

L'Azerbeigian persiano

Studio del socio dott. ADRIANO MONACO, R. Segretario di Legazione

(Continuazione)

COMUNICAZIONI.

Problema massimo del commercio dell'Azerbeigian, è quello delle comunicazioni.

Strade. — Fino a un paio d'anni addietro non esisteva che la strada che da Teheran, per Mianè, conduce a Tabris, dove essa si biforcava per andare da una parte a Giulfa, dall'altra al confine turco verso Baiazid, di dove continuava per Erzerum a Trebisonda. Ma in questi ultimi tempi le strade si sono alquanto moltiplicate, grazie specialmente all'attività del Generale Abdulla Khan Tahmasseb, Governatore dell'Azerbeigian fino alla caduta della Dinastia dei Cagiar, nel dicembre 1925. Egli si adoperò molto per la costruzione di strade, impiegando sopra tutto i contadini dei villaggi limitrofi, costretti al lavoro forzato e gratuito. Lo si accusa di aver fatto ciò in periodi poco propizi, cioè verso il tempo del raccolto, ma l'accusa è certamente esagerata e il fatto importante è poi che l'Azerbeigian ha ora, per merito suo, delle strade, mentre prima non ne aveva.

Ma tutte le strade dell'Azerbeigian, indistintamente, sono lasciate nel più deplorabile abbandono, senza alcuna cura di manutenzione, di riparazione, di riattamento dei ponti, spesso rovinati dalle piene.

Si attribuisce questo abbandono alla recente Legge del 19 Bahman Mâ 1304 (8 febbraio 1926), che ha soppresso la tassa di « navaghel » e le altre tasse stradali. Erano queste dei pedaggi riscossi dai principali centri, e, per corrente abuso, da tutti i più minuscoli villaggi che avevano la fortuna di trovarsi lungo la strada, col pretesto di lavori di manutenzione alla medesima, ed erano un tempo una delle noie dei viaggi in Persia, rappresentando poi anche una spesa suppletiva al costo dei trasporti, non indifferente.

La legge che le ha sopprese ha invece stabilito una tassa speciale sulle importazioni ed esportazioni lorde, secondo la tariffa seguente:

Alcool e alcoolici, profumerie e accessori e tabacchi, per batman: krani 5; Oppio: kr. 4; Seterie: kr. 2; Cotone, lino e lana eccettuati i tappeti: kr. 1; Benzina e zucchero: kr. 0,25. Aranci, frutta secche, grano, riso, legumi, lana e cotone grezzi, gomma, sale, macchine e loro parti e metalli: kr. 0,10. Legname, pietre, metalli grezzi, scorze di melograno, legna da ardere e carbone di legna: kr. 0,05. Cammelli, cavalli, muli, buoi, bufali, ciascuno: kr. 3. Pecore, capre e agnelli, ciascuno: kr. 1. Altre merci, da kr. 0,05 a 0,10 a seconda del valore.

A questa tassa se ne aggiunge un'altra annuale detta di « Registro » per i mezzi di trasporto e di comunicazione, stabilita nella misura seguente:

Automobili da trasporto, commerciali, da nolo, ecc.	kr.	660
Automobili private.	»	360
Furgoni e altri veicoli a 3 o 4 cavalli	»	300
Carrozze da nolo per viaggiatori.	»	210
Motociclette	»	120
Veicoli a 1 o 2 cavalli e carrozze private.	»	180
Biciclette	»	10
Animali da soma e da traino		esenti

I veicoli che entrano in Persia temporaneamente, pagano per ciascun mese o frazione di mese $\frac{1}{5}$ della tassa suddetta.

Ho indicato nella Tav. 5, a pag. 50, le strade dell'Azerbeigian, distinguendole dalle

Piste. — Sono queste tratti di terreno da tempi immemorabil percorsi dalle carovane di cammelli e di muli e dalle carrette. In quest'ultimo caso tali piste diventano col tempo percorribili anche dalle automobili, e spessissimo sono preferibili alle cattive strade a fondo artificiale.

Sono talvolta larghe fino a 10-15 metri e tale larghezza è spiegata facilmente. Col passaggio delle ruote nella stagione delle piogge si formano delle profonde carreggiate nel fango. Queste finiscono per diventare scomode anche alle carrette che allora si spostano di qualche passo a destra o a sinistra. Intanto la pioggia e il vento finiscono per livellare le vecchie carreggiate, e il ripetersi di questo fatto per anni e anni, dà alle piste una solida consistenza e un fondo liscio uniforme perfettamente piano.

Beninteso nei punti difficili anche le piste sono artificialmente più o meno adattate per permettere il transito.

Ferrovie. — Vengono in terza linea per importanza. Non esiste nell'Azerbeigian che il tronco Tabris-Giulfa con diramazione da Sofian a Scerefkhanè, sul Lago, ed è il più lungo tronco ferroviario di tutta la Persia (circa 150 km.).

Durante la guerra i Russi costruirono un tronco ferroviario che partiva dalla linea Giulfa Erivan, a Sciahtachta, presso il villaggio persiano di Aràb, a circa 45 km. a N-W di Nachicevan, e, per Macù e Baiazid, arrivava fino a Carachilissé, in territorio turco. Nel tratto persiano tale linea fu poi vandalicamente distrutta, mentre sussiste ancora in territorio ottomano.

Merita appena il nome di ferrovia il binarietto Decauville, posto pure dai Russi durante la guerra, e che da Heiderabad sul Lago di Rezaïè, si prolungava, non so precisamente fin dove, verso il Curdistan e la linea di operazione inglese. Vi circolavano vagoncini trainati da cavalli. Anche tale linea non esiste più.

La ferrovia Tabris-Giulfa ha scartamento identico a quello russo (m. 1,52) cioè notevolmente superiore allo scartamento degli altri paesi europei. Sono noti i motivi strategici di tale differenza di scartamento. Per la ferrovia di Tabris esso presenta il vantaggio di permettere il traffico diretto dei vagoni russi da Batum a Tabris. (Il Governo sovietico pensa ora a riprendere l'antico progetto di prolungare la linea Tiflis Erivan Giulfa fino a Bacù).

Attualmente il traffico sulla Tabris-Giulfa si riduce a due treni settimanali nei due sensi e a un treno settimanale sul tronco di Scerefkhanè. Prezzi: Tabris-Giulfa, 1^a classe kr. 35, 2^a cl. kr. 25. Tabris-Scerefkhanè, classe unica kr. 16. Trasporto merci: Tabris Giulfa kr. 2 al pud (kg. 16,372) Tabris-Scerefkhanè, kr. 1,50.

Si parte e si arriva quando Dio vuole! Si impiegano generalmente 12-14 ore per andare da Tabris a Giulfa (al ritorno di più per via della salita), ma... con la fermata notturna, il viaggio dura effettivamente 24 ore. Da Tabris a Scerefkhanè 8-10 ore.

Al tempo dei Russi il viaggio non durava più di 8 ore fino a Giulfa, perchè il treno era mandato a petrolio. I Persiani invece adoperano la legna. La stazione di Tabris è a un'ora di carrozza, o di tram a cavalli, dalla città.

La ferrovia Tabris-Giulfa, costruita dai Russi nel 1913, fu ceduta gratuitamente alla Persia con l'accordo del 26 febbraio 1921.

A incoraggiare la costruzione di nuove linee ferroviarie, dalle quali i Persiani sperano mirabilia, è stato decretato con la Legge

del 9 Khordad 1304 (30 maggio 1925) il monopolio del thè e dello zucchero, il ricavato del quale sarà destinato alla sola costruzione di ferrovie.

Tale legge dispone che il diritto di acquistare, vendere ed esportare thè e zucchero sia monopolio governativo.

Il thè viene gravato alla vendita di una tassa di 6 krani per batman, lo zucchero di 2 kr. per batman.

La legge accorda libero transito al thè e allo zucchero importato per l'esportazione.

I redditi del monopolio non potranno essere spesi che in costruzioni ferroviarie (ancora da decidere al tempo della legge). È stabilito tassativamente che non potranno essere impiegati per costruzione di strade ordinarie.

Verso la fine del luglio 1926 i proventi del monopolio, depositati presso la Imperial Bank of Persia, ammontavano a 15 milioni di krani, e aumentavano, secondo le dichiarazioni del Capo della Missione Finanziaria americana, di circa 3 milioni di krani al mese.

Navigazione. Sul Caspio. — Il porto di Astarà, l'unico della Provincia, è toccato settimanalmente dai piroscafi della Compagnia sovietica Vodne, che vanno da Pehlevi a Bacù e viceversa. Da Astarà a Pehlevi si impiegano circa 10 ore; a Bacù, toccando Lencoràn, 20 ore.

Ad Astarà non vi è porto. I battelli di media grandezza si ancorano a un 300 metri dalla riva, con un fondale di 4 m. Quelli più grossi a 500 m. dove trovano un fondo di 6 m. Merci e viaggiatori sbarcano in grandi barconi (ne esistono 21) che nemmeno essi possono avvicinarsi alla spiaggia, onde dai barconi bisogna passare sulle spalle dei facchini.

Data la recente chiusura del mercato russo alle esportazioni persiane, Astarà è venuta perdendo molta della sua importanza commerciale. Il suo movimento marittimo, nell'anno 1925-26, è indicato nella seguente tabella.

Bastimenti entrati:

Tipo e bandiera	Num.	Tonnell.	Merci sbarcate (in tonn.)	Equipaggio
Persiani a vela	2	8	—	6
Russi a vapore	147	52.880	7.289	3967
Russi a vela.	78	1.926	152	356
Totale	227	54.814	7.441	4329
Anno precedente.....	363	71.070	10.066	5302

<i>Bastimenti usciti:</i>		<i>Merci imbarcate</i>		
Persiani a vela	4	22	11	15
Russi a vapore	147	52.880	8.287	3967
Russi a vela.	77	1.921	344	351
Totale.....		228	54.823	8.642
Anno precedente.....		368	71.055	5.659
				4333
				5311

Sul Lago di Rezaïè. — Il servizio di navigazione sul Lago è affidato alla Amministrazione della ferrovia Tabris-Giulfa, la quale gestisce 5 battelli a vapore di forza variabile da 20 a 160 H. P. e 15 barconi da rimorchio. Le comunicazioni sono settimanali fra i seguenti porti e in questo ordine: Scerefkhanè (Tabris), Sciahi (Is. di Sciahi), Gulmankhanè (Rezaïè), Heiderabad (Saug'bulak), e Danalù (Maragà). Il ritorno si compie sullo stesso itinerario. Tutti i porti hanno piccoli pontili di sbarco. L'intero viaggio dura circa 44 ore. Prezzo del trasporto per i viaggiatori: sul rimorchiatore 40 kr., sul rimorchio 30 kr.; per le merci 2 kr. al pud.

In relazione a questa linea di navigazione e vista la crescente produzione speciale di frutta e uva secca, l'amministrazione ha organizzato un servizio di trasporto a mezzo di furgoni fra Saug-bulach e il porto di Heiderabad, fra Maragà e quello di Danalù, fra Rezaïè e quello di Gulmankhanè. I prezzi del trasporto per furgone sono compresi nel prezzo di passaggio fra i vari porti.

Aviazione. — L'Azerbeigian non è finora toccato dalle linee di aeroplani della Compagnia Junkers. Saltuariamente vi sono passati aeroplani che hanno atterrato presso Sarderud, a 15 km. a W di Tabris, sulla strada di Maragà.

Poste. — Mentre nel resto della Persia il servizio postale è quasi sempre disimpegnato, almeno fra i grandi centri, per mezzo di automobili (che fanno anche il servizio passeggeri), nell'Azerbeigian, causa le forti nevicate invernali che inutilizzerebbero le macchine per vari mesi dell'anno, il servizio è fatto ancora a mezzo di furgoni o cavalli o addirittura con corrieri a piedi (gassèd).

In base alle ultime statistiche ufficiali, la situazione delle poste dell'Azerbeigian, era al 21 marzo 1922, la seguente:

Uffici (che accettano qualsiasi invio): Ahar, Ardebil, Binab, Sciabister, Scerefkhanè, Dekhargan, Giulfa, Khoi, Macù, Maragà, Marand, Miandoab, Mianè, Namin, Rezaïè, Saincalè, Salmas, Serab, Saug'bulach e Tabris.

Uffici (che accettano solo lettere): Soldus, Ushnù, Tessug', Tabris-Bazar, Tabris-Armenistan, Gougan e Agiab Scir.

Tabris è la sola città dove la distribuzione sia fatta due o tre volte al giorno. In tutto l'Azerbeigian esistono solo 15 cassette per le lettere.

Il personale delle poste comprende 46 funzionari e impiegati 38 postini e inservienti, 22 cavalieri, golàm e corrieri a piedi, che prestano servizio sulle linee indicate nella seguente tabella:

<i>Servizio a carrette:</i>	km.	Corrieri nei 2 sensi per settimana
Casvin Mianè Tabris	450	12
Tabris Giulfa	135	6
Tabris Scerefkhanè (in ferrovia)	78	2
Tabris Maragà	97	4
Maragà Saug' bulach	78	4
Marand Khoi	78	4
Scerefkhanè Rezaie	91	2

<i>Servizio a cavallo:</i>		
Pehlevi Astarà	162	4
Seidabad Ardebil	168	4
Ardebil Astarà	78	4
Tabris Ahar	78	2
Tabris Sciabister Scerefkhanè	84	2
Khoi Macù	97	2
Gougan Dekhargan	6	4
Maragà Binab	20	4
Miandoab Saincalè	78	2
Manzariè Savè	52	2
Savè Noberan	65	2

<i>Servizio a piedi:</i>		
Rezaie Saug'bulach	91	1
Rezaie Ushnù	8	1
Rezaie Salmas	78	1
Khoi Salmas	39	2
Sacchiz Sennè	156	1
Sacchiz Saug'bulach	84	1
Ghervè Bigiar	92	2
Bigiar Zengian	97	1

Telegrafi. — L'introduzione del telegrafo in Persia risale al 1862. Fino al 1909 il Dipartimento dei Telegrafi era in appalto e affidato dallo Scià a un alto funzionario che prendeva il nome di Ministro dei Telegrafi. Dopo tale data divenne amministrazione di Stato. Attualmente costituisce un ramo del Ministero delle Poste e Telegrafi.

Non tutti gli uffici persiani accettano trasmissioni in lettere latine.

La Persia fa parte dell'Unione Telegrafica dal 1869 e contribuisce al mantenimento dell'Ufficio Internazionale (VI) e, pur non possedendo ancora stazioni R. T. in servizio pubblico, ha aderito ugualmente alla Convenzione Radiotelegrafica Internazionale di Londra del 1912. Il servizio internazionale è regolato dalla Convenzione Internazionale di Pietroburgo del 10/22 luglio 1875 e dal Regolamento di Lisbona ivi annesso.

Oltre al servizio dei telegrafi persiani, esistono poi la Indo-European Telegraph Co., e la Indo-European Telegraph Department, per i servizi con l'estero.

Secondo le ultime statistiche ufficiali, al 21 marzo 1923 le linee telegrafiche persiane avevano uno sviluppo totale di km. 12.333,6 con uno sviluppo di fili per km. 21.778,3. Pali 184.576.

Le linee telegrafiche dell'Azerbeigian o che vi fanno capo sono le seguenti :

Linea	Lunghezza	Sviluppo fili
Pehlevi Astarà	126,2	126,2
Tabris Saug'bulach	179,8	179,8
Tabris Ahar	82,5	82,5
Tabris Giulfa (fino a Sofian 4 fili, fino a Marand 3, fino a Giulfa 2)	138,8	378,7
Tabris Astarà	244,5	244,5
Serab Mianè.	71,0	71,0
Giulfa Rezaïè Saug'bulach (fino a Rezaïè 2 fili, poi 1)	291,9	479,7
Rezaïè Gulmankhanè	12,6	12,6
Khoi Macù Arab.	159,3	159,3
Khoi Scerefkhanè	56,8	56,8
Macù Bazergan frontiera	41,0	82,0
Sofian Scerefkhanè.	44,1	88,3
Miandoab Sacchiz.	110,3	110,3

In progetto : Ardebil Khalkhal e Ardebil Khiav.

Telefoni. — Non esistono che a Tabris (88 abbonati) e a Rezaïè (7 abbonati). Una linea in servizio pubblico unisce Rezaïè a Gulmankhanè.

Stampa. — Non esistono nell'Azerbeigian che due giornali politici settimanali: il « Tabris » e il « Sahend », e un giornale umoristico illustrato, l'« Aucabud » (il Ragno), tutti e tre pubblicati a Tabris.

AMMINISTRAZIONE.

È estremamente difficile, e si potrebbe anche dire impossibile, indicare le circoscrizioni amministrative dell'Azerbeigian. A parte le contestazioni di frontiera perso-turche e perso-russe, non ancora interamente appianate nonostante l'opera di varie commissioni di delimitazione, sta in fatto che non vi sono, si può dire, due carte della Persia che diano gli stessi confini anche alle Province principali come l'Azerbeigian. Quando poi dalle Province si scende alle regioni (Valiat) e ai Distretti (Buluch), si entra addirittura nel caos.

Le delimitazioni o non vi sono o sono fatte in base a dati catastali vecchissimi, che molti hanno interesse a vedere dimenticati e confusi.

Quando si dice che il tale Buluch si estende fino a tutti i possedimenti di Golam Rezà, non si pensa poi a modificare la dizione quando Golam Rezà cede una parte dei suoi campi a Mesced Abbas. E la circoscrizione diventa elastica perchè naturalmente i due avranno tutto l'interesse a frammischiare le cose e, con qualche tenue mancia, ci riusciranno infallibilmente.

Non parliamo poi quando si sale a regioni montane, sede di tribù nomadi, di difficile accesso e di più difficile sorveglianza.

Si starebbe quasi per domandarci come fanno i funzionari persiani a capirne qualche cosa, se non si sapesse che i primi a non capirne nulla sono proprio loro.

Ad ogni modo, le Regioni in cui si divide l'Azerbeigian sono le seguenti: Tabris, Maragà, Saug'bulach, Rezaïè, Khoi, Salmas, Macù, Marand, Caragelagh, Mishchin, Ardebil, Astarà, Khalkhal, Serab e Garmrud, Hashtrud, Dekhargan, Afsciar, Alambaraush.

Ma va osservato che non di rado delle Regioni cessano temporaneamente, per chi sa quali misteriose combinazioni burocratiche, di essere tali, per divenire semplici distretti ed essere o meno

incorporate in un'altra Regione e viceversa. Perciò un tentativo di segnare dei confini precisi su una carta è lavoro improbo quanto inutile.

Le Province della Persia sono amministrate, con poteri molto estesi, da Governatori, attualmente militari. Le Regioni da Governatori regionali; i Distretti da Vice Governatori, tutti nominati, direttamente o per delega, dal potere centrale.

GIUSTIZIA.

L'ordinamento della giustizia è calcato, per la forma, su quello francese, la Francia essendo da molti anni il paese che fornisce alla Persia i suoi consiglieri giuridici e i suoi professori di Diritto.

Con decisione del 5 Safar 1330 (20 gennaio 1912) a Tabris è stata istituita una Corte d'Appello con giurisdizione su tutto l'Azerbeigian. Vi si trovano ancora due Tribunali di 1^a istanza e quattro Giudici di Pace.

Nei Capoluoghi di Regione si trovano Tribunali di 1^a istanza. Nei Capoluoghi di Distretto, Giudici di pace, ma con competenza più estesa di quelli dei centri maggiori.

Le contese degli stranieri con Persiani sono conosciute dai «Cargusar», funzionari delegati dal Ministero degli Affari Esteri di Teheran per vegliare sulla sicurezza e sulla condotta degli stranieri. Questo per i cittadini dei paesi che godono ancora delle Capitolazioni. Con esclusione perciò dei Turchi, dei Russi (i quali hanno rinunciato al regime capitolare col trattato del 26 febbraio 1921) e dei sudditi di Stati successori dell'Impero russo: Polacchi, Lettoni, ecc.

Consolati esteri. — La Turchia ha in Azerbeigian un Console Generale a Rezaïe e un Console a Tabris. L'U. R. S. S. un Console Generale a Tabris e Consoli a Rezaïe e Ardebil. Francia, Inghilterra e Germania hanno dei Consoli a Tabris.

ESERCITO.

L'Azerbeigian costituisce la circoscrizione della III^a Divisione Militare, comprendente 3 Reggimenti di Fanteria, 4 di Cavalleria, 1 di Artiglieria e 1 Compagnia del Genio. Sede del Comando della

Divisione è Tabris. Guarnigioni e Distaccamenti sono distribuiti come nel seguente specchietto:

N. del Regg.	Arma	Nome	Guarnigione	Distaccamenti
13 ^o	Fant.	Azar	Tabris	Ardebil, Garmi, Astarà, Khomarlù, Khiav.
14 ^o	»	Akhgar	Diliman	Catur, Macù, Caregadagh Ahar.
15 ^o	»	Sepaban	Rezaie	Ushnù, Saug' bulach, Scinabad.
9 ^o	Cavall.	Laiamut	Tabris	Zengian, Khalkhal
10 ^o	»	Ghareman	Ardebil	Garmi, Khiav, Ahar.
11 ^o	»	—	Scerefkhanè	Khoi, Catur.
12 ^o	»	—	Diliman	Conesciar, Rezaie, Saug' bulach.
7 ^o	Artigl.	—	Tabris	Saug' bulach, Scerefkhanè, Diliman, Rezaie.

Allo Stato Maggiore della Divisione è annessa una Direzione speciale destinata a regolare le questioni con le numerose tribù della Provincia, e un Ospedale Militare.

Le truppe dell'Azerbeigian non presentano sempre lo stesso aspetto di ordine e di disciplina che esse hanno a Teheran, dove sono sempre sotto l'occhio vigile dello Scià e delle alte autorità militari. In particolare è notorio come le paghe delle truppe restino spesso per mesi interi in arretrato.

La ribellione dei cavalleggeri di Diliman, che ebbe luogo e fu soffocata nel sangue (53 ribelli mitragliati nel cortile della caserma di Khoi in una sola volta!) nel tempo in cui io mi trovavo nell'Azerbeigian, fu appunto originata dal fatto che i soldati non erano stati pagati, pare per 11 mesi! Per questa stessa ragione si ebbero a deplorare recentemente atti di brigantaggio e di violenza da parte di soldati.

Fra gli Ufficiali, un gran numero escono dalla scuola turca o sono Tartari che hanno servito nelle truppe della Repubblica russa dell'Azerbeigian. Essi costituiscono certo dei quadri singolarmente omogenei e bene istruiti, ma c'è da chiedersi se sia davvero molto prudente tenerli riuniti tutti insieme, quando certamente le loro tradizioni e i loro sentimenti non possono essere troppo persiani.

FINANZE.

L'Amministrazione persiana delle Finanze è da alcuni anni praticamente nelle mani dei Consiglieri americani. All'effetto di tale amministrazione la regione di Astarà è stata staccata dall'Azerbeigian e forma una circoscrizione a sè.

Faccio seguire alcuni dati comparativi fra l'Azerbeigian e il totale della Persia, relativi ai proventi delle varie tasse applicate nella provincia. Essi possono fornire un'idea abbastanza chiara dell'importanza economica e demografica dell'Azerbeigian rispetto al resto della Persia.

	Azerbeigian	Persia (totale)
Monopolio sul thè e lo zucchero, 1° trimestre	1.490.620	10.214.170
Dogane, 1° trimestre	2.654.159	21.741.865
Tasse dirette in denaro, 9 mesi....	3.210.313	28.045.155
Id. in natura (grano, fieno e paglia) 9 mesi	49.956	130.246
Domini pubblici, 9 mesi	10.145	30.784
Oppio, 9 mesi	542.309	10.565.010
Tabacco, 9 mesi	1.975.650	7.874.364
Alcool, 9 mesi	248.816	3.092.416
Altre imposte indirette, 9 mesi	1.879.311	7.262.163
Navaghel, 9 mesi	608.300	3.729.859
Tasse stradali, 9 mesi	336.321	6.406.226

MIO VIAGGIO NELL'AZERBEIGIAN.

Dal mio giornale di viaggio traggio la seguente relazione dell'escursione da me compiuta nell'Azerbeigian sia perchè tale viaggio credo possa considerarsi come forse il primo del genere fatto da un Europeo, sia perchè esso mi darà modo di fornire alcune indicazioni particolareggiate sulle strade, sui modi di viaggiare in Persia e altre notizie che non potrebbero trovar posto in altra parte del presente studio.

Espongo pure le mie osservazioni su strade e paesi posti fuori dell'Azerbeigian, perchè sempre situati sulle linee commerciali che a questo conducono.

Non è assolutamente consigliabile viaggiare in Persia durante i quattro mesi invernali, da ottobre a febbraio. La primavera è pure

poco indicata causa lo scioglimento delle nevi che spesso ingrossa in modo pericoloso i fiumi e i torrenti. Migliore stagione è l'autunno, ma per una regione alta come l'Azerbeigian, anche l'estate non è sconsigliabile. Durante il mio viaggio, fra il 24 giugno e il 24 luglio, ho avuto a dolermi più del fresco che del caldo.

È indispensabile portar seco un lettino da campo con materasso e coperte. È consigliabile di munirsi di maglie di lana, di zanza-

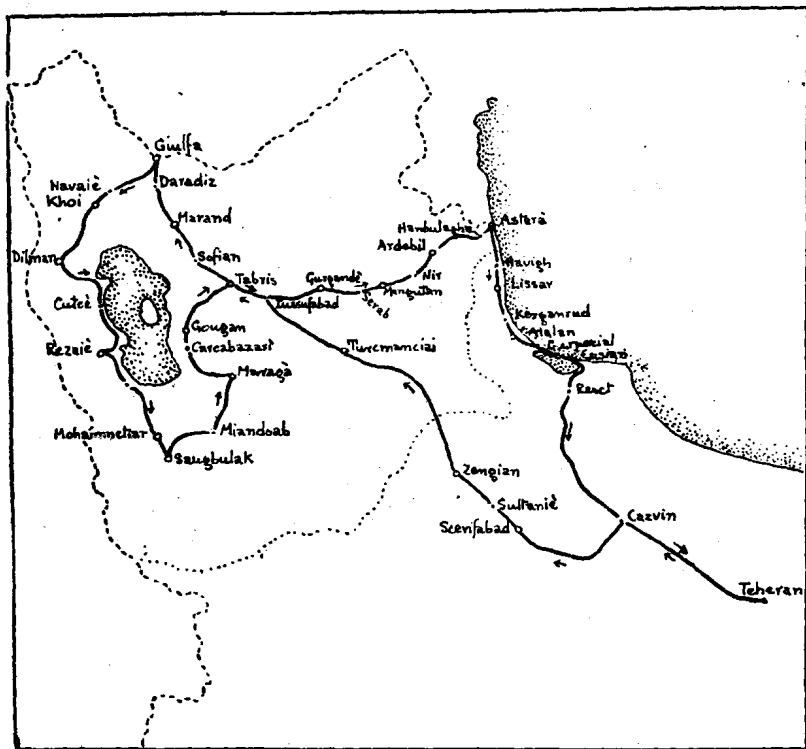


FIG VIII. — Il mio itinerario nell'Azerbeigian.

riera e di una piccola scorta di medicinali; inoltre di posate e viveri di riserva per un giorno. Diffidare sempre dell'acqua a meno che presa alla sorgente o in montagne deserte. Io ho seguito questo sistema: avevo meco un orciuolo di terra porosa (ottimo per conservare l'acqua fresca) e lo riempivo una volta al giorno. Correvo così rischio di bere acqua malsana solo una volta invece che più volte nella giornata. Le bottiglie thermos sono troppo delicate, ingombranti, e contengono troppo poco.

Riguardo al denaro è preferibile portar seco monete persiane di argento. I biglietti della Imperial Bank of Persia, come ho detto, non hanno corso da una provincia all'altra, e in certe città non hanno nemmeno praticamente corso.

Un altro consiglio: usare un copricapo persiano, che, unito all'abolizione del colletto e della cravatta (non sarebbe consigliabile nè dignitoso spingere il travestimento più in là), potrà evitare noie e se non altro sottrarre alla curiosità talvolta molesta della folla, e facilitare certi problemi relativi agli acquisti, alloggi, ecc. Ultimo consiglio: provvedersi di pazienza, di facile adattabilità, di rassegnazione. Ne occorrono talvolta forti dosi !

I viaggi sono assai cari. È prudente fissare un preventivo di 10 tomani al giorno per tutti i giorni di spostamento, più 1-2 tomani al giorno per ogni giorno del viaggio per spese di vitto e alloggio. Consigliabile è per chi si reca in Persia con l'intenzione di visitare il paese, l'acquisto, sia pure di seconda mano, di una Ford, che sarà sempre facile rivendere con perdita non grande. Le spese di viaggio si ridurranno allora al meccanico e alla benzina, la quale però è assai cara.

È sempre bene procurarsi possibilmente raccomandazioni dalle Amministrazioni dei Telegrafi e delle Dogane, per evitare di dover alloggiare nei ciai-khanè o nei caravanseragli.

I ciai-khanè o cavè-khanè sono luoghi di sosta sparsi in tutta la Persia. Consistono in una casetta di terra contenente generalmente una sola camera. In un angolo un fornello e l'immancabile samovar. Intorno alle pareti un ripiano su cui sono posate stuoie o rozzi ghilim e che serve di sedile, e di giaciglio per la notte ai carovanieri e ai viaggiatori di passaggio. Vi si trova sempre del thè pronto, di cui i Persiani fanno continuo consumo, e inoltre quasi sempre, tabacco, fiammiferi, zucchero, oppio, iogurt, formaggio e pane persiano. Consiste questo in sottilissimi fogli di pasta tenera di forma ellittica, lunghi 50 cm., larghi 30, e serve al tempo stesso di pane e di posata, perchè viene arrotolato a cucchiaino per mangiare. (Sulle qualità nutritive di tale pane i competenti discordano. Taluni lo trovano ottimo perchè costituito di sola crosta, altri perchè costituito di sola midolla; altri ancora lo considerano privo di qualsiasi qualità nutritiva.... per gli stessi motivi!).

I caravanseragli, spesso a due piani, il secondo essendo desti-

nato a ospitare viaggiatori di riguardo in piccole celle non imbiancate e senza altro mobilio che qualche stuoia o qualche ghilim, sono in fondo dei grandi ciai-khanè, forniti di ampio cortile e di scuderia all'aperto sotto una tettoia. Al pianterreno si trovano il ciai-khanè e ripostigli vari per attrezzi, merci, foraggi. Tutto quasi sempre molto sudicio e in disordine. Spesso intorno a parte del cortile corre un balcone coperto sul quale è preferibile dormire se il tempo lo permette. Nell'Azerbeigian sono più frequenti i grandi caravanseragli che nelle altre provincie della Persia.

Mi sono servito durante il mio viaggio della carta della Persia al 1.000.000 del « Service Géographique de l'Armée Française »,

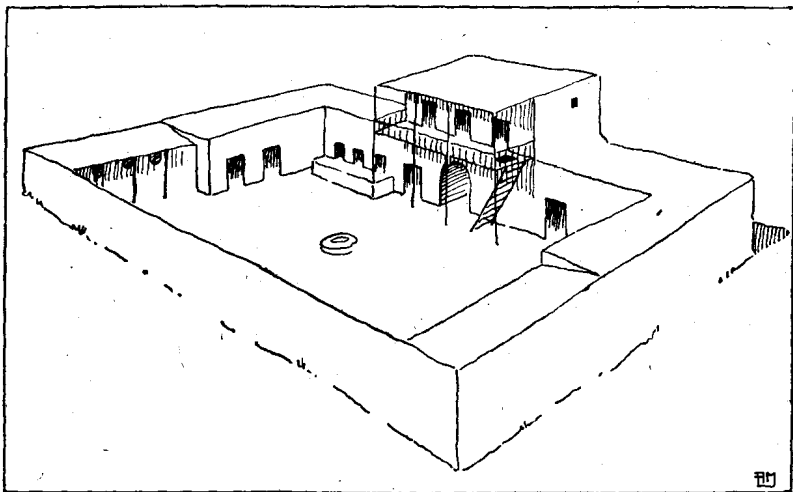


FIG. IX. — *Tipo di caravanseraglio.*

foglio « Tabriz ». Tale carta, di bell'aspetto, è formicolante di inesattezze di toponomastica e di disegno. Un semplice sguardo superficiale basta del resto a dimostrarlo: quote che non si sa a che riferire, località indicate ma senza nome o con più di un nome, ecc. In particolare, gravemente difettosa è la rappresentazione orografica, che generalmente è molto esagerata. Pure fantastiche sono le vie di comunicazione indicate. Nel corso dell'esposizione che segue, accennerò agli errori più notevoli riscontrati sulla carta dal paragone col terreno, anche solo approssimativo quale ho potuto farlo io. (Ritengo che i fogli della stessa carta, relativi alla Persia N-E, siano migliori).

Del resto, non conosco carte sicure della Persia. Le migliori sono quelle ufficiali inglesi, e, per l'Azerbeigian, le russe, ma difficili a trovare.

24 giugno 1926.

Prendo posto in un'automobile Ford, stracarica, come al solito, di bagaglio accatastato nell'interno e sui predellini, dove viene legato con complicati sistemi di cordami, e parto da Teheran alle 10,15.

Si esce dalla porta « Gumruch » e, lasciato a sin. il campo di aviazione, si corre su un'ottima strada larga 12 m. in una vasta piana alluvionale, scarsamente coltivata intorno ai gruppi di case.

Km. 38. Villaggio di Chelach, a 2 km. a destra, sul monte. Sulla strada un gruppetto di case.

Km. 42. Ponte in muratura e villaggio di Chereg', sul fiume omonimo. A 1 km. da Chereg' si passa dalla Provincia di Teheran in quella di Casvin. La strada, buona, corre quasi rettilinea fino a Casvin. È interrotta ogni 100-200 m. da montagne russe.

Km. 50. Villaggio di Chissarech.

Km. 68. Gruppo di case. Ponte adorno di 8 colonnine in muratura. Presso il villaggio, sorgente di acqua potabile.

Km. 74. Villaggio di Ienghi Imam. A sin. un Imam Zadè (tomba di santo) con cupola ottagonale piramidale coperta di mattonelle verdi a disegni. Si attraversa una pianura stepposa e incolta. Qualche campo solo ai piedi dei monti, sulla destra, e qualche gruppo d'alberi intorno ai villaggi.

Km. 94. Villaggio di Chishlach.

Km. 113. A destra, grande Imam Zadè con cupola a mattonelle verdi e gialle.

Km. 121. Villaggio di Chevendè.

Km. 147. Alle ore 15 arrivo a Casvin (1273 m. s. m.). Nonostante che essa sia il punto d'incrocio delle strade che portano a Teheran, a Resht, a Hamadan e a Tabris, Casvin è una città stranamente morta. Il bazar vi è povero e senza movimento, non vi sono quasi ditte straniere. Più che altro la sua importanza è notevole nel campo agricolo, specialmente enologico.

È d'altra parte una città antichissima, che fu un tempo capitale della Persia, nominata da Marco Polo (Cap. XII) come la prima grande città alla quale si arriva giungendo in Persia (egli

intendeva dire nell'Irach Agemì). Ricca di colore nelle rovine dei suoi angiporti antichi, nobilitata dai suoi grandi viali di platani centenari, Casvin vanta sopra tutto la bella « Moschea del Venerdì », che data dai primi tempi della conquista musulmana, con la sua grande cupola verde a spirali gialle.

Si riparte da Casvin alle 17,25. A 200 m. dalla porta di uscita si lascia a destra la strada del Ghilan, che percorrerò fra un mese, sulla via del ritorno. Si segue ora la strada che conduce a Hamadan e fu costruita dai Russi nel 1901, larga 8 m., e ancora in ottimo stato, correte in piano nella grande vallata alluvionale che a S-E sfuma all'orizzonte in direzione di Teheran.

Km. 171. Alle ore 18,30, poco prima di giungere a un contrafforte di colline che da destra si protende fin sulla strada, si prende una biforcazione a destra, lasciando la strada di Hamadan. Si percorre una strada larga 4 m.; buona ma interrotta da frequenti cunette, e in leggera salita.

Km. 177. Cessa la salita. La strada, a mezza costa, è irregolare, cattiva al passaggio di qualche rigagnolo. Si passa un villaggio a destra e un gruppo d'alberi a sinistra, poi si abbandona la strada e si comincia a percorrere una larga pista serpeggiante, a mezza costa e intervallata da montagne russe. A destra le colline che si costeggiano sono formate di rocce basaltiche. La pianura a sinistra è senza alcuna coltivazione.

Km. 192. Si entra in un gruppo di frutteti e oliveti e si sale al villaggio di Gerendè (sulla strada e non sulla destra come è indicato dalla carta).

Km. 196. A sinistra a 3 km. folto gruppo d'alberi. La pista sembra segnare il limite delle coltivazioni: a destra le colline sono sempre glabre e deserte.

Km. 198. A sinistra fra estesi giardini, un villaggio. La pista, pessima, corre ora in mezzo alla valle dell'Abdar, in leggera salita.

Km. 217. Arriviamo al villaggio di Scerifabad, dove alloggiamo in una pittoresca fattoria, abbastanza pulita, fra ricchi frutteti.

Mi accorgo con preoccupazione di essere entrato nella zona di lingua unicamente turca, che io non conosco.

25 giugno.

Alle ore 5,45 si lascia Scerifabad e si comincia a percorrere la parte più alta e meglio coltivata della valle dell'Abdar, sulla riva

sinistra del fiume. Numerosi frutteti e vigne, ma la coltivazione, come sempre, si arresta al piede dei colli.

Km. 12. Si attraversa il villaggio di Abdar e si costeggia la riva sinistra del fiume, pittoresca, incassata fra alte cortine di pioppi.

Km. 26. La pista, cattiva, attraversa un paese stepposo. Gruppo d'alberi isolato a sinistra.

Km. 28. Fattoria a sinistra. Presso questo punto si passa dalla provincia di Casvin in quella di Khamsè.

Km. 41. A sinistra il villaggio di Girsacal. Pista discreta ma assai polverosa. Steppa.

Km. 56. Alt allo spartiacque, a 1887 m. s. m. Approfitto di una panne al motore che ci immobilizzerà per 5 ore, per recarmi a piedi, attraverso i campi, a visitare nel villaggio di Sultaniè la famosa tomba mongola di Olgiaitù Khodabendè (1304-1316), 8° ed ultimo Sovrano della Dinastia Gengiscanide, che da molti km. di distanza si vede ergere la sua mole maestosa sulle povere casette del villaggio, meschino resto di quello che fu una grande sfarzosa capitale.

Mi aspettavo di trovare il mausoleo in completa rovina e sono sorpreso di vederlo invece apparentemente quasi intatto, con la sua nobile cupola ricoperta ancora fino a metà di belle mattonelle color di cielo. Il villaggio di Sultaniè dista 4-5 km. dalla strada (sulla carta è segnato su essa). La tomba è imponente di mole e di linee. Ha pianta ottagonale e la cupola è circondata da otto piccoli minareti in gran parte rovinati. Da vicino le tracce dei sei secoli che la hanno sfiorata si rivelano prepotenti come rughe sul volto d'un vecchio, ma non fanno che aumentare il fascino della superba mole. Le decorazioni di maiolica delle pareti esterne sono in gran parte cadute, ma vi si possono tuttora ammirare le celebri iscrizioni cufiche che il Vambéry considerava le più belle dell'Asia Centrale, superiori anche a quelle della tomba di Tamerlano in Samarcanda. In completa rovina è l'interno, e naturalmente non vi si vede traccia della tomba di Olgiaitù e di quella del figlio suo Abu Seid, che pure vi fu sepolto. In via di completa rovina sono pure le decorazioni così caratteristiche dell'interno, a ceramiche sagomate in arcaici disegni di fiori e d'arabeschi, e in mattoni stranamente scolpiti. Il sommo della cupola è esattamente a 50 m. dal suolo, ma quando lo si guarda dall'interno del mausoleo dà l'illusione di essere assai più alto.

Lasciamo Sultaniè alle 12,45 percorrendo una buona pista.

Km. 58. Si lasciano a destra quattro villaggi a 500 m. l'uno dall'altro e si attraversa una regione ben coltivata e irrigata. La pista è interrotta ogni 300 m. da rigagnoli. La strada valica una serie di montagne russe.

Km. 73. Villaggio a sinistra. Si corre lungo la riva sinistra del Zengian Rud, in leggera discesa interrotta da montagne russe. La pista è discreta.

Km. 79. A sinistra estesi gruppi d'alberi con alcuni villaggi, e, lungo la strada, cattiva, una serie continua di giardini che ci accompagnano finchè al

Km. 89, alle 14,10, entriamo in Zengian, importante cittadina posta su un'altura e tutta cinta da una fitta cortina di pioppi.

Un guasto al differenziale ci obbliga a passare qui la notte.

Zengian, capoluogo della provincia di Khamsè è rinomata per le sue filigrane d'argento. Assai fine e di disegno capriccioso, sono tuttavia assai fragili, credo per la eccessiva purezza della lega adoperata.

Il bazar di Zengian è abbastanza importante, essendo la città il principale, per non dire l'unico mercato di una vasta e ricca provincia, situato sulla classica via di transito che unisce il Mar Nero all'Asia Centrale. Non lo posso ammirare nella sua piena attività essendo oggi, venerdì, quasi tutte le botteghe chiuse. Noto che vi si parla non solo il turco, ma anche il persiano.

26 giugno

Si parte da Zengian alle 8,35 e, uscendo dalla stessa parte per la quale siamo arrivati, cioè da S-E, si contorna tutta la città a Oriente su un'ottima strada, che però fuori del paese fa subito posto a una pista discreta, che corre a mezza costa sulla destra del fiume a secco.

Km. 6. La strada, pessima, valica una serie di montagne russe. Si tratta d'una vera strada ma senza alcuna manutenzione.

Km. 8. A sinistra un esteso gruppo d'alberi che poi continua ininterrotto lungo il fiume. Nel letto di questo ora scorre un po' d'acqua nella quale si vedono guizzare numerosi pesci. A destra stratificazioni calcaree affioranti dalle colline di arenaria.

Km. 16. Si passa un rigagnolo dalle rive scoscese, affluente di destra del fiume. Subito dopo, una forte salita lunga 300 m.

che la Ford non riesce a compiere: bisogna scendere e spingerla. Presso questo come presso i fiumi successivi i quattro fili telegrafici che accompagnano la strada, si dividono su quattro pali e attraversano la valle così, isolatamente, per poi riunirsi sull'altra riva.

Km. 22. Altro torrente che scende da destra in una amena vallata. La strada è cattiva e sassosa, tagliata da frequenti cunette, e serpeggia fra i campi. Poi, scostatasi dal fiume, corre su un piccolo pianoro deserto a montagne russe.

Km. 27 e km. 28. Forte discesa e risalita.

Km. 32. Altro rigagnolo ma in una valle non troppo incassata.

Km. 34. La strada torna presso il fiume e corre a [mezza costa sul fianco di colline di arenaria dai pendii regolari. Nel greto del fiume, risaie inframmezzate da canneti e gruppi d'alberi.

Km. 44. Dalle 11,20 alle 11,40 alt ad Aghamesar. Strada pessima, che appena si scosta dal fiume entra nel deserto.

Km. 54. Breve ripidissima salita che ci obbliga a scendere. Il letto del fiume, fra colline di arenaria, è spoglio di vegetazione.

Km. 58. Si entra, lasciando il fiume, in una vasta zona desertica. Colline di arenaria tutt'intorno in un tetro paesaggio lunare. Cespugli negli avvallamenti.

Km. 62. Alt di un'ora al villaggio di Sercian, che sulla carta è indicato come il confine fra il Khamse e l'Azerbeigian. Tuttavia questo comincia realmente 15 km. più oltre.

Alle 13 si riparte su una strada cattiva, nella steppa, interrotta qua e là da catene di colline di arenaria. Si entra così nella valle del Chizil Uzen (Sefid Rud).

Km. 63. Forte salita lunga 300 m. alla quale bisogna scendere dalla macchina, Si passa poi in una vasta pianura deserta nella quale si corre fra radi campi, per una strada cattiva, verso un valico di cui si intravedono da lontano solo i fianchi superiori.

Km. 75. Villaggio di Norusabad.

Km. 78. Regione stepposa percorsa da catene di arenaria.

Km. 84. In cima a una ripida salita, che ci obbliga ancora a scendere di macchina, il grosso villaggio di Gemalabad, con un castello in posizione altamente strategica, dominante varie valli. Si ridiscende per una buona strada a tourniquets.

Km. 89. Nuova salita. Strada ottima. Discesa in una bella ampia valle, per comodi e pittoreschi tourniquets in buono stato di manutenzione.

Km. 92. In piano la pista ridiventa mediocre, fra colline calcaree in cui affiorano massi gessosi.

Km. 97. Si entra nella gola scavata dal Chizil Uzen, nei fianchi impervi della catena del Caflan Cù. Lungo il fiume che scorre con debole corrente in uno stretto letto, conglomerati e striature rosse di ossidi di ferro.

Km. 101. Si passa su un ponte in muratura a tre archi (Pol-i-Doshter), sulla sinistra del fiume. Paesaggio selvaggio, pittoresco. Strada ottima. (Sulla carta è segnata la vecchia strada ancora percorsa dalle carovane e che taglia direttamente i monti, oltre il ponte, senza seguire il fiume. Nella correzione qui a lato, ho segnato il corso della nuova strada, e la posizione rettificata del fiume Carangù).

Km. 106. La gola si allarga. Si lascia la valle a destra e si sale su un altipiano. Strada ottima e ben tenuta, fra campi di cereali.

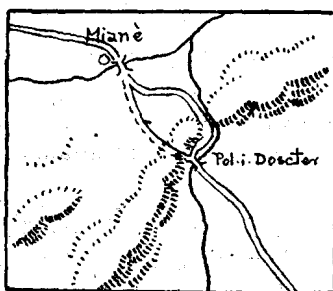


FIG. X. — Dintorni di Miané.

Km. 111. Si passa un ponte in muratura, di 23 archi, e si percorre uno stradone rettilineo, alla sinistra del quale, in una vasta oasi di salici e pioppi, si trova Miané, dove entriamo alle 16,20.

Miané ha una deplorabile celebrità dovuta a una speciale cimice («argas persica»), che si trova anche in talune zone del Khorassan, il morso della quale cagiona ai non indigeni febbri altissime per parecchi giorni e talvolta noiosi postumi intermittenti anche per la durata di due anni. Si assicura che esso possa essere addirittura mortale. Terrorizzato da tali voci, evito qualsiasi contatto con la città e con i suoi abitanti e tiro un vero sospiro di sollievo quando la nostra Ford, alle 17,35, lascia la pericolosa città, che non ha di notevole che una Moschea (di Seid Ismail) ricoperta di ceramiche policrome, appena intravista.

La strada è mediocre. Dopo dieci minuti si passa l'alveo asciutto largo 500 m. e senza ponti, di un fiume che potrebbe essere un antico letto del precedente.

La regione che si attraversa è una vasta pianura di emersione, ondulata e qua e là coltivata. La strada è buona.

Di aspetto amenissimo, folte di alberi e ricche di coltivazioni sono le vallette degli affluenti di sinistra del Cehri Ciai. Così

quella che si attraversa a km. 118. Le colline lungo la strada sono gessose e cretacee.

Km. 126. Breve fermata al villaggio di Urlük, ricco di frutteti e in una valle ben coltivata. La strada mediocre sale e scende per giravolte e tourniquets in varie vallette parallele sparse di villaggi alberati e in cui scorrono magri fiumicelli. Sui monti a destra della strada si scorge un po' di neve.

Km. 146. Si arriva al villaggio amenissimo di Summà.

Km. 147. Villaggio di Magiaghies. Sono i soliti villaggi persiani, di case di terra a un piano, ma fra prati e boschetti, lungo ruscelli e in mezzo a campi, il che dà loro un aspetto particolarmente gradevole, caratteristico di quasi tutti i paesi dell'Azerbeigian e affatto diverso da quello degli altri villaggi della Persia centrale e meridionale.

Km. 161. Alt in una valle piena di alberi, al ciai-khanè di Turkmančiai. Il villaggio, celebre per il trattato del 10/22 febbraio 1828 col quale la Persia, per fermare l'invasione russa, che la premeva, si spogliò degli ultimi territori che possedeva sulla sinistra dell'Arasse, è a 2 km. più a monte, circondato di alberi.

27 giugno.

Alle ore 5,30 partenza dal ciai-khanè di Turkmančiai. La strada è mediocre.

Km 8 e km. 9. Si passa presso due villaggi, poi si attraversa una valle, una pianura e pendii dolci, poi un'altra valle.

Km. 17. Forte salita, discesa a tourniquets, poi ancora una lunga salita.

Km. 24. Alt di 15 minuti a Khamsali. Strada discreta.

Km. 47. A sinistra una specie di castello di mattoni cotti con basamento di pietre, poi a 1 km. e $\frac{1}{2}$, a sinistra, il grosso villaggio di Chichmedash.

Strada pessima. Non vedo i monti segnati sulla carta a destra e a sinistra, ma delle semplici colline alte 2-300 m. sul piano.

Km. 63. Si attraversa il villaggio di Heshrefabad. A sinistra a 2 km. il villaggio alberato di Beracür. Si attraversa una regione abbastanza ben coltivata, ma meno ricca di alberi. Noto che gli abitanti indossano, anche in questa stagione, pesanti panciotti di pelle di agnello col pelo rivolto all'indietro. Le donne vestono quasi tutte di rosso vivo.

Km. 64. A una breve salita sabbiosa bisogna mettere piede a terra. Strada buona. Si passa il grosso villaggio di Hagi Agà. Nel piano sono sparsi altri villaggi a distanza di 3-5 km. l'uno dall'altro. Si risale una vallata ben coltivata. Strada ottima.

Km. 79. Si costeggia il piccolo lago di Cari Gel, che rimane alla nostra destra. È ricco di anitre selvatiche. Dalle rive piatte lo si direbbe uno stagno di poca profondità, ma mi si assicura invece che è assai profondo. Non ha affluenti e viene solo alimentato annualmente dallo scioglimento delle nevi.

Km. 82. Si attraversa il villaggio di Iussufabad, dopo il quale la strada si biforca a destra verso Ardebil. È quella che seguirò fra tre settimane per tornare a Teheran.

Subito dopo forte salita a tourniquets di una catena di monti che la carta non indica. Strada buona.

Km. 88. Comincia una ripida discesa a tourniquets. Ai nostri piedi vediamo da grande altezza il villaggio di Scibli e più lontano una ricca pianura coperta di gruppi estesi di alberi.

Km. 92. Villaggio di Scibli con le rovine di un caravanseraglio in mattoni cotti, dall'aspetto quasi di fortezza. Strada discreta, giù per una valle poco coltivata, dopo la quale si entra nella bella conca di Seidabad, coperta di vegetazione.

A destra, al limite della conca, si ergono strane colline di arenaria bianca e gialla, mista a rocce serpentinosi e venata qua e là da macchie rosse di ossidi di ferro.

Km. 100. Si passa su un ponte in muratura, lungo 50 m. e per una mediocre strada sabbiosa si esce dalla conca. La coltivazione dirada. A destra sempre montagne rossastre che appartengono indubbiamente alla falda geologica che domina Tabris da Oriente.

Km. 102. Si lascia a destra una grande fattoria cinta di mura. Strada sabbiosa, pessima, attraverso una pianura di emersione, accidentata e poco coltivata.

Km. 109. Si entra in una zona fittamente alberata, attraversando un ponte in muratura a tre archi, a dorso d'asino, e subito dopo un grosso villaggio.

Km. 113. Arriviamo al villaggio di Basmic'. Alt di 20 minuti.

Km. 122. e km. 124, una discesa e una salita lastricata di grosse pietre. Strada mediocre. Poca coltivazione. Presso il km. 127, due ponti di legno.

Km. 133. Comincia una zona fittamente alberata, e così entriamo quasi senza avvedercene, per una strada polverosa e sabbiosa, nei primi sobborghi di Tabris.

Tabris (1415 m. s. m.), la capitale dell'Azerbeigian, dicesi fosse fondata nel 175 Eg. (791 d. C.) dalla famosa Sultana Zobeida, moglie di Harun ar Rascid.

Il suo nome (*Tab* caldo, *riz* corrente) deriverebbe dalle vicine sorgenti termali.

Fu distrutta da un primo terremoto nell'839, e, nel 1042, da un secondo che cagionò, dicesi, 40.000 vittime. Da allora le scosse continuarono più leggere ma sempre preoccupanti, specialmente nel 1727 e nel 1780, finchè pochi anni addietro il sapientissimo Scech Bahai scoperse una sostanza che, introdotta nella terra, le fece cessare del tutto. Lodato sia Allah!

Tabris ebbe anticamente un muro di cinta con dieci porte, oggi scomparso. Nel 1238 fu presa da Olagù, nipote di Gengis Khan, che ne fece la sua capitale. E tale rimase fin sotto Scia Abbas, il quale trasportò la sua sede a Ispahan. Fu negli anni che seguirono il regno di Olagù, nel 1273, che Marco Polo vide per la prima volta Tabris (doveva rivederla ancora ventidue anni dopo, al ritorno dai suoi viaggi) e la descrisse come grande e nobilissima città.

Dal 1805 Tabris fu, per tradizione, la sede del Valiad (Principe Ereditario) che ne era, fino a pochi anni addietro, il Governatore.

Oggidì la città non deve arrivare a 150.000 abitanti. Il numero esatto non si conosce perchè in Persia veri censimenti non sono mai stati fatti, ma una decina d'anni addietro vennero contate nell'abitato 40.000 porte. Supposto che a ogni porta corrisponda una famiglia di 5 persone, questo dava un totale di 200.000 abitanti. Ma la carestia fierissima che colpì la Persia nel 1918 in seguito alle devastazioni della guerra e alla siccità di quell'anno, devono aver ridotti gli abitanti di Tabris di almeno 1/4. Interi rioni sono oggi disabitati.

Tuttavia la città, vista dall'alto dell'Arc, colpisce per la sua straordinaria estensione: è un vero mare di casette inframmezzate da giardini dai quali sorgono infiniti pioppi e altri alberi. E alcuni quartieri, che si inerpicano su per vallette nascoste dai monti circostanti, non si vedono nemmeno.

Tabris non è nè più bella nè più brutta delle altre città per-

siane. Sono sempre le solite casette di terra, intorno alle solite stradette tortuose, ma che qui sono tutte selciate. Male, ma selciate. Un gran viale, quasi rettilineo e di recente sventramento, conduce dall'ingresso meridionale della città fino al centro di essa, lasciando a destra la « Moschea Azzurra » e a sinistra l'Arc. Intorno a questo viale va affollandosi una quantità di moderne case in muratura, a due piani, di stile europeo o quasi. Altro quartiere di aspetto europeo è l'Armenistan, sede della numerosa colonia armena, dove si trovano i migliori negozi di Tabris.

Il bazar, che ai tempi di Chardin, e a sentir lui, contava ben 15.000 botteghe, estesissimo, non è che un dedalo di strette viuzze contorte e coperte, e non può competere con quelli di Teheran e di Ispahan. Di ancora grandioso non vi sono che i pittoreschi cortili degli antichi caravanseragli, oggi preferite sedi di uffici delle ditte europee.

In complesso, città poco attraente, specie per la sua eccessiva uniformità data la totale assenza, di grandi edifici abbattuti dai susseguitisì terremoti,

Notevole solo il portale della celebre antica Moschea sunnita, detta la « Moschea Azzurra », dal colore turchino cupo predominante nelle maioliche che la rivestono. Secondo i più, venne fondata da Gehan Scià (1437-1468) ultimo della Dinastia del Montone Nero, ed è considerata uno dei massimi capolavori dell'arte persiana e forse di tutta l'architettura orientale. Ma il portale è press' a poco quanto ne rimane dopo il terremoto del 1780. Il resto è un ammasso di calcinacci, sui quali si sostiene ancora quasi per miracolo qualche arcata scrostata. Sono tuttavia ancora in piedi le solide mura che mantengono il perimetro a T del bel monumento, un tempo sviluppato e quasi concentrato sulla facciata, ora disadorna e priva dei due minaretini che la fiancheggiavano.

L'altro celebre monumento di Tabris, l'Arc, è senza fascino e quasi senza interesse. Un'immane muraglia di mattoni, alta 48 metri e spessa alla base più di 8, abside di una Moschea costruita da Ali Scià, senza un'ornamentazione, senza nulla che ravvivi il nudo muro. Ricordo che quando serviva di cittadella, vi fu fucilato, con due discepoli, Mirza Seied Ali Mohammed detto il Bab.

30 giugno.

Lascio Tabris dopo due giorni e mezzo di sosta, accompagnato da un domestico-interprete, perchè mi sono accorto che il mio poco persiano non mi è qui molto più utile di quello che potrebbe essere il portoghese. Parto in una buona carrozza tirata da tre cavalli che nel corso del mio viaggio mi faranno compiere fino a 100 km. in un sol giorno.

Noto nella bardatura dei cavalli l'assenza dei paraocchi sostituiti da striscette di cuoio pendenti da un triangolo intrecciato e posto subito sotto il frontale. Osservo pure che i loro zoccoli sono assai rovinati dalla cattiva ferratura.

Al momento di salire in vettura osservo che un uomo di aspetto losco e dal vestito in brandelli si attacca alle molle posteriori della carrozza e rimane lì aggrappato al mantice. Chi è? È il..... «groom»! Il cocchiere non si occupa mai in questi paesi che dell'alta funzione di guidare la carrozza; alla tappa scende e va a prendere gravemente il suo thè. Al governo dei cavalli, a attaccarli, a tutte le mansioni, diremo così, d'ordine, pensa quell'altro, che non mi riguarda, che è pagato dal cocchiere, o meglio, è compreso nel prezzo della vettura.

Partiamo alle 7,30 e per 40 minuti attraversiamo i sobborghi di Tabris.

Alle 8,10 si passa l'antico ponte in muratura, a 18 archi, 4 pendii (due in salita e due in discesa), sull'Agi Ciai, che presenta la curiosa particolarità di non essere rettilineo. Ha una deviazione dopo il primo dorso d'asino. È come due ponti saldati insieme. L'Agi Ciai è in questa stagione quasi asciutto, deviato in gran parte a scopo d'irrigazione. In primavera, quando è in piena e occupa tutto il suo letto, contiene in soluzione forti quantità di sali diversi che ne rendono le acque amare. Di qui il suo nome che significa appunto Fiume amaro.

Dal ponte sull'Agi Ciai comincia la bella strada costruita dal Genio militare russo. Le distanze in verste sono segnate in caratteri persiani sulle due facce miliari situate sempre alla mia destra.

Verstà 12. Ponte rotto. Si passa a sinistra, nel letto del torrente. Così quasi dappertutto in Persia. Nulla si fa per la manutenzione delle strade o quasi nulla, nulla per il riattamento di buoni ponti che converrebbe tenere con poca spesa in buone condizioni e che invece si lasciano andare alla malora come tutto il resto. Fa pena

pensare alla lenta fatale rovina di questa e di tante altre belle strade che fra l'altro non sono costate alla Persia nemmeno un soldo.

A sinistra, a 1 km., vedo passare lentamente il trenino che va a Giulfà. Sulla carta la ferrovia è segnata nel piano della strada e sempre sulla destra di questa. In realtà strada e ferrovia, pur non distando mai più di 6-7 km., seguono tracciati affatto distinti.

Versta 19. A destra, a 2 km., il villaggio di Hogiamigian.

Versta 25. Poco oltre la stazione di Sofian, passo il binario che volge a W verso Scerefkhanè, sul lago di Rezaïè. La stazione di Sofian, come tutte le altre della linea, con i piccoli fabbricati annessi per alloggi di personale, magazzini, ecc., è completamente scoperchiata e in uno stato di assoluto abbandono.

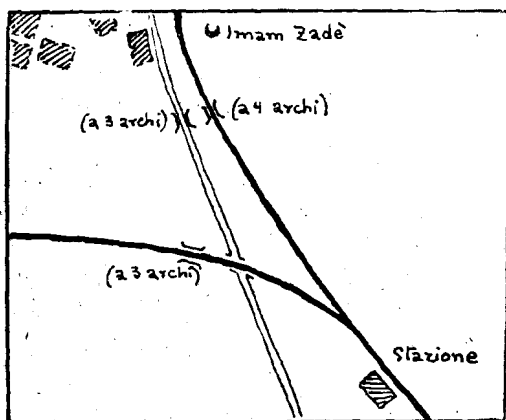


FIG. XI. — Accessi di Sofian.

Queste rovine mi ricordano molto per lo stile semplice e grazioso della costruzione e lo stato in cui si trovano, le piccole stazioni della Manciuria, quali le vidi portando ancora i segni dei bombardamenti della guerra russo-giapponese.

Anche qui incuria completa da parte delle autorità che potrebbero pure fare qualche piccola riparazione e rendere abitabili quei fabbricati. Gli impiegati della ferrovia devono invece abitarli come sono, riparandosi dalla pioggia alla meglio con delle stuoie, o alloggiare altrove.

Sofian, dove arrivo alle 11,20, è tutta a sinistra della strada in un folto gruppo d'alberi ai piedi del monte, dove si trova una catena di altri villaggi alberati. Sulla destra non c'è che il piccolo Imam Zadè Ibrahim Khadè, dalla cupola piatta, verde.

Partenza da Sofian alle 13,10.

Versta 35 $\frac{1}{2}$. La strada passa su un ponte a tre archi. Si risale una valle poco coltivata, fra colline di gres fortemente erose.

Versta 43. Gruppo d'alberi intorno al villaggio di Seivan.

Versta 43 $\frac{1}{2}$. Si passa un ponte di pietra a 6 archi, presso un gruppo di vecchie casermette russe in rovina. Pare che la località fosse in altri tempi fatta segno a frequenti scorrerie di Sciasevend.

Versta 49. A destra rovine di un grande caravanseraglio, uno dei 1000 sparsi per tutta la Persia da Scià Abbas nel secolo XVII.

Versta 51 $\frac{1}{2}$. A destra, a 500 m. sul monte, il villaggio di Iam dominato da basalti grigi. A sinistra della strada le alte montagne granitiche del Misciàù Dagħ, striate di neve.

Versta 52. Stazione di Iam, sulla linea di displuvio fra il bacino del Lago di Rezaiè e quello dell'Arasse. Nessuna coltivazione; solo un po' di vegetazione nel letto del torrentello. Schisti ferruginosi e basaltici. Si apre la vista della bella conca alluvionale di Marand. Strada mediocre.

Versta 60. Si entra fra i pioppi e i frutteti di Marand ininterrottamente estesi a destra e a sinistra. Alle 16,25, alt, dopo una lunga traversata dei « sobborghi » del paese.

Marand è un estesissimo gruppo di giardini, di orti, di frutteti, ciascuno con una o due case. I viottoli che li separano sono stretti, irregolari, per il poco rispetto persiano di quello che da noi si chiama « area pubblica ». La via principale è larga una quindicina di metri, fiancheggiata da alberi e percorsa da un rigagnolo, come d'altra parte molte delle viuzze secondarie.

Come ho detto, le città dell'Azerbeigian differiscono da quelle di quasi tutto il resto della Persia (se se ne tolgono le maggiori: Teheran, Casvin, Hamadan, Ispahan, Sciraz) per la grande abbondanza di alberi, di giardini, di frutteti, che si estendono oltre che alla periferia, anche in mezzo al paese. Si crede di entrare in città e se ne è ancora lontani dei chilometri. Si comincia a pensare che non si arriverà mai, e invece il paese è già attraversato.

Sono paesi sorti spontaneamente nelle valli alluvionali o presso i pendii più ricchi d'acque. Allargatisi per cristallizzazione intorno al primo o ai primi nuclei di una fattoria o di un gruppo di fattorie; estesisi poi e divenuti centri di commercio in seguito all'aumento della popolazione, per la relativa sicurezza contro i saccheggi dei predoni. Così è Marand, così è Mianè, così è Maragà.

Centro, se tale si può chiamare, del paese è il bazar, riunione di povere bottegucce di generi diversi, o di piccoli artigiani che lavorano alla giornata, con uno o due aiutanti, più spesso da soli.

Fuori del bazar, il paese è dappertutto e in nessun luogo in particolare.

Vedo a Marand i primi narghilè, a tubo snodato, che sostituiscono i calian persiani a tubo rigido, segno dell'avvicinarsi della Turchia. Le donne vestono di preferenza stoffe di cotone bianco a quadri azzurri.

A Marand si trova la tomba nientemeno che della moglie di Noè. Non riesco a farmela indicare e me ne dispiace.

1^o luglio.

Versta 70 $\frac{1}{2}$. Si passa, con la ferrovia, su un ponte in muratura a 4 archi. La vallata è tagliata da una serie di alture rocciose con direzione E-W e si eleva lentamente. È poco coltivata.

Versta 81. Si comincia a salire il pendio di una piccola catena calcarea fino al villaggio alberato di Zirzir, poi si passa su un ponte in muratura a 4 (?) archi. Regione più coltivata. La strada, discreta, percorre una serie di montagne russe.

Versta 85. Si passa un ponte in muratura a 2 archi, poi si attraversa una regione accidentata e deserta percorsa da catene calcaree.

Versta 90. Piccolo villaggio di Alachi.

Versta 93. Si lasciano a destra le rovine di uno dei soliti caravanseragli di Scià Abbas, costruito in mattoni su un basamento di grosse pietre.

Versta 99. A destra, a 2 km. il villaggio di Eirandebi. Si entra in una pianura coltivata e con gruppi d'alberi.

Versta 103. Breve salita a zig-zag verso un valico dei Monti Douvàn Dagh, formato di rocce basaltiche e a fianchi scoscesi.

Versta 104. Si comincia la discesa prima di essere arrivati alla massima strozzatura del valico. Paesaggio orrido e assai pittoresco.

Versta 108. A sinistra la stazione di Daradiz, dopo la quale facciamo alt alle 10,35. A sinistra della strada, a pochi passi dal ciakhànè, una sorgente di acqua termale appena tiepida.

Alle 12,20, partenza. Si discende una valle deserta. Di fronte, in distanza, appare una superba catena di alte montagne dolomitiche, rigate di neve, dentellate, capricciose: è la catena caucasica del Iaglu Dara Dagh.

(Continua).