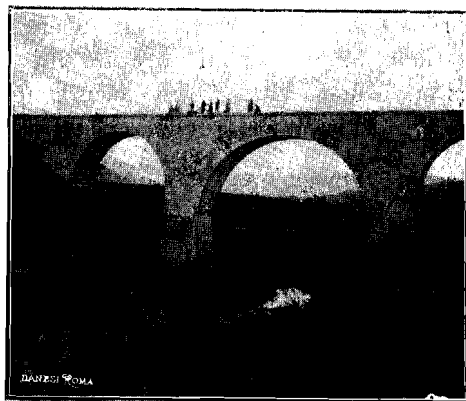


FIG. 7^a. — Ponte della ferrovia
Laocai-Junnanfu a Milati.

l'ultimo treno, ossia della fine del servizio della posa, pare che egli si fosse occupato più a festeggiare tale avvenimento che ad assicurarsi se i freni funzionassero. Il treno, composto di una quindicina di carri, quasi tutti carichi di lavoratori, *coolies* e passeggeri che avevano voluto profittare dell'occasione per rendersi ad I-leang-scien e colà prendere il treno regolare, si mise in moto e cominciò la discesa a buona velocità, ma, giunto nella zona di forte pendenza, la velocità aumentò bruscamente a tal punto che il macchinista dovette chiamare i freni; ma per la stessa velocità, i frenatori e il capo-treno non poterono forse recarsi al loro posto, e il treno fu trascinato a una corsa vertiginosa. Passata la galleria di « Bella vista », il treno essendo giunto in una zona meno pericolosa, il macchinista dette il « contro-vapore », ma la cosa essendo stata fatta troppo bruscamente, la locomotiva fu, d'un colpo, gettata fuori delle rotaie, e i primi otto o dieci carri lanciati l'uno sull'altro. Alcuni *coolies* andarono a fracassarsi violentemente il cranio sulle pietre della montagna, a parecchi metri di altezza; altri furono stritolati fra un carro e l'altro; altri più o meno gravemente contusionati. Quelli del carrozzone di servizio, sebbene fossero i più responsabili, se la cavarono con semplici contusioni. Il numero dei morti fu di 29 o 30, sebbene la Compagnia affermasse dapprima che erano solo in numero di 19. Un buon numero di feriti leggeri se la sgambettò prestamente, non tanto per la paura quanto per evitare altre noie, giacchè la Società di costruzione aveva più volte proibito agli estranei di salire sui carri di materiale.

Comunque sia, questo disastro ferroviario produsse immediatamente grande allarme, sia perchè il fatto accadde nei pressi di Junnansen, dove i mormorii ostili alla Compagnia si erano già palesati a proposito delle tariffe elevate e delle frequentissime e lunghe interruzioni del servizio, fra Laocai e Amiceu, durante i mesi da luglio a ottobre 1909; sia anche perchè l'accidente era inerente alle condizioni stesse di cotesta ferrovia di montagna, e tale da far supporre che simili disastri fossero per divenire della massima frequenza. Siccome, però, non fu difficile di ricostituire i particolari del disastro, un certo senso di fiducia ritornò presto, e ciò fu in gran parte dovuto al fatto che gli ingegneri della ferrovia cominciarono a circolare con voluta frequenza sulla stessa zona dell'accidente. Questo esempio guadagnò presto l'animo del

cinese, già di per sè fatalista, specie quando la cosa non è contraria al suo gusto, e, dopo la inaugurazione di tutta la linea, avvenuta il 1° aprile 1910, i viaggiatori non esitarono più.

Passato un ponte in muratura, gettato agilmente sul Pa-ta-ho, la ferrovia s'insinua nella gola tutta roccie del fiume, che, saltellante e talvolta profondo, scorre in un letto completamente sassoso. È tutta una ridda di gallerie, ponti in pietra, muri di sostegno e precipizi, ed una delle zone delle più importanti come lavori di costruzione, in cui l'opera italiana, sotto l'imprenditore Mozzanini, è degna di ogni elogio.

Giunti al limite nord della pianura di I-leang-scien, la ferrovia è ancora ad un livello superiore di parecchie decine di metri sulle risaie; si può così scoprire d'un sol colpo d'occhio la più gran parte della fertilissima pianura, tempestate di macchie di un verde cupo: gli alberi dei villaggi.



FIG. 8ª. — Aratura di risaia nell'Junnan.

A poca distanza havvi una piccola sorgente calda solforosa, ma di poca importanza. La ferrovia segue il fianco della montagna sul lato nord-ovest, poi si dirige più nettamente al sud, lanciandosi verso le risaie che attraversa su di un terrapieno di alcuni chilometri di lunghezza. Il lato da sud ad est è delimitato da altre catene montagnose, in parte coperte da boschi; sul loro versante est trovansi altri villaggi e delle zone di allevamento di capre e montoni.

La pianura d'I-leang-scien e la regione vicina sono celebri per l'abbondanza del riso: pare, anzi, che il mercato stesso di Junnansen dipenda dai prezzi stabiliti ad I-leang-scien.

Presentemente i campagnoli stanno trapiantando le piante di riso e, in parecchi luoghi, zappano con fatica il terreno eccessivamente secco. Come succede spesso nello Junnan in causa della intrinseca disposizione delle montagne, il regime delle acque cambia da un anno all'altro: così di due pianure vicine l'una può

ricevere acque in abbondanza, mentre l'altra ne manca assolutamente. Così, finora, mentre la pianura di Junnansen è già sufficientemente inondata, quella d'Ileang-scien lo è scarsamente, tanto che, data la stagione avanzata per il trapianto, vi è minaccia di scarsa annata. Ciò sarebbe un guaio per il Governo, perchè ogni carestia sveglia l'idea di sommossa. Tre anni or sono il riso che nel 1909 si pagava appena 3 piastre o 3.40 i 60 kg., era salito a più di piastre 15 il *picul* e le noie di una carestia furono appena evitate, grazie specialmente all'importazione di riso di Cocincina, fatta in gran parte dalla stessa Società ferroviaria di costruzione.

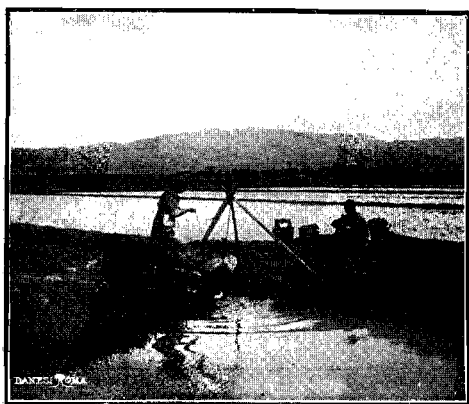


FIG. 9ª. — Irrigazione di risaie nell'*Junnan*.

Il popolo cinese, che è sempre disposto a trovare una ragione straordinaria a tutto, non ha esitato a riconoscerla nell'opera del sindacato minerario anglo-francese.

La stazione d'Ileang-scien è situata a un paio di chilometri dalla città stessa, sottoprefettura, ed è una delle principali, avendo, come quella di Junnan, di Amiceu e di Seciuen, un deposito per

le macchine e parecchi fabbricati per abitazione degli impiegati di servizio. In seguito all'incremento del numero dei viaggiatori, è stato da alcuni mesi creato un servizio complementare di treni, con parecchie fermate in vicinanza dei più importanti villaggi della regione. Questo treno, omnibus al massimo grado, si è mostrato comodo anche per i soldati accasermati a Ucia-pa, specie la domenica. Centinaia di soldati, in questo giorno di uscita, pagano volentieri la somma di 5 sens (ossia 12 centesimi e mezzo) per i 5 chilometri di percorso. Questo treno può anche servire in modo speciale per il trasporto del coke dalla stazione di Co-pao-tsien a Junnansen, dove il carbone di legna è relativamente caro, provenendo esso da luoghi boscherecci distanti due a tre giorni di marcia.

Sono appena le 10.30, ma la temperatura, fresca durante il

viaggio fino a Co-pao-tsien, è sensibilmente aumentata; ci si accorge di essere discesi dai monti. Scorgo parecchi carri carichi di sacchi di riso, diretti ad Amiceu e a Pi-se-tciai. Ne partono giornalmente parecchie tonnellate; e questo traffico di riso costituisce una delle risorse insperate della locale stazione. Esso è destinato ai minatori di Co-tcieu, i quali, fino a pochi mesi fa, si provvedevano di riso dalla prefettura di Cai-hoa-fu più vicina. Ma attualmente il riso d'Ileang viene a costar meno caro.

La regione sud d'Ileang sembra soffrire anche più della scarsità delle piogge: le risaie un po' elevate non sono neanche lavorate. Qua e là scorgo parecchi alberi di giugiole. La ferrovia penetra di nuovo in una regione ristretta: sostiamo alcuni minuti alla stazione di Ti-shui; poi, dopo alcuni chilometri, si corre fra una serie ininterrotta di montagne schistose.

Un impiegato della Compagnia mi domanda se sono al corrente dell'assassinio commesso al-



FIG. 10ª. — Mietitura del riso nell'Junnan.

cuni mesi fa da un capo-distretto francese, sulle persone di tre capi-squadra annamiti. Questo individuo, che io conobbi parecchi anni or sono come sorvegliante dei lavori di costruzione al chilometro ferroviario 93, pare abbia a suo onore già altri maltrattamenti a danno di una sua *congai* (donne annamite viventi con gli stranieri) e di alcuni suoi domestici. Secondo quanto mi era già stato riferito pochi giorni dopo il delitto, questo capo-distretto, in seguito alle osservazioni fattegli dal capo-sezione dovute a reclami seri avanzati dai tre capi-squadra, avrebbe, a mano armata, costretto due *coolies-lorry* ad aiutarlo a legare i tre annamiti e a farli ascendere su d'un picco difficilissimo, presso la ferrovia: giunto lassù, avrebbe tirato un colpo di rivoltella sulla testa di ciascuno dei tre disgraziati, i quali rimasero fulminati.

La moglie di uno degli assassinati, non vedendo ritornare il

marito, cominciò a far delle ricerche: uno dei due *coolies-lorry* avrebbe parlato e il capo-distretto interrogato dai gendarmi francesi e condotto alla prigione del consolato di Mongtse. L'imputato trovasi ora nelle prigioni di Hanoi; ma i suoi colleghi sono persuasi della colpevolezza dell'individuo e molto angustiati dell'impressione triste prodotta fra le popolazioni annamite e cinesi dei luoghi.

A' tempi che io lo conobbi, questo capo-distretto non ebbe a mio riguardo che continue attenzioni: ciò non toglie che io mi fossi persuaso che la sua fibra fosse alquanto scossa, e il carattere impulsivo.

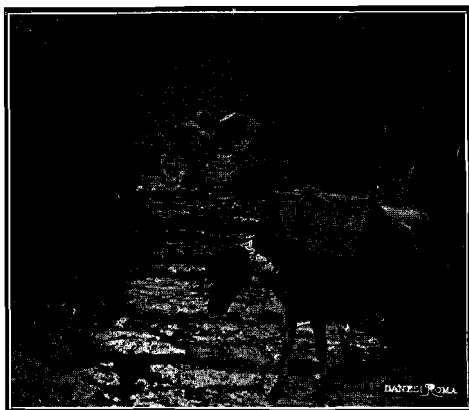


FIG. II^a — *Junnan.*
Strada mandarina in un valico.

Il dramma attuale svela, tuttavia, tale gravità di premeditazione da costituire una prova del pericolo della vita coloniale per certi organismi non validamente costituiti. Non sarebbe esagerato di preconizzare una visita sanitaria, per così dire, coloniale, sia al momento d'imbarco dalla madrepatria, sia al momento del congedo preso dai militari nella colonia stessa. Quan-

te noie e delitti sarebbero così evitati. Le colonie non dovrebbero infatti essere il *refugium peccatorum* dei diseredati organici: il contatto della vita primitiva, la constatazione per così dire di atti di violenza umana, l'abitudine delle armi e la tendenza a considerare l'indigeno come un essere inferiore, se non assolutamente nullo, possono condurre ad atti di ritorno alla vita selvaggia: occorre una forte educazione ed una fibra perfetta per poter conservare l'attitudine di alto senso d'uomo e di condotta moralizzatrice.

Sempre fra montagne raggiungiamo di nuovo il fiume, che passiamo su di un ponte d'acciaio di 50 metri di lunghezza. Il letto del Pa-ta-ho è scavato nella roccia, e limitato da masse di schisti e di calcare di centinaia di metri d'altezza. Il passo è stato vinto dai colpi tenaci dei minatori e dalla violenza della dina-

mite: ma il viaggiatore non si ferma che a gustare l'attrazione della vista panoramica, che in parte è pure dovuta alla mano dell'uomo stesso. Alle 12.30 sostiamo alquanto a Su-cia-tu, dove aspettiamo alcuni minuti l'arrivo del treno che è partito stamattina da Amiceu. Il caldo si fa sentire seriamente in questa gola: si suda e l'abito di panno comincia ad essere molto incomodo. Eppure il cielo è mezzo coperto: se il sole potesse mostrarsi in tutta la sua potenza, si avrebbe forse l'impressione di essere nella regione del Basso-Namti, sebbene qui si sia a più di 1200 metri di altitudine.

In alcuni punti la montagna sembra allontanarsi, declinando, dal lato opposto al fiume, e costituire così una specie d'immenso pertugio ad aria, veri sfiatatori della stretta gola del Pa-ta-ho. Sovente da queste stesse depressioni delle montagne penetrano, proiettati dal vento, gli acquazzoni estivi.

Lungo i pendii erti delle montagne, nelle loro depressioni erbose vedonsi pascolare alcune piccole mandre di buoi e di capre.



FIG. 12^a — *Bufalo condotto al pascolo.*

Il bue junnanese, che ha spesso tracce di una piccola gibbosità, sembra provenire dal bue selvatico, o *budorcas*, il quale vive ancora sopra alcune montagne limitrofe al Tibet. Esso non è molto grande, ma ordinariamente ben conformato e la sua carne è di buona qualità. Pare che in alcune prefetture del nord est se ne potrebbe fare grande allevamento per l'esportazione. Il cinese mangia poco bue, come quasi mai beve latte; ma i maomettani della provincia lo allevano con sufficiente cura dovendo esso sostituire le carni di maiale. L'esportazione all'estero ne è ancora proibita a causa del timore di mancare di bestiame da lavoro: quando, però, una statistica avrà potuto determinare il contingente del bisogno locale, sarà possibile permettere, colle debite precauzioni, un traffico che potrà essere del più grande interesse per la provincia.

Poco prima della stazione di Lu-fong-tsuen la rudezza del terreno ci spinge di nuovo sulla riva destra del fiume che si traversa a mezzo di un ponte in acciaio di 50 metri di lunghezza. Presso la stazione, un po' più su del piano ferroviario, noto il fabbricato ad uso degli agenti di polizia cinese. È una casa europeanizzata, ad un sol ordine di stanze: vi si scorgono alcune separazioni indicanti quattro o cinque camere. Siccome ogni corpo della guardia ferroviaria conta otto o dieci individui, è presumibile che ogni camera serva per due o tre. Taluni di questi fabbricati possono avere una o due camere di più, ma sono tutti sullo stesso tipo.

Questi agenti sono vestiti come i *policemen* di Junnansen, e dipendono direttamente dal *taotai* di Mongtse, incaricato anche delle questioni ferroviarie.

Osservo, a mezza costa fra il piano delle ferrovie e le acque del fiume, l'orticello del capo-distretto locale. Fra le aiuole di belle verze e di grosse radici, risaltano i grossi e freschi ciuffi di lattuga a foglie rossicce; il che prova che il clima e la terra junnese sono favorevolissimi agli ortaggi europei. Ciò mi era, del resto, ben noto, giacchè durante il mio soggiorno alle ambulanze dei chilometri ferroviari 50 e 88, ad altitudine inferiore e in condizioni climatiche meno buone, io avevo potuto ottenere con semenze francesi ogni qualità di erbaggi di proporzioni colossali e di ottima qualità.

Pochi passeggeri discendono e salgono: alcuni Cinesi caricano dei maiali abbastanza grandi e grassi. Essi sono collocati nei carri indigeni, come bagaglio indigeno. Sembrano soffrire molto del caldo. Giunge nel frattempo un treno composto di 13 carri di mattonelle di carbone destinato ad Ileang e a Junnansen, in previsione d'interruzione del traffico durante il periodo delle piogge.

Lasciata la stazione, il paesaggio si mantiene presso a poco lo stesso: blocchi di rocce che sorpiombano, talvolta, a parecchie diecine di metri, costituendo un pericolo permanente durante le piogge. Nei primi giorni di settembre scorso un enorme blocco si è staccato da una quarantina di metri di altezza ed ha distrutto un ponte in muratura. Alla stazione di Si-eul vedo ricostruito il serbatoio d'acqua, che era stato completamente distrutto l'anno prima da alcune violenti scosse di terremoto. In quell'occasione io stesso risentii un leggero movimento a Junnansen. La regione

di Si-eul vi è soggetta quasi periodicamente: il villaggio cinese è stato seriamente provato più volte e l'anno scorso parecchi muri e due ponti ferroviari ne hanno alquanto sofferto.

Breve sosta a Puo-sci, stazione sul genere di quella d'I-leang. Tutta la bella pianura è verdeggiante di canne da zucchero e di piante di riso: anche qui, però, pare che le piogge siano state insufficienti, sebbene in minor grado che nella zona d'I-leang.

Anche nelle buone annate Puo-sci non produce il riso necessario per la sua popolazione, a causa della mancanza abituale di acqua. La pianura è infatti in gran parte troppo alta per rapporto alle acque del fiume. Siccome, però, dal lato est vi sono catene montagnose sufficientemente ricche d'acqua, con apposito lavoro idraulico si potrebbe ottenere un'irrigazione risicola regolare.

Il villaggio di Puo-sci dista un paio di chilometri dalla stazione, sulla riva destra del Pa-ta-ho. Vi si accede per mezzo di un bel ponte in legno ricoperto di torba, sospeso mediante grosse catene di ferro. Esso è dovuto all'iniziativa quasi esclusivamente privata. La grande produzione locale è la canna da zucchero, che si accontenta di un terreno meno ricco di acqua. Lo zucchero è ottenuto mediante schiacciamento e pressione delle canne fra un grossolano ingranaggio di mole in pietra, girato da bufali. Il succo è gettato in una prima caldaia, fatto bollire e passato successivamente in altre caldaie, dall'ultima delle quali è versato in appositi recipienti in terracotta e lasciato essiccare, in forma di piccoli formaggi. Questo zucchero è di color rossastro, dolce, ma di sapore impuro. Nella sola zona di Puo-sci vi sono circa cento di tali fabbriche. Lo zucchero è venduto per poter, in gran parte, comprare del riso.

L'*hôtel* della stazione di Puo-sci è tenuto da un italiano, il quale fa anche un po' di esportazione di patate, di pelli di buoi e di bufali, di corna, di setole, di miele. Quasi tutti questi articoli provengono dalla regione di Tong-hai, distante un giorno e mezzo di carovana.

Nei pressi della stazione di Sin-ce-tzeu osservo che in un gruppo di otto donne sette sono gozzute. È dunque probabile che la regione sia fortemente presa da questa malattia. Essa costituisce, infatti, forse la principale endemia dell'Junnan.

Sulla strada mandarina fra Junnansen e Cuei-jang-fu, capitale della provincia del Cuei-ceu, vi sono villaggi in cui la popolazione

è affetta da gozzo nella proporzione dell'80 a 90 %. In un villaggio al nord-est di Junnansen, in un giorno di mercato, ho potuto contare 98 gozzuti su 105 persone.

In stazione vi è un treno composto di parecchi carri carichi di materiale carrozzabile, demolito in seguito a un deragliamento accaduto nelle vicinanze, tre giorni prima.

Alcuni scrolli di pioggia si succedono a corti intervalli: essi sono il benvenuto per le risaie, ma quanta probabilità di nuove frane, quando a tali acquazzoni succede una o due ore di forte

sole; allora il terreno si gonfia, per così dire, del vapore acqueo e frana.

Verso il km. 234, poco lungi da Amiceu, vedo una carovana di un'ottantina di muli e cavalli carichi di sacchi di riso e di damigiane di alcool di riso, destinati ai minatori di Co-tcieu. Il treno giunge in stazione di Amiceu alle ore 6 $\frac{1}{4}$, ossia con anticipo di circa un'ora sull'antico orario.

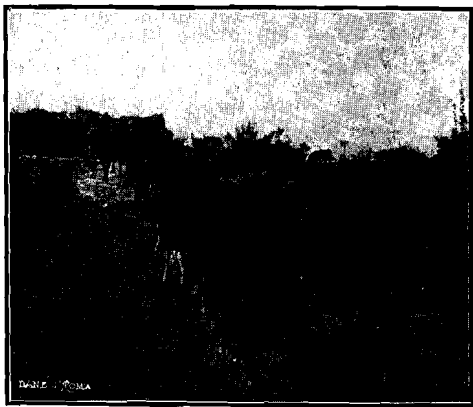


FIG. 13^a — Carovana di buoi da trasporto.

Questa stazione ha ora aspetto abbastanza importante, comprendendo otto fabbricati per l'abitazione degli agenti.

Dinanzi all'albergo della stazione vedo un gruppo di curiosi radunati intorno ad alcuni saltimbanchi: essi sembrano gustare molto i prodigi di una scimmia ammaestrata e le facezie di una specie di pagliaccio. Il fondo dell'uomo è lo stesso in ogni angolo della terra.

Amiceu dista da Junnansen 223 km. e 244 da Laocai. È la stazione di pernottamento sul percorso Laocai-Junnansen.

La regione di Amiceu non è certo delle più felici come abitazione di numeroso personale e come residenza dell'ambulanza, il luogo essendo relativamente basso (m. 1150), e completamente circondato da risaie, quindi suscettibile alle giornate caldo-umide della stagione delle piogge. Ma, a causa del frazionamento della distanza, non è stato facile, pare, di trovare un posto più adatto.

La piccola colonia di case ferroviarie offre un aspetto piacente. Uscendo dalla stazione si scorge, dinanzi, in direzione ovest un viale abbastanza largo e fiancheggiato da alberelli recentemente piantati. Alla destra, in direzione nord, si apre un secondo viale, meno largo, ma più lungo, che dà accesso alle diverse abitazioni degli impiegati, tipo di costruzione abbastanza svelto ed elegante, circondate da una staccionata. Fra questa e ogni fabbricato uno spazio sufficiente in cui trovansi gli « annessi » per le cucine e i domestici, e vi è anche la possibilità di un piccolo giardino.

Lungo il viale, e talvolta intorno alle staccionate, trovansi piantagioni di foltiricini. Queste piante credesi che possano nientemeno che scacciare gli anofeli febbrigeni, non so per quale virtù, se delle loro foglie, o dei fiori, o dei frutti, e disseccare gli stagni. Semplici ipotesi non spiegabili che col desiderio intenso di trovare una protezione contro tale flagello;

ma oggi giorno non è più permesso di crederlo, almeno ai medici. La sola utilità del ricino è di avere numerose radici che sottraggono al terreno parecchia acqua, e specialmente di dare l'olio di ricino, purgante tanto efficace negli imbarazzi gastrointestinali dei malarici.

Un po' più lontano, sul lato destro del primo viale, sorge un grande fabbricato, il principale albergo cinese. Esso ha aspetto abbastanza pulito, unicamente forse, perchè è di costruzione recentissima.

Dirimpetto a questo albergo cinese, sulla sinistra del viale, trovansi il fabbricato della polizia ferroviaria cinese, costruito all'europea, e di aspetto soddisfacente. Fra questo fabbricato e la stazione stessa evvi una costruzione di un solo piano terreno, ma sopraelevata dal suolo di circa un metro; ciò è ottima disposizione per evitare l'umidità dei muri.



FIG. 14^a. — *Giocoliere cinese.*

Alquanto più all'ovest dell'albergo cinese, trovasi « l'Hôtel de la Gare », fabbricato costituito di due porzioni; l'una ad un piano superiore, diviso in due camere da letto, le meno peggio, del resto, di tutte; il pianterreno, costituente un ambiente abbastanza vasto, serve di sala da pranzo. La seconda parte, molto più bassa, è adibita ad uso di camere da letto, camere ordinariamente poco illuminate e ancor meno aerate, nonostante la mancanza più o meno completa di vetri alle finestre.

Di fronte all'« hôtel », sulla sinistra dello stesso viale, alcune capanne in bambù spaccato, adibite a botteghe, e tenute da Cinesi. In fondo, come racchiudenti il viale, un lungo fabbricato in legno, di costruzione recente: nella sua parte centrale trovasi l'ufficio del *likin* o gabella provinciale, e il lato sud è adibito a deposito del sale destinato alla prefettura di Cai-oa-fu. Questo sale è trasportato, pare, a mezzo della ferrovia e a tariffa speciale.

Amiceu, villaggio di poche migliaia di persone, non è un centro commerciale: vi si spedisce qualche carro di riso destinato a Co-cieu. Esso non ha relazioni commerciali con Lin-gan-fu, sebbene sia a poca distanza, perchè il grande emporio commerciale della regione è sempre Mongtse, che è ad uguale distanza, e che ha anche il vantaggio di possedere vie di comunicazione più comode per le carovane.

La notte è stata calda e il sonno interrotto: anche il lenzuolo mi è sembrato di troppo. Verso l'alba un acquazzone accompagnato da qualche colpo di vento, ha apportato un po' di refrigerio. Il treno parte alle 8.8 per Lao-cai. Attraversiamo il lato sud della piccola pianura di Amiceu; passiamo un ponte in acciaio di m. 50 di lunghezza, sul tipo dei due precedenti e la ferrovia entra in una infilata di gallerie salendo sull'altopiano di Ta-tciuang. Da due o tre punti si scorge in basso la vallata di Amiceu. A Ta-ta, piccola sosta, incontro un treno di mattonelle di carbone, sempre in previsione di possibile interruzione della circolazione dei treni.

Nei pressi di Ta-ta esiste una miniera di carbone, utilizzata da una società cinese. Due ingegneri tedeschi, inviati dalla casa Carlowitz, di Scianghai, stanno facendo studi a spese dei cinesi, per trovare il miglior rendimento della miniera e l'installazione di una via di vagoncini per il trasporto del carbone alla stazione. Pare che questo carbone sia di buona qualità.

Più oltre la vista si fa più spaziosa: le risaie sono un po' più ricche d'acque: qua e là scorgo dei gruppi di gru, rigide sulle loro zampe stecchite, e sollevanti la testa in modo calmo e dignitoso.

La regione è abitata da genti del gruppo Lo-lo, generalmente bene costituite; ma le donne sembrano di fattezze inferiori a quelle delle loro consorelle dei dintorni di Puosci. Secondo notizie avute, parecchi individui della regione sarebbero affetti da gonfiore alle gambe.

Verso le dieci e mezzo si giunse alla stazione di Pi-sce-tciai. Vi è un capo stazione francese, in considerazione dell'importanza del traffico d'importazione su Mongtse e di esportazione dalle grandi miniere di stagno di Co-tcieu.

La ferrovia divide in due il colle che delimita a nord e nord-est la vallata di Mongtse. Sulla porzione ovest trovansi parecchi fabbricati cinesi, alberghi, magazzini, depositi, ecc., e l'abitazione di due impiegati delle dogane imperiali. Sul lato est trovasi la stazione, l'abitazione del capo ufficio doganale e due o tre altri fabbricati, fra i quali un albergo appartenente ad un italiano.

Lo stagno, ridotto in pezzi rettangolari del peso di circa chilogrammi 40, era, fino all'apertura della ferrovia, trasportato a dorso di cavallo dalle miniere a Man-hao, il porto più prossimo sul fiume Rosso e distante da Mongtse circa un giorno e mezzo di carovana. Attualmente è trasportato a Pi-sce-tciai e di qui a Haifong in ferrovia, a tariffa speciale sebbene più costosa del trasporto fluviale. Ma vi è il vantaggio di non rischiare il pericolo delle rapide del fiume.

Pare anzi che la ferrovia abbia facilitato il traffico dello stagno, giacchè la quantità esportata è salita sensibilmente.

Attualmente la società mineraria di Co-tcieu ha ingaggiato alcuni ingegneri della Casa Carlowitz per l'impianto di un macchinario completo, in vista di aumentare il reddito delle miniere. Pare che questo macchinario potrà estrarre giornalmente chilogrammi 4000 (?) di materiale greggio e che sarà la più importante installazione del genere, esistente attualmente in Cina. Per far venire il carbone necessario e per facilitare il trasporto dello stagno stesso, la Società è riuscita a persuadere il vicerè ad erogare i versamenti fatti dagli azionisti cinesi della Società per le ferrovie del Se-ciu-an, in pro di un tronco di circa 50 km. da

costruirsi fra Pi-sce-tciai e le miniere di Cotcieu. Sono già stati fatti parecchi tentativi di accomodamento per il trasporto del materiale ferroviario attraverso il Tonchino, ma le cose non hanno finora approdato a nulla di decisivo. Vi era poi ancora ultimamente (mese di ottobre) incertezza sul tracciato ferroviario e sulla larghezza dei binari. In questi ultimi giorni è sorta infine un'altra questione: siccome le miniere mancano d'acqua per alcuni mesi dell'anno, il vicerè sarebbe di parere di fare, dapprima, una canalizzazione d'acqua, permettente un lavoro continuo durante tutto l'anno. Il tempo s'incaricherà d'accomodar le cose, se pure, nell'intervallo, il capitale pronto sarà ancora sufficiente per l'uno o l'altro lavoro.

Attualmente l'estrazione dello stagno, che presentasi sotto forma di galena, sarebbe da calcolarsi, secondo Soulié, a circa 3000 tonnellate per anno: il suo valore sarebbe di 12 o 15 milioni. In questi ultimi tempi tutto sarebbe aumentato; lo stesso numero dei lavoratori, calcolato in 15,000 dal Soulié, sarebbe ora di più di 40,500. Molti però, non lavorano che negli intervalli fra un raccolto agricolo e l'altro.

Queste miniere di Co-tcieu, situate a circa 25 chilometri a nord-ovest di Mongtse, non si trovano esattamente presso la città omonima, ma ad alcuni chilometri di distanza. La città ha potuto, finora, essere visitata da pochissimi stranieri, in causa del sentimento ostile di quella popolazione, che teme in ogni straniero, una minaccia per le proprie miniere.

I minatori abitano nei pressi delle miniere stesse, nel periodo del loro lavoro.

(Continua).
