

In ferrovia da Junnansen a Lao-cai

Note di viaggio del socio dott. DOMENICO MAZZOLANI (1)

(con 24 illustrazioni.)

Lasciamo la stazione di Pisce-tciai dopo una quindicina di minuti di fermata. Passato il piccolo colle, la ferrovia si getta sul fianco delle alte montagne che delimitano, verso il nord-est, la bella pianura di Mongtse.

A pochi metri da noi, sulla nostra destra, una distesa d'acqua, le cui increspature vanno a lambire la base dei colli nord-nord-ovest.

Sul lato sud-est ad ovest, tutta una distesa di risaie verdi e di ciuffi d'alberi, indicanti i centri abitati dalla numerosa popolazione lolotta.

Mongtse-man-hao, è uno dei tre porti aperti della provincia dell'Junnan: gli altri due sono: Ssemao al sud-ovest; Teng-yueh all'ovest.

Mongtse non differenzia dalle altre città cinesi; conta dai dodici ai tredicimila abitanti. Parecchie abitazioni e numerosi magazzini cinesi sono stati accomodati o costruiti in seguito all'aumento di circolazione di danaro, dovuto ai primi lavori ferroviari.

Solo ultimamente, però, si è avuto un risveglio nell'amministrazione cinese, per opera specialmente di S. E. Cong, *taotai* delle dogane. In poco tempo egli è riuscito a far costruire una strada carrozzabile fra Mongtse e Pisce-tciai; ha canalizzato le acque che venivano, al tempo delle piogge, a stagnare fra la parte nord-est della città e la Concessione francese, riuscendo a dare alla località un viale circolare che potrà servire di passeggiata, quando, fra alcuni anni, gli alberi daranno ombra.

(1) Continuazione e fine. Vedi fasc. precedente.

Mongtse è il centro commerciale dell'Junnan meridionale dis-servente le prefetture di Lin-gan-fu, Cai-oa-fu ed altre regioni verso il nord-est. Vi risiedono anche parecchi azionisti delle miniere di stagno.

La Concessione francese è situata al nord-est, quasi in continuazione del sobborgo cinese. Una strada carrozzabile la circonda quasi da ogni parte. Presso la porta della città vi è l'ufficio della Posta francese; e vengono, in seguito, i fabbricati della Dogana



FIG. 15^a — Consolato d'Italia
a Mongtse.

imperiale e il parco, il più bello, certo, di tutta la provincia, comprendente l'abitazione del Commissario delle dogane stesse, poi il Consolato di Francia, i fabbricati dell'Ufficio dei lavori pubblici dell'Indocina, e, nella stessa cinta di mura, l'abitazione del regio console d'Italia, di alcuni capi-ufficio della Compagnia ferroviaria, e la sede del Circolo-biblioteca. Sulla parte opposta del viale, verso il nord trovasi il principale albergo appartenente ad un italiano, ed alcuni magazzini di generi diversi; sullo stesso lato, un poco

più verso oriente, la Concessione speciale della Società di costruzione, comprendente parecchi uffici e numerose abitazioni. Ancor più all'est, un albergo, attualmente tenute da un italiano, e due case già appartenenti alla Società.

L'ospedale consolare francese e la gendarmeria francese sono situati più al nord-ovest.

Alcuni anni or sono Mongtse aveva raggiunto, per così dire, l'apogeo della sua grandezza, come centro degli affari della costruzione ferroviaria. Vi risiedeva buon numero di impiegati della Società e di ingegneri della Compagnia e dei Lavori pubblici. Molti imprenditori dei lavori vi affluivano per ragioni di servizio, altri impiegati per passarvi il tempo dei permessi.

Anche un semplice cronista non potrebbe parlare della ferrovia Lao-cai-Junnansen senza accennare all'opera del bravo operaio italiano, e all'intrepidezza dei nostri imprenditori dei lavori.

L'ex console conte Grimani ha già trattato l'argomento in un articolo pubblicato sulla *Rivista coloniale italiana*. Tutte le questioni non vi sono state riportate con particolari che forse avrebbero meritato; ma per parte mia, io non posso, in queste semplici impressioni, parlare di tutta l'organizzazione di un'opera così colossale, forse una delle più importanti dell'Estremo Oriente, la sua lunghezza essendo di km. 465 e il suo prezzo chilometrico essendo salito a circa 350,000 lire.

Debbo tuttavia far notare che il numero degli italiani, ingegneri, imprenditori, sorveglianti, è stato più numeroso delle cifre riportate dal Grimani, e che, se disgraziatamente un pic-



FIG. 16ª — Venditori di dolciumi a Mongtse.



FIG. 17ª — A caccia sul lago di Mongtse.

colo nucleo d'italiani è stato vittima, in pochi mesi, del clima insaluberrimo del Basso Namti — in cui infondate idee teoriche avevano fatto credere che il bianco avrebbe potuto eseguire lavori manuali faticosi — buona parte dei loro fratelli hanno potuto ritrarne il più remuneratore compenso dall'opera loro coraggiosa e ferma, dando così l'impressione ai cinesi

stessi che, se la Francia ha disposto del capitale, l'italiano ha costituito la più valida cooperazione della riuscita brillante dell'opera intera.

È doveroso il ricordo di tutte queste vittime che hanno fecondato del loro olocausto glorioso l'opera di progresso civilizzatore,

riunendo queste terre lontane al cuore stesso dell'attività febbrile delle nazioni straniere.

Al momento di rimontare nel carrozzone, scorgo un impiegato delle Dogane imperiali e un americano, il rappresentante della Compagnia dei tabacchi, che avevo già conosciuto a Junnansen. Tutti e due hanno sul viso le tracce della notte di gaiezza passata a tavola.

Alla stazione del Dragone Nero, salgono alcuni impiegati della Compagnia residente a Mongtse. Questa è infatti la stazione più prossima a Mongtse, ma essendo stata costruita a fianco della

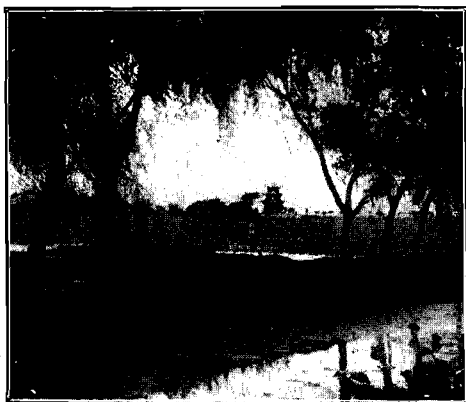


FIG. 18ª — *Pagoda nella pianura di Mongtse.*

montagna, ed essendo di malagevole accesso, non può servire, per così dire, che per i viaggiatori abituati alla vita delle montagne. Ad un momento dato, un tronco di allacciamento avrebbe dovuto riunire Mongtse a questa stazione; ma vi è la difficoltà della pendenza, il dislivello fra i due luoghi essendo rilevante. Colla futura ferrovia Pi-sce-tciai-Cocioe, la questione sarà risolta.

Dopo il « Dragone Nero », nome dovuto ad una pagoda situata a poca distanza, la ferrovia s'inalza sempre a fianco delle montagne, arrampicandosi fra trincee scavate nella roccia, sorvolando su ponti in muratura e riapparendo di nuovo, quando il terreno lo permette, come per riprendere nuova forza al bacio di questo sole dei tropici, o alla doccia di un acquazzone diretto.

Un fischio più lungo ci avverte del passaggio nella galleria di Milati, una delle più lunghe, la cui porzione centrale costituisce il punto più alto (1575 metri) del tragitto fra Lao-coai e Amiceu. Giungiamo alla stazione di Milati sotto una pioggerella fine.

Contrariamente a quanto la gran maggioranza aveva creduto, i convalescenti o i villeggianti del Tonchino non si fermano sull'altopiano di Milati, fresco, anzi troppo freddo per gente anemizzata, e luogo di strade fangose e di tristezza nei giorni di pioggia,

frequenti nel periodo estivo. Molti continuano fino a Mongtse posto a circa 300 metri di altitudine più basso e con temperatura più costante, e meno irritante per i convalescenti del Tonchino. Aggiungasi che a Mongtse si trovano parecchie case comode, già occupate dagli impiegati della Società di costruzione, ove una famiglia può installarsi con grande vantaggio di libertà casalinghe. Per coloro che desiderano delle passeggiate e la compagnia di amici, Mongtse offre vantaggi incomparabilmente superiori.

Il tentativo, dunque, d'un piccolo sanatorio a Milati può essere considerato come fallito; ma io sono di parere che, se una società riuscisse a costruire un sanatorio a Milati, provvedendolo delle necessarie comodità, il risultato non si farebbe attendere. Debbo, infatti, far notare che le persone del Tonchino avvezze ad un caldo umido straordinario, difficilmente si persuadono di indossare, sull'altopiano, abiti più convenienti, e finiscono, in breve, per sopportar male il fresco delle montagne e ad avere frequenti recidive febbrili. Basterebbe una semplice regolamentazione per vedere scomparire tali inconvenienti e profittare dei benefici di tale istituzione. Ciò merita di essere tenuto in considerazione per quello anche che i cinesi stessi hanno intenzione di fare a Tang-ce.

Lasciata la stazione di Milati, che dal punto di vista ferroviario ha importanza come sede di alcuni capi-servizio e di un deposito di locomotive, il treno attraversa un ponte in muratura e una piccola regione coltivata a tabacco e a legumi. Poi la ferrovia discende costeggiando il fiume Namti che, scavatosi il suo corso fra sassi e rocce, dà alla regione un aspetto di rudezza pittorica. Il villaggio di Se-ciuen fa appena capolino, in basso, sulla nostra destra. Poi alcuni gruppi di case si succedono fra montagne rocciose qua e là rivestite d'alberi. Ancora un ponte in acciaio di 50 metri di lunghezza, un piccolo villaggio nascosto in una specie di tana da lupi ed eccoci alla stazione di Losciuitong, quasi alla entrata di una galleria scavata in piena roccia.

Sulla sinistra il fiume si allarga, diviene taciturno, come umiliato dinanzi alle rocce che si ergono di fronte; sembra finire in questo punto; ma le sue acque hanno corrosa la base della montagna, e dopo un tragitto sotterraneo di parecchie centinaia di metri, fuoriescono dal versante sud, formando parecchie cascate. Solo durante le forti piogge una parte delle acque riesce a passare in un breve canale, e dopo pochi metri di corso sotterraneo,

superposto al primo, sgorga da rocce in una cascata più alta, rumoreggiante e di aspetto pittoresco. Queste « perdite » di corsi d'acqua sono frequenti nella provincia dello Yunnan. In alcuni luoghi sono stati trovati, secondo quanto mi è stato riferito, dei pesci ciechi.

Siamo al chilometro 140, limite nord del percorso della mia zona sanitaria negli ultimi tempi in cui prestai servizio alla Società di costruzione. Attraversiamo tutta una serie di gallerie, un'altra



FIG. 19^a — Galleria al km. 125. A destra il fiume Namti, a pochi metri della piattaforma. (Impresa Bozzolo).

piccola *boucle* discendendo presso il corso del Namti, che di nuovo dopo aver ripreso un aspetto di fiume, passa sotto una specie di ponte naturale, poi si « perde » per alcune decine di metri, fuoriesce in cascata di spuma biancheggiante e va a ricongiungersi ad un affluente che proviene dall'est. I paesani hanno profittato di questi dislivelli del fiume per irrigare alcuni terreni a risaie graziosamente disposte.

Vedo, dall'alto di un colle, i resti luridi della casa dell'imprenditore Peraldo, tre anni fa soggiorno gradito di ospitalità gentile anche pel viaggiatore sconosciuto.

La locomotiva passa e non manda neanche un saluto d'addio: dopo la febbre del lavoro quanta solitudine, quale impressione di tristezza!

Già prima di giungere presso la stazione di Co-Cu, nascosta ai piedi di un picco roccioso, quasi sempre immerso in un velo di nebbia, la ferrovia corre a poca altezza dalle acque del Namti. I fianchi delle montagne sono in parte coltivati a granoturco e a risaie disposte a scalini: qua e là qualche gruppo di capanne:

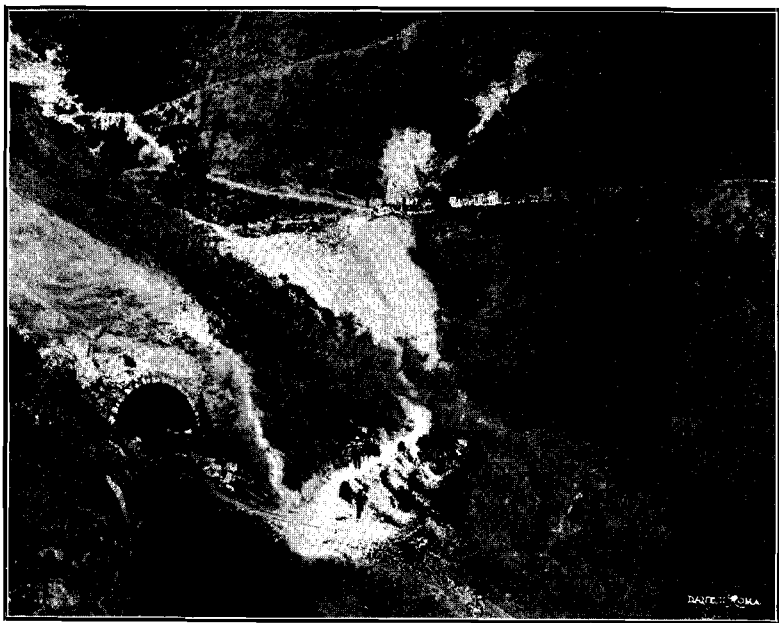


FIG. 20ª — Serie di Gallerie ai km. 116.660 e 116.300.
(Impresa Bozzolo).

è in quella regione che ebbi occasione di vedere, nel 1908, per la prima volta nell'Yunnan, alcuni indigeni albi.

Fra roccie, muri di sostegno, ponticelli gettati in basso sui valloni e torrenti, ci avviciniamo alla stazione di Lu-cu, il cui posto è stato scavato alla base della montagna. Il nome di Lu-cu è rimasto nella storia della costruzione della ferrovia, avendo il cav. N. Bozzolo, uno dei più influenti imprenditori, costruito, su di un colle soprastante, la sua dimora comoda e delle più gradite. Se negli «affari» il sig. Bozzolo è stato talora giudicato alquanto duro, nell'ospitalità egli fu sempre largo e fastoso, tanto

che gli fu attribuito il titolo onorifico d'imperatore di Lu-cu. L'album del suo salotto porta le firme di illustri ospiti: governatori, generali e consoli di parecchie nazioni.

Bisognava aver fatto i quattro o cinque giorni di traversata, a cavallo, della gola infernale del Basso Namti, per apprezzare il delizioso soggiorno di Lu-cu, dove all'aria fresca, gradevole, s'associava un panorama meraviglioso di tutta una zona di una trentina di chilometri di ferrovia di cui una gran parte serpeggiava, fra dirupi, ponti e gallerie, nella famosa *boucle* lunga circa 12 chilometri. Di là lo sguardo scopriva tutta una serie di « accampamenti »: all'est, quello del km. 116, appartenente alla stessa impresa Bozzolo, quelli dei km. 111 e 108, appartenenti agli imprenditori sigg. De Agostini e d'Amelio; al sud quello del chilometro 105, sede di alcuni impiegati della Società, e più sotto il villaggio di Scia-pa, in cui trovansi anche due alberghi per europei; poi, oltre la catena di montagne che si dirigono trasversalmente al fiume al km. 101, e come sbarrante la via, l'accampamento della « Regia » del lotto 6³, dove un forte nucleo d'italiani è riuscito a sventrare, in breve lasso di tempo, quasi due chilometri di galleria, in un « lotto » di appena cinque chilometri. Più lontano ancora, sul fondo di una serie di catene montagnose elevantesi l'una più sopra dell'altra, alcune macchie biancheggianti, il fabbricato dell'ambulanza di A-peu, situato al km. ferroviario 88 e a 1050 metri di altitudine; e, alcune decine di metri più basso, le case dell'abitazione del personale della 2^a sezione dei lavori. Lu-cu, situato al km. 119 e a 1300 metri di altitudine era uno dei più gradevoli soggiorni e di grande conforto all'imprenditore stesso, che, affaticato dei cantieri abbruciati dal sole e dal fumo delle gallerie, rimontava all'accampamento, dove la famiglia viveva in ottimo stato di salute.

Ora quanta quiete d'uomini! Alcuni getti di acqua cadente dall'alto delle trincee mi spruzzano delle goccioline sul viso: passiamo la galleria di Nu-ci-tnai, che è stata finita, l'ultima, e con ingenti spese, a causa delle venature d'acqua e della mobilità del terreno.

Il paesaggio diviene dei più pittoreschi; alla sinistra, verso est, montagne e picchi che si avanzano sul nostro capo, gravi di minaccia: l'esperienza di pochi anni, ha già dimostrato essere più che mai giustificata.

A pochi metri, talvolta separata e sostenuta da un semplice muro, la riva si precipita, impressionante per sassi e punte, verso le acque del fiume, che, schiumose, precipitano da una serie di scogli, sollevando un nuvolo di goccioline iridescenti ai raggi del sole.

Un frastuono lontano, profondo, sordo, viene fino a noi: il viaggiatore ignaro di quelle gole sbuffanti, è invaso da tacito mistero: un solo uomo pare sia disceso finora laggiù, nell'intento



FIG. 21^a — Congiungimento dei due pezzi che formano un arco unico
dell'ardito ponte d'acciaio sul torrente al km. 111.500.
(Impresa Bozzolo e De Agostini).

di utilizzare quella forza selvaggia e convertirla in elettricità, ma difficoltà speciali non ne fecero parlare più.

Sorvolati su di un ponte in acciaio di 30 metri, usciti da una galleria, appare dinanzi a noi tutto un vasto orizzonte di cielo e di montagne succedentisi l'una all'altra, poi, in basso, il corso del Namti, di cui non si vede che lo scintillio della superficie delle sue acque, come di cosa morta, la profondità impedendo di avvertirne ogni rumore.

Dinanzi a noi, verso il sud, sulla riva sinistra del fiume, giù in basso, alla base delle montagne, alcune decine di metri più sopra del Namti, la striscia biancheggiante della ferrovia, colle sue numerose bocche oscure delle gallerie. La ferrovia è appena ad otto o novecento metri distante da noi, ma così bassa, che si ha assolutamente l'impressione di una ferrovia non in rapporto con noi.

Mentre la locomotiva manda numerosi fischi, le gallerie succedendosi senza tregua, noi discendiamo con pendenza rapida, trattenuta dallo sfregamento continuo dei freni, sulla riva sinistra del fiume « Falso Namti » che proviene dall'est e si scarica nel Namti sotto le montagne di Lu-cu. La ferrovia s'interna nelle montagne, sfiora la riva del fiume, e vince d'un salto potente l'abisso pittoresco fra le due masse di rocce che, al km. 111.500, sembrano strozzare il letto del « Falso Namti », le cui acque rumorreggiano in fondo sotto la volta sapiente di archi di acciaio.

Nell'ultima galleria, sulla riva destra del « Falso Namti », il treno rallenta, poi si ferma come preso da rispetto dinanzi alla opera potente della mano dell'uomo. e, dopo il quotidiano omaggio, passa lentamente sul vortice abissale: un lampo di luce ci scopre, verso l'est, i fianchi erbosi di una terza catena montagnosa: verso l'ovest, il corso declinante del fiume, e i resti di un ponticello in ferro, lanciato ai tempi della costruzione, e le cui tavole centrali essendo cadute per la corrosione del tempo e delle intemperie, gli danno l'aspetto di triste carcassa, come ossami di cavallo carovaniero che le piaghe hanno tolto dal servizio e la privazione della biada ha lasciato morire nei pressi della via deserta.

Quanti blocchi minacciano sul nostro capo, se un'acquazzone violento venisse a diminuire la loro adesione, sovente già tanto debole!

Ai primi del settembre scorso, una dozzina di metri di rotaie sono rimaste sospese sul vuoto, al km. 115, una parte del fianco della montagna essendo *scivolata* in giù. Ciò rese necessario il trasbordo dei viaggiatori per una quindicina di giorni ed una spesa ingente per la impellente riparazione della linea.

Odo, in distanza, un fischio di locomotiva: è il treno partito al mattino da Lao-cai e che incontriamo alla stazione di Pu-tu-tein. Poca gente in stazione. Trovo il sig. Seghetti, uno dei pochi

del primo gruppo di muratori italiani che riuscì a scampare dalla morte.

Da semplice muratore egli seppe man mano elevarsi ed ora è da due anni cottimista della Compagnia ferroviaria, molto stimato ed in via di formarsi un discreto capitale con la tenacia del lavoro.

Presso la stazione osservo un piccolo gruppo di montanare: tre di esse hanno un gozzo voluminoso. Pare, del resto, che tutto

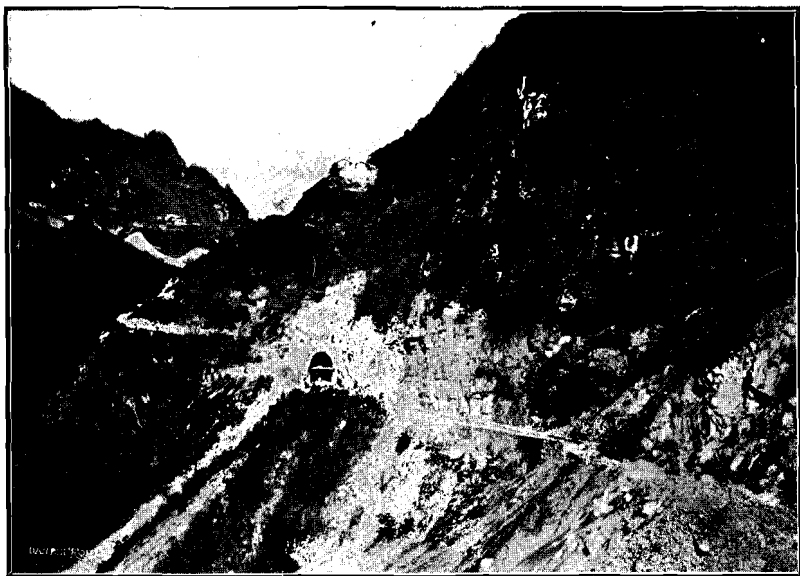


FIG. 22^a — Galleria e paesaggio della zona del « Falso Nanti » al km. 107.

il villaggio di Pu-tu-tcin, situato sulla montagna soprastante, ad alcuni chilometri di distanza, presenti una forte percentuale di tale infermità.

Quest'anno le piogge sono state, finora, relativamente scarse: alcune risaie sono a secco: c'è da augurarsi che il periodo di relativa siccità non duri troppo a lungo, la regione di Pu-tu-tcin, ritirando dal riso il suo più importante provento. Già al tempo dei forti lavori di costruzione, parecchie carovane di riso provenivano quasi giornalmente di là sostituendo, talvolta con vantaggio, il riso importato dal Tonchino.

Il sole dardeggia con tutta la sua forza, riscaldando le pareti

del carrozzone in modo che anche la giacca leggera diventa un indumento eccessivo.

La locomotiva manda un fischio; il treno si muove: un filo d'aria ci dà un po' di ristoro.

Il treno di Lao-cai comprende dei carri carichi di barili di cemento e due carri di carbone, sempre in previsione di sospensione della circolazione e di lavori d'urgenza.

Osservo che molti dei muri di sostegno sono stati rinforzati un po' dappertutto, eccetto quelli che sono stati demoliti e rifatti in seguito ai crolli verificatisi durante il 1907. Molti di questi lavori supplementari si resero necessari in seguito a fondazioni insufficientemente profonde, e, talvolta, a soverchia economia di cemento. In non pochi casi però, la causa del doppio lavoro è dovuta a particolare pessima qualità del terreno stesso. Così pare che una galleria intera, verso il km. 106, sia minacciata da uno spostamento completo di una vasta zona scivolante su di un piano inclinato di natura schistosa.

Nell'agosto del 1909 in questa regione corsi grave pericolo della persona: essendo rimasto bloccato, a causa di numerose frane, alla stazione di Milati, grazie alla gentilezza del signor Rey Rosa, allora dimorante al km. ferroviario 93, io avevo potuto tentare il viaggio in *lorry*. Ero quasi a fine dei numerosi sforzi spesi nei trasbordi ad ogni frana, quando disceso dal *lorry* per aiutare i miei *coolies* a trasportare il *lorry* stesso al di là di alcuni blocchi caduti poco prima, un nuovo blocco si distaccò a una trentina di metri sopra di noi e venne a frantumare la parte anteriore del *lorry*, mentre d'un salto indietro, avevo appena potuto allontanarmi di un paio di metri.

Attraversiamo di nuovo tutta una serie di gallerie, le cui finestre di scarico, del periodo delle costruzioni, danno, talvolta, sul fiume, che scorre profondo e mezzo nascosto dalla vegetazione delle rive perpendicolari alla sua superficie, permettendo di godere la vista di spaventoso, ma suggestivo effetto.

Il viaggiatore scorre, d'un occhio rapido, il succedersi di questi quadri di una natura imponente, ma, se mai non gli occorre di assistere a simili lavori, la sua immaginazione non riuscirà che a ricostituire la più piccola parte delle difficoltà di ogni sorta che l'uomo ha dovuto affrontare e vincere prima di offrirgli tanta agevolezza.

Basterebbe pensare allo studio del tracciato, alle pene e ai pericoli di arrampicarsi fra quegli scogli da stambecchi, ai rischi di discendere, la mano stretta ad un ramo, ad un arbusto, ad una radice, che una scossa un po' brusca avrebbe potuto rompere e abbandonare nel vuoto, a più decine di metri d'altezza, l'ingegnere coraggioso, smosso, più che dalla forza del dovere,

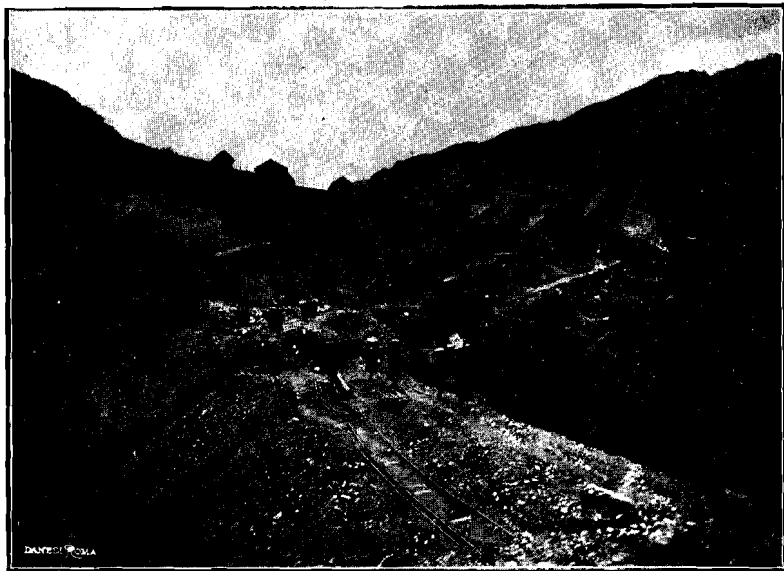


FIG. 23^a — *Lavori di sterro: operai annamiti.* (Impresa De Agostini, D'Amelio).
Km. 106.

da quell'impulso d'animo, che è l'elemento primo del suo amore dell'arte, più forte della natura stessa.

Come il medico non pensa ai propri pericoli quando cura il coleroso, così l'ingegnere costruttore non pensa alla propria vita quando il suo lavoro gli domanda d'esporsi ai pericoli di una natura selvaggia.

Scorgo di tanto in tanto forti squadre di *coolies* cinesi addetti ai lavori di completamento o ad altri d'urgenza. Essi sono quasi tutti originari della provincia di Canton.

Alcuni mesi or sono molti di questi cantonesi, fatti venire per conto delle Società di costruzione, avevano dato occasione a lamenti da parte delle autorità cinesi, perchè, non avendo un lavoro regolare, non di rado si procuravano il necessario per l'alimen-

tazione o per il giuoco, con procedimenti che non soddisfacevano sempre alle regole della più grande legalità: tanto da occasionare anche incidenti gravi e mortali. Le autorità cinesi richiesero così alla Compagnia di rimpatriare i *coolies*, ma questa, non desiderando privarsi di un ottimo elemento fisso per i casi d'urgenza del prossimo periodo delle piogge, rispose che quasi tutti i *coolies* lavoravano, ma che sarebbe pronta a rimpatriare i disoccupati.

Un mio amico, il sottoprefetto Ciao, fu incaricato, insieme con un rappresentante della Compagnia, di fare un'inchiesta: su circa 1300 cantonesi appena un migliaio aveva un cartellino di lavoro regolare, il restante fu fatto partire.

Durante la sfilata delle gallerie le pareti del carrozzone si erano rinfrescate, ma, ahimè!, per poco tempo.

Ancora delle gallerie e degli sprazzi di luce e di sole: fra due gallerie, al km. 97, tutto un polverio di goccioline iridescenti: siamo alla bella cascata di Uang-tang. In tempi di magra l'acqua cade, dall'altezza di una settantina di metri, sotto forma di una specie di filo biancheggiante, scivolante lungo il fianco calcareo della montagna quasi perpendicolare; ma durante il periodo delle piogge l'altipiano sovrastante inviando una grande massa d'acqua, la cascata diviene rumorosa, imponente e sponde un nuvolio di pulviscolo, di goccioline, che trasforma il passaggio sul ponticello in acciaio, sospeso fra esso e la ferrovia, situata in basso, in una vera doccia involontaria.

Cerco, dinnanzi a me, verso il lato sud-est, a mezza costa fra il Nanti e i picchi rocciosi di Ma-fan-tien, la massa biancheggiante dei fabbricati dell'impresa del lotto 6^a: non vi è più nessuna traccia. Lassù si sono succeduti tre imprenditori, rinomati per la larghezza dell'ospitalità e la comodità di vita; ma i due primi dovettero essere rimpatriati per ragioni di malattia.

Al km. 94 passiamo sul muro della famosa « breccia ». Appena pochi giorni prima che la posa delle rotaie vi fosse giunta un cono enorme della montagna scivolò nel fiume sprofondando circa 40 metri della piattaforma. L'ingegnere in capo, sig. Dufour, non esitò dinnanzi all'idea di un gigantesco muro, che parve, a non pochi, opera inattuabile; ma egli voleva che la posa non fosse fermata e ordinò. Un ponte in acciaio di 50 metri, costruito per il km. 386, fu lanciato provvisoriamente su quello squarcio di montagna; dal basso della breccia a più di 50 metri furono get-

tati i primi blocchi di cemento, e la massa enorme di migliaia di bolognini venne a piombare l'enorme caverna, che in certi momenti mise a durissima prova la fermezza e la sapienza degli ingegneri. Questo muro costò più di 250,000 lire, ma, prima di un anno, il ponte in acciaio potè esser tolto, ed il treno potè passare liberamente. Una volta di più la Società aveva vinto.

Anche la stazione di Uang-tang è stata collocata al posto di rocce fatte saltare con la dinamite. La sua posizione non è delle più sicure: già nel 1908 un enorme blocco si staccò dall'alto, distruggendo completamente il serbatoio dell'acqua.

Scorgo, in stazione, un treno merci comprendente, anche otto o nove carri di carbone. Noi lasciamo un carro di riso per l'alimentazione dei *coolies* di un cottimista. Un ex mio infermiere annamita mi dice che vi sono attualmente parecchi casi di malaria: molti *coolies* cantonesi fumerebbero ancora l'oppio.

Anche qui le finestre e le verande dell'abitazione del capo-stazione cinese sono protette da rete metallica come tutte le altre fino dal km. 144 in giù.

Pare che il traffico più importante della località siano i maiali: oggi, però, non ne vedo alcuno.

Il caldo continua ad essere soffocante, tanto da avere l'impressione che un uomo difficilmente potrebbe sopportare un giorno di vita in tali condizioni. Eppure io stesso vi ho passato circa tre anni e mezzo, facendo una media di tre o quattro giorni di cavalcatura alla settimana, ed ogni giorno da 8 a 10 ore di cavallo. Pioggia, vento, sole d'inferno, passaggio di torrenti a guado o a cavallo, respirando sovente nuvoli di vapore emananti dalle terre impregnate d'umidità o d'acqua, avido d'ossigeno e costretto ad una respirazione delle più penose.

L'uomo respira, ordinariamente, senza accorgersene; ma nel Namti, durante i mesi di estate, la respirazione è veramente *sentita*.

Verso le quattro mi accorgo che uno dei compagni di viaggio manifesta una certa irrequietezza. Ha movimenti quasi incoordinati, cambia sovente di posto, e sembra in preda ad un'idea a cui non sappia sottrarsi. Ad un tratto estrae da una valigetta da viaggio un flaconcino e s'avvia al *water-closet*. Ne ritorna quasi immediatamente e riprende il suo posto. La sua irritazione sembra calmarsi: il suo viso si colora, arrossa: egli comincia a sonnec-

chiare. Si lascia allora sdraiare sul sedile, la testa mezzo ricoperta da un fazzoletto. Sapendo che esso era un fumatore d'oppio, non mi è difficile riconoscere l'azione di qualche pillola d'oppio trangugiata in mancanza della pipa. Ad un tratto la sua testa era in pieno sole, la finestra non potendosi chiudere. Lo scuoto, egli apre un istante l'occhio iniettato di sangue e scintillante, poi si lascia cadere sul lato opposto. Se questo oppiomane fosse stato solo, probabilmente egli sarebbe rimasto in quella posizione e un colpo di sole gli sarebbe forse stato fatale.

Passiamo oltre la numerosa serie dei ponti e viadotti in acciaio situati in questa regione.

Verso il km. 85 scorgo, sulla nostra destra, ad alcuni metri dalle rotaie, la croce marmorea del tumulo in pietra indicante il luogo dell'assassinio dell'imprenditore italiano sig. Valz. Povero uomo! Io avevo dormito, la sera prima (fine del 1907) in casa sua, al km. 79, e poche ore prima di essere assassinato, egli aveva fatto colazione da me, all'ambulanza del km. 88. I suoi lavori erano virtualmente finiti: sua moglie si era già imbarcata a Marsiglia per venire a raggiungerlo e ripartire di nuovo per il Piemonte, facendo il viaggio attraverso il Giappone e l'America del Nord. Due palle di rivoltella, di cui una gli attraversò il cervello e l'altra la punta del cuore, tirate a bruciapelo da alcuni rivoluzionari assassini nascosti, come la belva, fra i cespugli a pochi passi dalla trincea, lo fulminavano appena alla veglia della giusta ricompensa alle sue fatiche. Due ore dopo di avermi rammentato le pene dei suoi primi lavori e la gioia dei giorni vicini egli doveva essere assassinato, e fra le tenebre della notte io giungeva alla sua abitazione per non potere costatarne che le cause di decesso.

Ad un tratto la locomotiva manda un lungo fischio: siamo sul viadotto metallico del km. 83, il più lungo di tutta la ferrovia. Esso ha una lunghezza di circa 130 metri ed è sostenuto da 8 piloni in acciaio, di cui alcuni hanno 32 metri di altezza. Ne risulta tutto un intreccio di sbarre di acciaio che danno l'impressione, a una certa distanza, di un lavoro di gigantesco ricamo. Lanciato nel vuoto e come invaso da una ridda di luce che lo attraversa da ogni parte, lo spessore delle sbarre sembra anche più esile e il viaggiatore ne prova un'impressione come di soverchia fragilità. Mi ricordo che il macchinista annamita che passò la prima volta su quel viadotto non mise in moto la locomotiva che quando

vide salire a fargli compagnia anche il capo meccanico francese: tanto ne era egli stesso impressionato. Ma anche questa volta i calcoli degli ingegneri non furono smentiti, e sul treno inaugurale noi potemmo pochi istanti dopo sorvolare su quella voragine, e su quel torrente, talvolta impetuosissimo. Pochi mesi prima io vi era stato travolto col cavallo, e fu vera fortuna se non andai



FIG. 24^a — *Imponente viadotto metallico al km. 82.*
(Impresa Valz-Magnani).

a fracassarmi il capo su di uno dei numerosi blocchi di pietra, travolti dalla furia delle acque o lanciati dall'esplosione formidabile della dinamite.

Anche la stazione del km. 82 è stata collocata al posto di massi schistosi.

È da domandarsi se realmente la Società non avrebbe potuto scegliere posti più comodi e meno costosi: la ripartizione di circa

15 km. da una stazione all'altra non era forse di tanta importanza; la questione della prossimità ai villaggi non potendo inoltre essere messa in giuoco, giacchè quasi tutti sono relativamente lontani dalle stazioni.

Questa osservazione valga anche per la stazione di La-ha-ti, che senza gravi inconvenienti avrebbe potuto essere costruita due km. più lontano, ad esempio al km. 74, e sarebbe costata forse il 50 per cento di meno.

La regione del km. 83 esporta del « Cunao », che serve per la tintura della tela.

La ferrovia scorre di nuovo quasi a picco sul fiume: parecchi fischi della locomotiva indicano le gallerie eseguite dall'imprenditore Valz: al km. 80, scorgo, giù in basso, un ponticello ad uso dei montanari, costituito di alcune grosse tavole lanciate da un blocco all'altro, emergente dall'acqua; in un punto si ha un ponticello assolutamente naturale, e una gran massa d'acqua passa per un vuoto che sembra essere stato prodotto dalla corrosione delle acque stesse. Ad una delle estremità vedesi una specie di Budda scavato nel sasso.

Al km. 74.500 vedo, sulla sinistra, in uno sfondo di montagna, poco lungi da noi, la massa biancheggiante della cascata, le cui acque erano note per la loro freschezza.

Quando mi trovavo in visita da questa parte, era un vero piacere di poter bere qualche bicchiere di birra messa al fresco in quell'acqua.

Il km. 74.500 era noto al tempo della costruzione come limite nord del « Basso Namti », la regione più malsana di tutto il tracciato, e a titolo d'indennizzo per insalubrità la Società dava a' suoi impiegati il 25 % in più del rispettivo stipendio. Durante tutto il mio soggiorno non ho conosciuto un solo europeo che, dopo qualche mese, non abbia avuto febbri malariche: solo un capo sezione, l'ing. Panciera, che faceva una profilassi antimalarica accurata non ebbe che qualche nevralgia, e piccoli maleseri. Io stesso, in seguito a strapazzi eccezionali, non ho potuto evitare la febbre, ma se ho potuto fare un servizio dei più duri, durante più di 2 anni, rimanendo in condizioni sanitarie relativamente buone, lo debbo unicamente ad un razionale uso di chinino preventivo e a un assennato regime alimentare. Questo è stato

anche uno de' principali coefficienti della resistenza straordinaria osservata fra numerosi lavoratori italiani.

Dal km. ferr. 73 al km. 71 passiamo uno dei terreni più cattivi della ferrovia: innumerevoli drenaggi furono necessari per deviare le acque zampillanti in più luoghi: in altri punti strati superficiali di grande distesa si staccavano a guisa d'enorme scaglia e scivolavano sulla piattaforma. La stessa montagna presso la stazione di La-ha-ti ha costato alla Società spese ingenti, tanto da occasionare ripetute ricerche di controllo da parte degli ingegneri governativi dell'Indocina.

A questo punto la gola del fiume sembra volersi allargare, ma una specie di veri contrafforti s'oppongono immediatamente alla vista. Dappertutto rocce, alberi, arbusti, boscaglia alta e spessa, che indica già un passaggio dalla vegetazione pre-tropicale a quella tropicale.

La-ha-ti non ha molta importanza di traffico: è un semplice deposito di macchine e di carbone: la ferrovia, infatti, comincia a salire da questo punto, con pendenza di 5-10-25 ‰.

Presso la stazione, sul posto ove, ai tempi della costruzione, era sorto un vero villaggio-mercato a causa del grande numero di *coolies*, trovansi ancora alcune capanne-botteghe: riconosco alcuni dei vecchi commercianti cantonesi e le loro mogli dal tipo sino-annamita quale si rincontra nei pressi di Moncai (Tonchino): esse non hanno aspetto molto florido, e ciò forse in seguito al soggiorno prolungato in luogo poco salubre e ad affari meno fiorenti. Il sole dardeggia sempre: l'astro divino è sempre potente, nelle terre tropicali: come lo sguardo di bella donna che cada per sincope mortale, sul fiore degli anni, esso brilla, senza agonia, ad ogni resurrezione, dall'alba al tramonto.

Poco movimento di viaggiatori. Dal carrozzone odo il rumore sordo della locomotiva che si rifornisce d'acqua: le pareti tutto intorno si riscaldano a fuoco. Faccio una passeggiata negli scompartimenti di 3ª classe: di qui dò uno sguardo ai carri di quarta, abbastanza al completo. In terza, i pochi europei fanno quel che possono per togliersi il sudore e aver un po' di refrigerio: una coppia di giovani cinesi si sventola con furia: presso di loro una giapponese, la moglie *ad'diem* di un cottimista, ha rinunciato al cappello alla parigina, un vero cestino di rose rosse e gialle, che fieramente aveva tenuto sul capo fino

a poche ore prima. Ma non vuole, perciò, aver l'aria di esser vinta: la testa leggermente rovesciata all'indietro, il gomito destro poggiato su di un cesto da mercato, la mano agita graziosamente un ventaglio; nonostante la congenita cortezza delle gambe, incrocia una gamba sull'altra, mettendo in mostra una scarpettina di pelle grigio-chiara, in parte ricoperta dal merletto della camicia, segno di civiltà moderna. L'apertura delle narici del suo nasino corto, viste dal basso gli danno un aspetto anche di qualche cosa di più corto e tozzo, nonostante che l'angolo obliquo della rima palpebrale sembri voler modificarne le proporzioni. Quanto sarebbe più graziosa codesta signora-sposa se si fosse contentata del suo abito nazionale.

I tre carri di 4^a classe sono in comunicazione diretta, ampiamente aperti e separati solo dai piedistalli delle salite. Oggi il colpo d'occhio che presentano non ha molto interesse. Alcuni annamiti, uomini e donne, si trovavano qua e là mescolati ai cinesi seduti o semisdraiati sui banchi, disposti lungo le due pareti laterali dei carri, su tutta la loro lunghezza. Alcuni maiali legati per le zampe, e posti nel bel mezzo del passaggio, sbuffano dal caldo.

Alcuni viaggiatori hanno preferito coricarsi nello spazio fra i due banchi, sui grossi bagagli: molti uomini non hanno che i pantaloni, e si sventolano il capo, il petto, le gambe. È un fatto che ho osservato a più riprese: il cinese, e anche l'annamita, sopporta male, almeno lo fa credere, tanto il caldo quanto il freddo.

Un fischio annunzia la galleria del km. 69. Non ne avremo più che ad Ho-Keu, al km 1. In questa regione vi sono enormi trincee tagliate nello schisto nero, quasi vera lavagna, i cui blocchi furono, dalla dinamite, lanciati quasi direttamente nel fiume.

Questa circostanza permise un forte guadagno all'imprenditore italiano, ma i *coolies* cantonesi che vi hanno lavorato, per poco non fecero giustizia sommaria del nostro compatriota. Avendo questi deciso ritornare in Italia per alcuni mesi, egli aveva delegato i suoi poteri ad un suo capo servizio, il quale, forse nell'intento di raspare sulla faccenda, aveva dato solo un acconto a questi *coolies*. Essi, però, saputo della partenza dell'imprenditore, e pensando che in seguito il dissidio sarebbe stato più difficile ed accomodare, attesero l'imprenditore, e, verso le 6 di sera, al momento che questi ritornava all'accampamento, lo ro-

vesciarono da cavallo, lo disarmarono della rivoltella che aveva in tasca, poi, legategli le mano dietro al dorso, lo trascinarono verso il fiume, nel solo intento, forse, di trattenerlo fino a che non fosse loro stata pagata la somma di 500 piastre, oggetto del dissidio.

Pochi istanti dopo l'interprete dell'imprenditore giungeva a gran galoppo ad annunziar il fatto: i pochi europei che si trovavano già all'accampamento e la moglie stessa accorsero: io ero appena giunto dal km. 69 dove ero stato chiamato poche ore prima per curare un ingegnere, che aveva avuto un'insolazione: corsi dunque fra i primi e, date le mie qualità di buon corridore, in un istante mi trovai solo, circondato dai *coolies*, armati di coltellacci, di rivoltelle e di bambù appuntiti. Furono queste punte che mi trattennero un'istante nella mia corsa; ma l'imprenditore era già poco lontano, l'esitazione scomparve; raggiunsi il povero prigioniero che era già ammutolito dallo spavento, e, mentre io minacciavo i *coolies*, gridando in tutte le lingue note e ignote, un indiano, al servizio dell'imprenditore, riuscì molto abilmente a tagliare i legami delle mani: io presi allora l'imprenditore per un braccio e lo trascinai verso casa invitando alla calma i *coolies*, che, quasi sorpresi, rimasero passivi.

Circa duecento metri più lontano incontrammo un forte gruppo di europei, armati fino ai denti, che venivano al soccorso, densi di minaccia, come nuvoloni di maggio: fortunatamente riuscii ad evitare spargimento di sangue e, in tal modo, forse a salvar anche la pelle mia.

Verso le 9 di sera, un cinese veniva a chiamarmi per ritornar di nuovo presso il sotto-capo sezione che aveva una nuova crisi. Il momento, per me, non parve dei più lieti: passare di notte, fra gli stessi *coolies* ammutinati in vicinanza del fiume torrentizio era più che imprudente: così preferii battere il sentiero della montagna, più lungo e pericoloso per l'incontro di qualche tigre o pantera; ma questo nemico era più incerto della presenza dei *coolies*. Delizie del povero medico!

Passiamo, d'un salto, il ponte d'acciaio del km. 64.500: qualche sbuffo d'acqua saltellante, a poca profondità da noi: la ferrovia s'insinua di nuovo fra due masse rocciose, abitate da truppe di scimmie, dalla testa rossiccia. La strada di servizio della costruzione passa su di noi a parecchie decine di metri, scavata nelle

rocce schistose, e molto pericolosa per le carovane mulattiere: non pochi cavalli hanno infatti trovato una fine tragica, trascinando il loro carico nel precipizio.

La ferrovia continua sempre in un simile terreno: curve, muri, ponticelli; alla nostra sinistra, trincee più o meno alte, più o meno rocciose; alla destra il fiume, più o meno basso, più o meno rumoreggiante.

Siamo presso il km. 58: quanti ricordi di tristezza e di allegria, quanta vita quattro anni fa: ora riconosco appena il ciuffo degli alberi delle rocce cavernose situate fra i due gruppi principali di case dell'accampamento. Al posto del fabbricato sono cresciuti arbusti ed erbaccia: solo una linea di erbe più basse indica ancora il percorso della strada che conduceva dal viottolo di servizio all'accampamento stesso. Quante volte io l'ho percorso dopo il tramonto del sole, affaticato dalle lunghe e frequenti escursioni, incurante del pericolo d'incontrare delle pantere, così numerose nella regione, o anche qualche tigre. Colà ho avuto dei cani e delle capre sgozzati e asportati a pochi passi della mia abitazione: ma la fatica mi rendeva indifferente al pericolo. L'uomo può abituarsi a tutto, anche al più grave pericolo delle belve. Al km. 50 altro ponte in acciaio di 30 m. di lunghezza. Appena un istante di rumore metallico, timpanico: poi corriamo sotto i picchi del km. 49, di difficile accesso ai primi lavori; ora il viaggiatore non ha più neanche il tempo di pensarvi.

Al km. 46 un viadotto in muratura, poi una serie di rocce calcaree, tutte scavate da caverne profonde, fredde, oscure: al km. 45 un altro ponte in acciaio. A lato, sulla riva destra del fiume, due grandi croci di sasso: l'una rammenta un ingegnere francese, che viaggiando di sera in pieno buio, cadde nel fiume, e il suo cadavere fu trovato, alcuni giorni dopo, nelle vicinanze. L'altra indica il nome di un imprenditore italiano, che, gravemente ammalato, non volle disertare il cantiere e morì, soldato del progresso, sul campo di battaglia.

Un fischio della locomotiva mi scuote dai mille ricordi del tempo passato colà: siamo alla stazione di Lao-fan-tciai. Il villaggio si trova sulla montagna, verso l'occidente; ma non sembra di grande importanza. Vi abitano alcuni funzionari cinesi: il resto è popolazione montanara autoctona.

Si riparte. Cerco su d'un poggio, presso la stazione, l'abita-

zione di un collega italiano, che vi passò più di un anno: anche qui più nessuna traccia, sebbene per la sua vicinanza alla stazione avesse potuto divenire la dimora di qualche cinese. Correndo adesso lungo la riva destra del fiume e le montagne essendo alla nostra destra, il sole non ci tormenta più: a quest'ora, d'altra parte, il suo calore incomincia ad affievolire.

Rivedo invece gli enormi blocchi rocciosi, veri fianchi di montagna, caduti forse da qualche secolo in mezzo al fiume: grossi alberi dai fiori rosso-lilla, vi si inalzano ombrosi.

Al km. 35 cerco invano i resti della 1^a sezione e dell'ambulanza, mio primo soggiorno. Erbaccia, arbusti, boscaglia. La natura è, qui, veramente crudele: un anno, due anni dopo, essa ha cancellato ogni traccia di ricordo sotto il suo manto di vegetazione potente.

È là che io sono stato scosso in ogni mia fibra dai brividi intensi della prima febbre malarica: ai ginocchi, ai reni erano mille atroci punture di spillo, e che tormento quello sbatter dei denti, come due mascelle d'una carcassa, che una corrente elettrica mette in moto. Sbattere talvolta furioso, che sconquassa tutto il vostro povero corpo già inerme, raggomitato, come per difendersi da quel freddo insano; poi il corpo stesso è preso da una specie di movimento vibratorio-oscillatorio: l'occhio turbato, si socchiude, e il veleno della febbre vi flagella, come misera barca percossa dalle onde in furia.

Ma ecco le prime sbuffate di calore, calore secco, irritante che diviene tutto un fuoco. La luce diventa insopportabile; il pensiero sembra offuscarsi, poi concentrarsi in una specie d'idea sola: l'analisi dei diversi stati dell'accesso febbrile: il dolore congestivo al fegato e alla milza, la congestione cerebrale: a ciò segue un momento d'anamnesi completa.

Questo accesso di febbre fu inevitabile: da tre giorni non avevo potuto prendere chinino, nove frane prodottesi nella stessa giornata avendomi sbarrata la strada di ritorno all'ambulanza e la piccola provvista di chinino essendo divenuta inutilizzabile in seguito al passaggio d'un piccolo torrente che ordinariamente non presentava difficoltà di guado.

Al calore del fuoco ardente succede un prurito, specie di punzecchiatura: le prime stille di sudore appaiono, poi da tutto il corpo colano abbondanti rigagnoli: parecchie camicie e lenzuoli

ne sono inzuppati, spandendo nella camera quell'odore speciale di sudore malarico, così facile a riconoscersi dal malato stesso. Due giorni dopo, un malato più grave, mi reclamò: dovetti così sorreggermi a cavallo per più di 4 ore per sentieri selvaggi, veri rompicolli. Da quel tempo la febbre mi è stata meno crudele. Se il mio servizio fosse stato meno duro, forse, con conveniente chinino preventivo, non ne avrei più avuta.

Presso il km. 34 l'ultimo ponte in acciaio di 30 m. di lunghezza. Per difetto di organizzazione e di energia da parte dell'ingegnere la sua montatura richiese circa un mese di tempo: l'arrivo del giovane e attivissimo ingegnere Chuberre dimostrò che tali ponti potevano permettere il passaggio dei treni in soli otto o dieci giorni.

Nel fiumicello sottostante trovansi numerose pietruzze rosse, che qui chiamano *rubini*; ma da un'analisi fatta pare si tratti di un minerale di ferro di scarsissimo valore.

Al km. 25, stazione di Ma-cai: non vi ho mai visto viaggiatori. Essa è sperduta in una cerchia di alte piante di bambù, foltissima selva sul pendio della montagna. Quanti poveri tientsinesi sono morti fra questo chilometro e Ho-Keu. Nel 1905 essi morivano in proporzione spaventosa: dopo soli quattro o cinque mesi di soggiorno, di circa 5000 più della metà era rimasta vittima della malaria e della dissenteria. I loro cadaveri non sempre potevano esser ritrovati, la morte avendoli colti qua e là sulle strade di servizio, o in un sentiero fra le selve di bambù. Mi fu riferito che un ingegnere avrebbe detto: « Noi facciamo delle ferrovie, non facciamo dell'umanità ». L'esperienza dimostrò, presto, coll'ecatombe di questi *coolies*, che l'idea sarebbe stata falsissima: senza l'umanità, o per meglio dire, senza conveniente servizio sanitario, egli non sarebbe riuscito a fare neppure la ferrovia.

Al km. 29, breve fermata per rifornirsi d'acqua: a Fomoi, infatti, l'acqua è piuttosto scarsa. Alla stazione del km. 15 altra corta fermata: nelle vicinanze scorgo una strada nuova, costruita da un paio d'anni; essa riunisce la città-frontiera di Ho-Keu colla prefettura di Cai-hoa-fu, residenza del generale di brigata delle truppe cinesi del Sud. Recentemente è stata impiantata anche una comunicazione telegrafica. Presso il km. 7, scorgo, dall'altra parte del fiume, una strada mulattiera: essa indica il territorio tonchi-

nese: da questo punto, dunque, il Namti segna il limite fra i possedimenti francesi e il territorio cinese.

I miei compagni di viaggio cercano di riparare ai danni della lunga sudorazione e si acconciano una toletta sommaria. Già fra la ferrovia e il fiume vedo alcune capanne circondate da gruppi di alberi fruttiferi, fronzute piante di papaia, aranci dal frutto verde come piante di riso: più lontano sulla riva sinistra, appare qualche casa fiancheggiata: Lao-cai.

Un lungo fischio c'indica l'arrivo a Ho-keu, l'ultima città cinese, situata sulla destra del Namti e separata da Lao-cai, francese, dal solo ponte lanciato sul fiume stesso. Il treno si ferma prima di entrare sotto l'ultima galleria: essa è veramente ammonitrice pel viaggiatore che parte da Ho-keu, essendo per così dire a ridosso della stazione stessa.

Sulla sinistra dell'entrata, presso la riva del fiume, si osserva un corpo di guardia della polizia cinese.

Il treno si ferma parecchi minuti ad Ho-keu, tutti o quasi i viaggiatori cinesi scendendo a questa stazione.

Quando il treno è sul ponte, Lao-cai appare molto luminosa: da pochi mesi infatti la città è stata illuminata a luce elettrica.

Ma anche qui quanta calma dopo il periodo d'oro della costruzione della ferrovia junnanese. Anche le truppe francesi sono diminuite di molto; dopo che fu abolito il distretto militare ora vi è un residente civile, la regione essendo considerata come tranquilla. Vado all' « Hôtel Verdier »: questo signor Verdier, è il terzo proprietario, che vi ho conosciuto; il che indica, in queste regioni, che i due primi l'hanno successivamente ceduto o perchè malati, o perchè sufficientemente arricchiti: per il secondo proprietario vi furono le due ragioni.

Sono circa le sette: sotto la veranda « degli aperitivi » vi è già qualche viaggiatore giunto un po' prima di noi col treno proveniente da Hanoi.

Il caldo è soffocante: Lao-cai giustifica sempre la sua fama di bolgia infernale. Situata sullo sbocco del Namti nel fiume Rosso, in una specie di sfondo, il po' di venticello apportato dai fiumi non vi giunge quasi mai, e una sorgente perenne di umidità è favorita dall'erbacce che crescono folte a pochi passi dall'abitato. Fatta alla meglio un po' di toeletta, si scende tutti nella sala da pranzo, e lì tra lieti conversari e discussioni, fra conoscenze vecchie

e nuove, fra interminabili partite alle carte e non meno interminabili bevute di birra e di altre bevande si fanno le due di notte. Veglie e bevande non sono l'eccezione nella vita delle colonie; molte circostanze vi contribuiscono: scarso orario di lavoro, siesta del pomeriggio, clima caldo e umido, sete continua, mancanza di occupazioni speciali, visite di amici, ecc. C'è, insomma, di che mettere a dura prova il carattere più temperato e, ad un tempo, la salute più salda. L'intemperanza in qualsiasi cosa è una delle frequenti cause di indebolimento organico del coloniale, quanto la malaria, la dissenteria e molte altre malattie dei paesi caldi.

La vita di Lao-cai si è fatta, ora, più calma, più normale. Dopo il grande movimento di danaro e lo spiegamento d'intensa attività umana, la piccola città tonchinese sembra rivolgersi tutta alla propria costituzione, a sanare la sua vita, ad abbellire la propria dimora. In faccia ad essa Ho-cai, l'altra piccola cittadina di confine, in territorio cinese, sembra essere trascinata ad imitare la rivale francese, allargando le sue vie, sanando le proprie case, risvegliando la sua importanza militare. Questa ferrovia junnanese, germogliata nel cervello di un governatore di conquista, svoltasi in momenti di grande tensione franco-cinese, si è compiuta in un'atmosfera di correnti pacifiste, all'alba di un'intesa internazionale. Ancora una volta, quando spiri un'aura di reciproca sincerità, la ferrovia, questo potente mezzo di civilizzazione, riuscirà a fraternizzare i popoli, mettendoli sempre più a contatto gli uni cogli altri.
