

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Da Pechino a Parigi in automobile.

Conferenza tenuta il giorno 6 febbraio nel Teatro Comunale Argentina
dal socio, Principe DON SCIPIONE BORGHESE.

(con 13 illustrazioni)

Mi sia permesso rivolgere un vivissimo ringraziamento al mio amico l'on. marchese Cappelli per le parole cortesi con le quali ha voluto presentarmi a voi e per l'iniziativa che egli, come Presidente della Società Geografica Italiana, volle prendere invitandomi, ancor prima che io raggiungessi la meta, a parlare, qui in Roma, del viaggio compiuto insieme con Luigi Barzini e con Ettore Guizzardi, venendo in automobile da Pechino a Parigi.

Il valore del discorso, più che nel contenuto, sta nella presenza Vostra, Sire, nel vostro concorso, signore e signori, che mi continuate così la benevolenza della quale mi furono larghi dovunque e pubblico e autorità; che con il vostro interessamento conferite nuova importanza e un più alto significato a quel nostro modesto sforzo sportivo del quale ora, alla distanza di parecchi mesi, si possono, meglio che nell'entusiasmo dell'arrivo, valutare gli elementi di successo.

*
* *

Proprio di questi giorni, un anno fa, il *Matin* con una bella disinvoltura, lanciava la sfida che noi rilevammo. Sfida audace, temeraria — se questi aggettivi sfrondate di molte esagerazioni relative a pericoli personali — e li considerate invece rispetto all'organismo complicato e prezioso dell'automobile, che dovevamo condurre da un capo all'altro di due continenti, per strade non buone davvero; ma piene di ricordi, suscitatrici di pensiero.

Laggiù, nell'estremo lembo orientale del continente eurasiatico, Pechino — non ostante il suo quartiere delle legazioni cinto di baluardi armati, strettamente sorvegliato dalle sentinelle internazionali, aprente appena come di sorpresa poche e strette finestre sull'ambiente cinese che lo circonda e pare lo soffochi; a dispetto e forse a causa di questa rocca dell'Occidente che si è incuneata, sospettosa e sospettata, all'ombra delle vecchie mura tartare — Pechino chiude fra quelle sue muraglie alte, spesse, ostili agli atti ed al pensiero che muovono d'Europa — accoglie nelle corti e nei padiglioni sparsi fra gli alberi e nascosti dietro ai muri ciechi — mesce nel crogiuolo della sua vita densa, agitata e rumorosa — irradia a traverso masse di centinaia di milioni, civili, operose e intelligenti — un'anima, un pensiero, dei metodi di azione che l'europeo non capisce e non sente, non sa misurare e deve subire.

Da questo centro vivo, oggi più di ieri, di un mondo incomprendibile, e minaccioso di problemi e di incognite preoccupanti, la nostra strada ci avviava verso Parigi, la sintesi più complessa e comprensiva della civiltà occidentale.

E la strada scalava, è vero, montagne, traversava deserti, foreste e steppe; ma seguiva una via.

Via aperta nei secoli, percorsa anche oggi dalle grandi correnti del commercio, arteria naturale lungo la quale le orde dei Mongoli guerrieri, le lente carovane dei cammelli, le lunghe file di pesanti carri cinesi, il telegrafo, le teorie di esiliati e di emigranti russi, i convogli di rapidi *tarantas*, di *teleghe* leggere, di mastodontici carri ferroviari hanno fatto pulsare, a traverso l'oriente asiatico, fino all'Europa, e dall'Europa all'estremo Oriente razze, ricchezze, cupe stragi barbariche e luminose influenze di civiltà.

*
* *

In questo solco storico dovevano confondersi e sperdersi le traccie delle cinque automobili che il 10 giugno 1907 lasciavano Pechino. Erano poche, ma rappresentavano tre paesi e tre concetti.

Il piccolo *Tricar* francese della fabbrica Contal, con le sue tre ruote da motociclo, i suoi sei cavalli di forza, il suo peso inferiore ai tre quarti di tonnellata, aveva tutta la simpatia del pubblico.

La mia scelta era stata per la vettura pesante. Due tonnellate di peso e 40 cavalli di forza.

Cormier, Collignon, Godard conducevano tre vetture leggere. Francesi le due prime, l'altra olandese, varianti dai dodici ai venti cavalli di forza e fra i 1400 e i 1800 chili di peso a carico completo. Quale vantaggio avevano su di me? Nessuno.

Tutte le mie difficoltà sarebbero state le loro; ma nei tratti di strada buona avrei sfruttata la mia maggiore velocità; avrei usufruito della maggiore forza per vincere le salite ripide, i sab-bioni brevi, per districarmi dai passi difficili; e la differenza di peso era sì in parte nel motore più potente, ma più nel telaio robustissimo, nella solidità eccessiva di tutti gli organi.

Date queste condizioni, e la resistenza finale di tutte le macchine alle fatiche del percorso, era normale che l'*Itala* giungesse prima.

I miei concorrenti delle *De Dion Buton* e l'olandese ricavarono dalle loro macchine tutto quanto esse potevano dare, e non fu deficienza negli uomini o nella costruzione che li condusse venti giorni dopo di me alle acclamazioni di Parigi.

Fu un equivoco sul significato delle parole « vettura leggera », equivoco nel quale noi italiani avemmo la fortuna di non cadere. Fummo precursori.

Oggi, fra le concorrenti allo stupefacente tentativo New York-Parigi, nel quale i discepoli si propongono di superare i maestri, tutte le vetture, menò una, sono dai trenta ai quarantacinque cavalli.

Il solo triciclo non superò la prova.

Pons e Foucault, i due arditi e simpatici compagni che formavano l'equipaggio del *Tricar Contal*, meritavano sorte migliore; ma la delicatezza del congegno che era stato affidato alla loro tenacia ed al loro sacrificio, non potè condurli al di là dei primissimi ostacoli. Essi non videro il deserto.

Le bandiere spiegate al vento; le scritte augurali tese a traverso le vie; la cavalcata di ufficiali delle guardie che accompagnava le rapide macchine fuori del chiuso dei bastioni dell'Occidente, in mezzo alla folla gialla silenziosa e sorpresa; i soldati cinesi, col codino arrotolato sotto le pagliette, che rigidi facevano ala al passaggio dei mostri nuovi; la città imperiale raccolta nel sonno dei suoi giardini e dei suoi laghi di loto; il

Petang dove caddero i nostri nel 1900; tutte queste immagini e questi ricordi ho fissati per sempre nella memoria mentre correvamo via da Pechino. Ma più vivo m'è rimasto negli orecchi il tuono degli *urrah* con i quali i nostri marinai, riuniti sull'estremo bastione del recinto italiano, come dalla tolda d'una nave di battaglia, salutavano la piccola bandiera nazionale che essi ci



FIG. 1^a — *Curiosità cinese.*

avevano consegnata e che fuggiva rapida, come alla poppa di una torpediniera, per traversare un oceano di terra e affermare nel gesto, piccolo o grande che fosse, il carattere e la civiltà d'Italia.

E l'immagine non vi sembri sproporzionata alla materia.

Per quell'isolotto di Pechino, dove, in mezzo al fluire tempestoso delle genti gialle, un manipolo di bianchi occupa una posizione d'avanguardia, le cinque automobili che salpavano per l'Europa rappresentavano più che un strumento di sport — erano simboli viventi di potenza, di ricchezza, di sviluppo industriale, di patrimonio comune di civiltà.

L'elemento politico rendeva più solenne il momento della partenza, come aveva resi laboriosi i giorni che la precedettero. Non bisogna dimenticare che al risveglio del mondo giallo, seguito, dopo le vittorie giapponesi sui campi di Mancuria, anche la Cina, umiliata e mutilata nel 1900, partecipa ora gagliardamente.

Nel Wai-wu-pu (Ministero degli Affari Esteri) l'influenza degli uomini che mal sopportano l'invadenza occidentale è preponderante; ogni occasione è buona per sperimentare la loro forza di resistenza; e la Pechino-Parigi non poteva passare inosservata.

Se l'oggetto era minuscolo, costò alla diplomazia dei paesi interessati tanta fatica quanta se si fosse trattato di ottenere il riconoscimento di una qualche sfera d'influenza.

Quali erano i timori veri? Esistevano? O i draghi avevano dato segno di preoccuparsi del passaggio di questi veicoli disturbatori, irriverenti degli spiriti benefici che viaggiano la strada?

*
* *

L'*Italia* era vergine di strade. Imballata a Torino nella sua enorme cassa che la chiudeva tutta come un ninnolo prezioso, era stata, dopo quaranta giorni di viaggio da Genova, sbarcata a Ton-cu e caricata sul vagone. Liberata alla stazione di Pechino, aveva visto la ghiaia nuova della Legazione, aveva fatto capolino sul viale d'Italia ed era rientrata a raccogliersi per lo sforzo avvenire.

Muli e cammelli partivano per portare a Calgan, Pongkiong, Udde e fino a Urga, benzina, olio, pneumatici, pezzi di ricambio e parti di carrozzeria.

E le lente carovane si erano avviate due settimane prima di noi, ed era incerto se e quando avrebbero raggiunte le stazioni segnate in mezzo al deserto; era incerto quanto del prezioso e volatile carburante si sarebbe perduto negli urti del viaggio. Molto era affidato al caso e al capriccio caparbio dei cammelli, e alla indolenza dei lama mongoli che li guidavano.

Intanto mia moglie, un'amica ed io, su tre cavallini robusti, a marcie forzate, percorrevamo il tratto Pechino-Calgan, d'onde telegrafavo ai concorrenti francesi: « Automobili marciando con mezzi propri giungerebbero qui sfasciate ». Fu deciso, perciò, di aiutarci con bestie e portatori.

Errerebbe chi credesse di trovare, appena fuori di Pechino, una strada.

Tracce ci sono — e notevolissime — di quella che una volta, prima del XVII secolo, congiungeva la capitale dello Stato alla bellissima e solitaria vallata dove sorgono, sparse sulle colline



FIG. 2^a — Sosta in un villaggio cinese.

e nascoste nei boschetti di tuje secolari, le colossali tombe degli imperatori della dinastia dei Ming.

La Cina era allora nell'apogeo della sua forza, nel periodo della sua massima espansione; e il culto degli antenati, che è l'essenza del sentimento religioso cinese, e sul quale si sovrappongono trasparenti le varie forme religiose importate: buddismo, islamismo, cristianesimo, assumeva naturalmente, nel culto degli antenati imperiali, un carattere insolito di maestosità, cui soddisfacevano la silenziosa solennità dell'ambiente e la grandiosità degli edifici. Anche la strada che conduceva dalla capitale alla necropoli imperiale era monumentale; e i due grandi ponti sullo Tsing-ho e sullo Scia-ho rimangono testimoni di lusso e d'arte.

Ma la dinastia mancese, che nella valle dei Si-ling, lontano,

all'ovest di Pechino, custodisce la sua necropoli, ha condannato all'incuria i mausolei della razza vinta, e la decadenza generale del celeste impero ha realizzato la volontà di vendetta sovrana.

Le inondazioni non trattenute nè deviate per i canali oramai asciutti e in disuso, hanno asportato le rampe d'accesso ai grandi archi di marmo sospesi a tre metri sopra il piano stradale;



FIG. 3ª — Le mura di Tu-mu-tu.

tutto il traffico va per i guadi e solamente ad acque alte i carri cinesi si decidono a salire l'erta breve ma ripidissima.

Di contro all'ostacolo il motore diede tutta la sua forza, le gomme larghe e le ruote alte, il telaio più sollevato da terra, dimostrarono nello sforzo che le previsioni non avevano errato; le molle resistettero all'urto vivo splendidamente, e la vettura lentamente si muoveva fra quelle pietre illustri con una circospezione che sembrava rispetto per quella vecchiaia abbandonata.

Quella sera nell'alberghetto cinese di Nan-Cau, l'*Itala* si ritrovò sola. Il *Contal* giunto per ferrovia, era alloggiato altrove; le *De Dion* e la *Spyker* non avevano potuto vincere i 60 chilo-

metri di sabbioni e di ghiareti. Da Nan-cau a Cia-Tau la strada sconvolta dai lavori della ferrovia Pechino-Calgan è difficilissima.

Gli scoppi incessanti delle mine staccano dal fianco della valle massi e detriti che invadono il fondo stretto della « bocca del sud », serrano il sentiero tra le rovine di vecchie montagne dalle quali i grandi Budda, intagliati nel sasso vivo e chiusi nei tabernacoli, guardano impassibili quell'affaccendarsi di uomini, quel trasformarsi di cose.

La prima volta, dopo tanti secoli, l'aggressione viene dal sud, dal mare; è stata suggestionata dall'Occidente. Sono mani cinesi, ma menti orientali foggiate in Europa ed in America, che conducono l'assalto a quell'altipiano di Mongolia dal quale sempre era sceso il nemico. Tutto il tratto della strada di Mongolia, fra Nan-cau e Calgan, serba i vestigi di queste lotte secolari.

Le cime dei monti sono turrite dalla muraglia, che da Scian-hai-cuan sul mare correva per migliaia di chilometri, fino alla lontana provincia del Can-su.

Nel fondo della valle, come a sbarrarla, stanno i villaggi e le città, chiusi nelle loro cinte fortificate, ostili, pronti al riparo.

Ripari dei quali si ride oggi. E certo, a veder quel che è rimasto della muraglia esterna: poche torri isolate e un lungo terrapieno d'argilla che si sgretola; a vedere le mura diroccate di quel Tu-mu-pu e di altri castelli, un giorno

« appollaiati
sì come falchi a meditar la caccia »

— non si ha chiara l'idea dell'impeto invasore e della difesa possente.

Ma quando si hanno davanti le torri merlate di Uai-lai o di Sien-ua-fu, i bastioni intatti di Ki-mi-ni; quando a Pa-ta-ling, sul vertice del passo di Nan-cau, si traversa, per l'unica porta stretta, quel formidabile vallo che è la gran muraglia interna — serpente che snoda le sue spire per 800 chilometri sulle creste scoscese e sulle vette aguzze del Nan-scian; quando, di contro a tale baluardo si pensi l'urto di cavalieri armati di lancia e stocco, s'intende bene il valore e la resistenza di queste rocche cinesi.

Da due secoli e mezzo, le porte sono aperte in permanenza nelle città e nei castelli; e su quella strada è un via vai denso, continuo, di viaggiatori e di merci.

Ondeggianti al passo rapido e ritmico di due muli che, avanti e dietro, ne sopportano le stanghe, passano le portantine ornate di tende variopinte, dietro le quali, se la brezza ne alzi un lembo, si vedono, immerse nei cuscini, le faccie assonnate di mandarini occhialuti, le pettinature ad ale di pipistrello e le gote imbellettate delle donne mancesi, i fiori smaglianti di colori che si an-



FIG. 4^a — Il passo di Ki-mi-ni.

nidano fra le volute complicate della capigliatura delle donne cinesi.

Nei carri dalle ruote altissime, ferrate di grossi chiodi sporgenti, dalle tettoie di cotone azzurro che li coprono come una nicchia, genti e cose strane — casse laccate, rotoli di stuoie, gabbie d'uccelli, lumi a petrolio, e sempre l'immane teiera.

E dietro, sopra un cavallo mongolo, che scuote nell'ambio la coda abbondante e ben pettinata, rannicchiato sulla sella alta e corta, adorna d'un tappeto di *kashgar*, il signore si affretta — mentre i portatori, nudo il corpo bronzo e muscoloso fino alla

cintola, si affannano per i sassi e fra le sabbie, bilanciando sulla spalla, ai due capi della lunga asta elastica, ogni qualità di mercanzie, fino ai minuscoli boschi d'abete che dai gioghi della Mongolia meridionale vanno a popolare i giardini di Pechino.

Di quel Pechino che appariva come un grande formicaio, al quale si affrettasse tutta quella gente; e la nostra automobile si muoveva per quella pista, trainata a fatica da un mulo, da un cavallo e da un asino, circondata, sospinta, sorretta, tirata da una frotta di portatori agitati e chiassoni, simile veramente alla carcassa di qualche grosso coleottero che le formiche stessero trascinando.

Sui tratti un po' migliori il coleottero sfuggiva alle formiche, e correva la pista a un prudente 30 chilometri all'ora.

La gente e le bestie uscivano di carreggiata per lasciarlo passare, si arrestavano un istante a guardare — poi riprendevano il cammino operosi e tranquilli, come se nulla fosse accaduto, come se non avessero visto passare il *chi-cho*, «il carro a fuoco», la meraviglia attesa, della quale si parlava nei borghi e nei villaggi della strada di Mongolia. L'indifferenza si arresta sulla soglia delle città.

A Uai-lai, a Sien-ua-fu tutti sono fuori a riceverci. I giovanotti eleganti ci vengono incontro lontano, in una cavalcata tutta di bianco, cilestrino e azzurro. Ma il *chi-cho* è ridiventato il ridicolo essere inerte che si trascina a braccia quando non affonda, come a Scian-scini-pu, in mezzo alle radici dei salici fra fiume e strada.

Il fiume Hun intaglia lì il suo corso a traverso le rocce; e sulla sua sinistra un'altra corrente, quella del commercio, ha segnato nel calcare una serie di tracce, larghe quanto una carretta cinese, e tutte buche scavate nel sasso dolce dal continuo cadervi dentro delle pesanti ruote. Questo l'istrumento di tortura in cui era costretto per chilometri e ore, lo *chassis* della nostra macchina; obbligato a contorsioni incredibili, quando una delle ruote anteriori si avviava su per la parete mentre le due posteriori erano prese dai solchi duri e profondi, e i loro fusi di sala erano sforzati e piegati in basso. Ammiravo l'elasticità dell'acciaio e la solidità delle ruote; la forza, la buona volontà, l'ingegnosità e la pazienza dei nostri portatori.

Poco prima di Calgan un tempio santifica il culmine di un

colle; ed era una vista strana quella della nostra automobile, che, ripresa la libertà dei suoi movimenti, lasciata la schiavitù delle funi, si affrettava, anacronismo fuggente, sotto lo sguardo intenso e il gesto minaccioso dei leoni scolpiti all'ingresso del santuario.

Passammo tre giorni a Calgan, in attesa delle altre vetture.

Calgan è una grande stazione di smistamento. Raccoglie e avvia a Pechino e al mare, sull'unica strada che avevamo percorsa, le merci che scendono di Mongolia; distribuisce per tutte le direzioni del nord ovest le cose che vengono da Pechino e dal mare.

Là tutti sono banchieri, negozianti, albergatori, carovanieri; unica occupazione e preoccupazione degli abitanti il commercio.

Nel quartiere degli affari, per le viuzze strette, si urtano genti dello Scian-si, del Hu-pé, della Cina meridionale, con il mongolo ilare e bonario che scende dall'altipiano.

I carri cinesi si fermano a Calgan con i muli e gli asini. Oltre Calgan la merce viaggia sui cammelli o su piccoli carri dalle ruote rozzamente confezionate, piene o con pochi e grossi raggi che avviluppano il mozzo, e trainati da piccoli buoi dalle brevi corna aguzze, dal dorso lievemente gibboso.

Solo il cammello che, in lunghe file sonanti di campanacci polifoni, passa, alto, solenne e impacciato, in mezzo alla folla, non cambia il carico. Da Pechino a Urga, a Kiachta, a Uliassutai, a Cobdo, va la sua strada consumando le unghie sui sassi della montagna, espandendo il piede largo nelle sabbie del deserto o sulle zolle umide ed elastiche della steppa.

Eravamo alloggiati alla Banca russo-cinese, e d'intorno, dai terrazzi delle case, dalle balze dei monti, dai tetti del tempio che tutta notte faceva risuonare di minuto in minuto la voce cupa e melanconica del suo *gong*, la folla passava le giornate intere a curiosare il nostro lavoro; e alla Banca era un via vai di mandarini dai bottoni d'ogni colore. Il rappresentante del governo centrale e il *tu-tung* — maresciallo tartaro, che stende la sua autorità lontano sui Mongoli *tsagar* — ci restituivano le visite.

Noi eravamo andati a cercarli nei loro palazzi, isolati nelle vaste corti, dove l'erba cresce negli interstizi, dove tutto accenna a uno stato acuto di decadenza e di rovina.

Le porte centrali schiudevano per noi i loro battenti istoriati

di pitture svanite, e ci accoglievano padiglioni che le grazie dell'intaglio avevano abbelliti un tempo, ma dove oggi l'atmosfera è piena di odori del passato, di un passato che sopravvive a sè stesso.

Accanto c'è il presente. Magazzini di deposito per il *the* vuoti e abbandonati. La preziosissima foglia, che matura lungo l'Jang-tse-kiang, viaggia per altre strade; Calgan traversa una crisi commerciale profonda; e i russi, i grandi clienti, si sono ridotti a mezza dozzina, ma non si muovono, isolata avanguardia del mondo slavo verso il mondo giallo.

*
* *

Il 17 giugno, all'alba, la vecchia porta sgangherata della città cigolò pesantemente sui cardini, aperta da un guardiano assonnato, e il motore ci portò a una bella velocità prima nella valle, in mezzo ai ciottoli di un torrente, poi per il fianco della montagna.

I portatori riafferrarono le corde e su la china faticosa, e su le roccie, e sull'orlo del precipizio, echeggiò il grido monotono: *Lae! Lae! Là!*, con il quale scandiscono lo sforzo.

Sotto a noi la valle si inabissava in mezzo a un groviglio di montagne, e il ciglio dell'immane piedistallo sul quale insta l'altipiano mongolo, fuggiva alla nostra destra in una curva maestosa verso le vallate lontanissime e invisibili dell'Hoang-ho. Parallele ad esso, le catene: prima nitide; poi, a poco a poco, soffuse di nebbia, lontanavano fino alla linea tranquilla e solenne del grande Khingan, che, verso il sole levante, nasconde i campi storici della Manciuria: culminavano nelle cime azzurre e tormentate dello Scian-si.

E, intorno, un caos di valloncelli e di creste si accavallano, si inseguono, si ripetono; sui loro fianchi brulli le ombre si disegnano vigorose e fantastiche, svelano l'ossatura di un continente; e nella luce bianca, cruda, quel paesaggio strano ci sembrò degno di sostenere la serenità del deserto.

Io volli godere da solo l'intensa, l'unica impressione che il deserto incide sempre nell'anima di chi ne assapora la misteriosa bellezza; e, la vigilia della partenza all'ambio di un *poney*, che pareva sentisse il richiamo delle praterie native, salii la valle stretta e solitaria.

Qua e là, ancora, un villaggio povero si aggrappa alle balze; un tempietto colore dell'argilla si confonde nella pendice.

Poi gli abitati si fanno rari; il sentiero esce dal letto del torrente, si inerpica su per il monte che scoscende, e il colle s'intaglia profondo a circa 1600 metri come una porta. A destra e a sinistra dell'insenatura, due grandi piramidi di pietre ergono le cime, sormontate di bandiere spiegate al vento.

Pochi passi e sono sulla soglia, fra i due *obo*.

Dietro a me tre colossali gradini scendono, erti e paurosi alla Cina, al mare, alla vita; davanti a me la Mongolia, il deserto, il silenzio.

Nulla interrompe la linea circolare dell'orizzonte.

È un immenso oceano, che stende la verdura dei suoi flutti immobili lontano, fino a che la terra, perduto il colore nella distanza, si unisca al cielo scolorato d'azzurro; e il limite non è preciso, come in mare; e il vento, che viene di lontano, porta il profumo acuto dei timi del deserto, come la brezza marina il salmastro dell'oceano; e il fruscio che s'ode quando le raffiche strisciano sull'erbe, ispide e asciutte della steppa, somiglia al bisbiglio dell'onde che si frangono sulla spiaggia.

I naviganti e i pescatori sogliono, nella loro semplice fede, portare doni votivi agli iddii protettori perchè facciano buono il loro viaggio, e doni riconoscenti per il ritorno felice.

I pellegrini del deserto hanno anche essi i loro santuari: gli *obo*.

Questi mi avevano segnato tanti colli traversati otto anni or sono laggiù, nel Tien-tscian centrale a 3000 chilometri all'ovest!

E il bacino d'un mare scomparso che gli occhi miei avevano visto allora dagli aspri contrafforti del Chan-tengri, dalle cime che si appuntano vestite di neve e di ghiacci a 5000 metri di altezza, dileguarsi al sud-est verso la catena dei Cuen-Lun, era lo stesso che ora stavo per affrontare dal seggiuolo di un'automobile italiana.

E anch'io ebbi la tentazione di gettare sull'*obo* la mia pietra votiva. Così si costruiscono quelle piramidi di preghiere. Ognuno vi aggiunge la sua e, negli anni e nei secoli, il piccolo mucchio cresce gigante.

E fra le pietre: scheggie di legno proclamanti in caratteri mongoli il voto del viandante; teschi di becchi e di tori, cui lo

sciamanismo conferisce un significato religioso; lunghe aste in cima alle quali sventolano striscie di stoffa rossa.

Il vento del deserto, che non tace mai, le batte, le fa vibrare; e le preghiere che il passante affida a quegli stracci, vanno nel vento a cercare la forza che sostiene e protegge.

Il giorno dopo rivedevo il deserto. Ma la strada era su per un'altra valle; il colle meno erto; l'atmosfera carica di nuvole; una piccola osteria toglieva alla soglia montana il carattere delizioso d'isolamento, e mancavano gli *obo*.

Invece di questi, la lunga fila dei pali telegrafici si stendeva dritta e regolare giù e su per le vallette e per le colline verdi, fin dove l'occhio giungeva.

Per due ore fu tutto un affacciarsi intorno alle macchine.

L'*Italia* era al completo.

Ee forti tavole ferrate che sostituivano i parafanghi e potevano servire da passarella, erano a posto. Il sedile posteriore si affondava tra i due serbatoi laterali della benzina, capaci di 100 litri ciascuno, e riposava sul serbatoio dell'olio, capace anch'esso di 100 litri; e tutto l'arsenale di riparazione della vettura e del motore si disponeva in bell'ordine nel cassone, sul quale era fissato un serbatoio per acqua, di 50 litri.

Il sedile posteriore fu provvisoriamente sacrificato al bagaglio. Sebbene ridotto a una cinquantina di chili, non riuscivamo a contenerlo nel breve spazio, aumentato com'era da pneumatici, binde, piccone, pale, paletti di ferro, paranco, catena, matasse di parecchi metri di corde e funi, arnesi da cucina, e da un saldatore a benzina con funzione di fornello da campo. Latte di grasso occupavano i montatoi; dieci chili di maccheroni invadevano il parafango; tutti i cantucci erano occupati da scatole di *corned-beef* e pacchi di cioccolata, e al di sopra di questo carico caotico, un baldacchino era teso su quattro aste mobili, ai quattro angoli della carrozzeria.

L'itinerario, abbozzato negli uffici del *Matin*, consigliava la traversata del Gobi per Sair-Ussu e la strada dei carri — quella seguita finora da quasi tutti i viaggiatori europei e dalle carrette.

Ma a Pechino, interrogando ed informandoci, avevamo mutata idea. La « strada dei cammelli », che va dritta a Urga, più scarsa di pozzi, senza corpi di guardia, senza stazioni di posta, abbrevia il percorso di quattrocento chilometri, non presenta mag-

giori difficoltà di terreno, ed è seguita dalla linea del telegrafo. Lungo questa linea, a Pong-kiong, Udde e Tuerin, sono tre uffici telegrafici di trasmissione distanti fra loro, e da Calgan e da Urga, non più di 300 chilometri in media. Il percorso totale resta così diviso in quattro tratti sensibilmente uguali, che, se il terreno è propizio, rappresentano quattro tappe.

Speravo perciò di non dover accampare; invece quella sera del 17 giugno il lavoro di ricostituzione della vettura ci attardò,

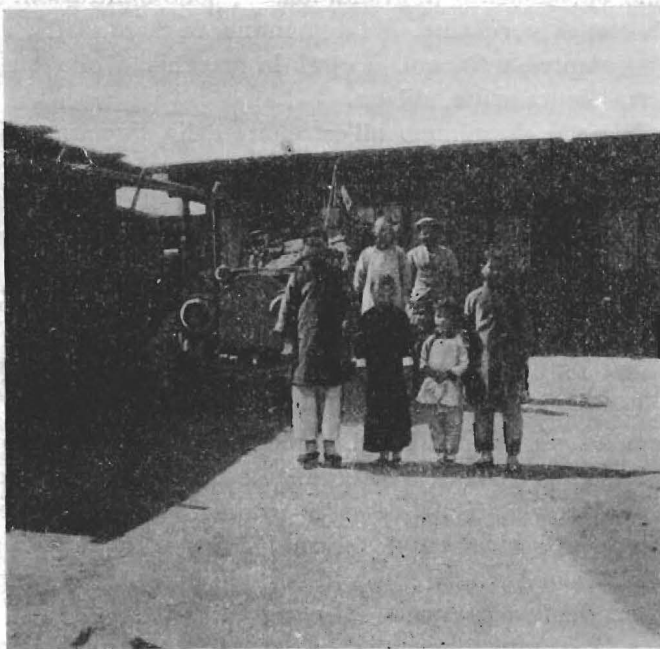


FIG. 5ª — Ufficio telegrafico di Pong-kiong.

e dopo una trentina di chilometri ci fermammo e drizzammo la tenda.

Il baldacchino sospeso su due aste mobili, disposte nell'asse longitudinale della vettura, spiegato e fissato in terra con solidi paletti, formava i due fianchi di una tenda a sezione triangolare che ricopriva tutta intera la vettura, lasciando ai lati delle ruote uno spazio per stendere i sacchi-a-letto. Avanti e dietro due teli, opportunamente sagomati, chiudevano la nostra abitazione provvisoria.

Le *De Dion*, il *Contal* e la *Spyker* si accamparono vicino a noi, mentre poco lontano un piccolo villaggio, o, meglio, un gruppo di case coloniche cinesi, ci offriva le sue magre risorse: qualche dozzina d'uova.

Perchè la popolazione densa nell'Impero di mezzo, sebbene trattenuta da mille ragioni di consuetudine e di interessi, comincia a straripare fuor dai confini naturali e storici. Siamo ancora ben lontani dall'assistere ad un movimento di espansione colonizzatrice, allo spostamento di grandi masse; sono infiltrazioni appena sensibili che si verificano. Ma comunque, la razza gialla, ammucchiata e compressa fin qui, è oggi la macchia d'olio che lentamente, ma sicuramente, dilaga.

Quella notte dormimmo all'estremità delle sfumature estreme, e alla mattina lasciammo dietro di noi, spiccanti nel verde smorto della steppa, le macchie regolari dei campi, il profilo familiare delle ultime abitazioni fisse ove dimorano gli uomini che vivono della zappa e dell'aratro.

E avevamo lasciato dietro a noi, anche, per non più rivederlo, il *Tricar Contal*, che non riuscì a solcare il deserto.

Seguivamo i fili del telegrafo a buona andatura. Il suolo andava facendosi sempre più piano e più duro. Non era la pianura; ma un seguito di lunghe ondulazioni che si ripetevano come i larghi gradini di una cordonata che scendeva, scendeva lentamente verso il Gobi, verso la grande depressione centrale.

In fondo alle pieghe del terreno, dove si raccoglie un pò d'umidità, dove l'erba è più verde e più spessa, vedevamo lontani i fumi degli accampamenti mongoli.

Qua e là gruppi di cammelli drizzavano contro il cielo senza nuvole le loro forme lungamente immobili di ruminanti; i cani si precipitavano contro a noi dal fianco di pastori invisibili:

« e di puledri una leggiadra schiera
annitrendo correva lieta al rumore... »

Mandrie di cavalli lasciavano la pastura, e, impazzite dallo strepito del motore si avventavano, in corsa folle, verso l'oggetto stesso del loro spavento.

A volta il mandriano, alto in arcioni sulla piccola giumenta irsuta, con in mano la lunga asta portante il laccio scorsoio e brandita come una lancia, si avvicinava al galoppo e si fermava

attonito a guardare il mostro. A volte una frotta di cavalieri, spuntati fuori nel piano all'improvviso, c'inseguiva aizzando le cavalcature con l'urlo selvaggio, e spariva all'improvviso in qualche piega del terreno.

Noi andavamo sempre più sicuri sulla terra asciutta, frangendo gli steli dei timi grigi e duri che riempivano l'aria del loro profumo.

Eravamo in piena steppa quando un uomo giovane ancora e meno leccio dei suoi compagni, nella zimarra rossa stinta in paonazzo, ci invitò a fermarci.

Fummo introdotti in una *iurta*. Il padre del nostro ospite, il patriarca della famiglia, l'occupava con alcuni uomini e due o tre donne.

Da otto anni non mettevo piede in una *iurta*, ed entrandovi sentii veramente di essere in Asia; nell'Asia forte e libera dei popoli nomadi, dei mongoli e dei turchi; nell'Asia che in due momenti epici, con Gingis-Can il mongolo ha esteso il flagello delle sue orde fino alle rive dell'Adriatico, con Tamerlano il turco ha messo a soqquadro tutto l'oriente; che vive ancora adesso sulle vaste praterie del continente eurasiatico, dal basso Volga alle montagne del Chingan, la stessa vita che conduceva all'alba dell'era nostra.

Separati oggi dalla fede religiosa: buddisti gli uni, musulmani gli altri, mongoli, tartari e turchi sono confusi nei caratteri della loro storia; inavvertita e oscura per secoli, quando le tribù muovono il campo da un pascolo all'altro, senza coesione e senza meta; violenta e vittoriosa quando, dalla valle dell'Orchon e dagli *aul* del Turkestan, un eroe suscita gli appetiti di rapina e di ambizione latenti e, come valanga che ingrossa, investe e trascina le masse alle conquiste lontane.

Di questa unità di azione storica, di questa identità di vita è rimasta traccia nelle lingue frammiste, nei costumi, nelle foggie del vestire, nelle suppellettili domestiche, e, più che tutto, nella forma dell'abitazione: la *iurta*.

Dalla Mongolia al Mar Caspio è sempre la stessa.

Uno scheletro di legno, leggero, coperto da larghe falde di feltro grezzo; una porta bassa e stretta, che fa anche da finestra; e nel centro il focolare, sormontato da un trepiede rozzo di ferro, sul quale dall'alto pende un gancio per la pentola.

Tutt'intorno alla parete casse di legno istoriate, armi, utensili, vasellame, provviste e vestimenti e giaciglio.

I più poveri dormono su rozzi feltri, i ricchi su tappeti bellissimi di Cashgar o di Merv.

Nelle tribù musulmane l'harem è qualche volta isolato; ma tra i Kirghisi della montagna, e qui in Mongolia fra i buddisti, uomini e donne vivono promiscuamente; e le relazioni tra i sessi sono spesso liberissime.

Le donne — ed è regola costante di questi popoli nomadi — sono un'assoluta minoranza.

Sia questo fatto causa concomitante della loro vita randagia o sia adattamento della razza a questa sua perenne condizione di instabilità, è difficile a precisare; il fatto resta e con esso vari atteggiamenti della vita sociale.

I Turcomanni, fino alla conquista russa, correggevano la deficienza femminile con le frequenti alamanie a danno delle miti popolazioni persiane e sarte del Chorassan. In Mongolia gli uomini esuberanti — e sono più della metà della popolazione maschile — si dedicano alla vita religiosa. La chiesa li accoglie, e non c'è gruppo di iurte nella steppa, carovana di cammelli nel deserto, gregge di capre intorno ai pozzi, che non abbia la sua figura di lama clericalmente tosato accanto al fratello fornito di una ruvida zazzera corvina, intrecciata or sì or no sulla schiena in un codino.

La tunica trapunta, con le maniche che sopravanzano alla mano: gli stivali di cuoio alti: la cinta ampia sui lombi: il cappello conico ricamato o il berrettone foderato di pelliccia colle falde per la nuca e per le orecchie; la franchezza del volto largo e intelligente, mi ricordavano i Kirghisi del Tien-scian e i Calmucchi della Semirecia.

E la sostanza dell'ospitalità era la stessa.

Latte, crema, formaggio, *kumis*, un liquore estratto dal latte acido che sa di grappa, ci erano offerti con insistenza e generosità, nella dimestichezza della conversazione semplice e familiare, resa possibile da un giovane lama che, all'esposizione di Berlino, dove era andato — diceva lui — a « fare il mongolo », aveva raccapezzato alcune parole tedesche. Egli era monaco nel convento di Pechino.

Perchè il lamismo ha i suoi frati operai, questuanti e pelle-

grini. Uno ne incontrammo avviato ai santuari del Dolon-nor a piedi — o piuttosto in ginocchio. Ogni tre passi il povero frate si prosternava fino a terra; poi si sollevava, contava tre passi e ricominciava la genuflessione. Alla sera aveva le pietre per giaciglio e l'indomani riprendeva la via del sacrificio e della fede.

Ma il lamismo ha specialmente i suoi monaci, raccolti intorno ai templi.

I viaggi di Sven-Hedin, i lavori di Stein, di Grünweidel e di Lecoq, hanno riesumati alcuni santuari del buddismo sepolti



FIG. 6^a — *Nel Gobi.*

nelle sabbie del Tacla-macan dopo che l'onda del fanatismo musulmano li distrusse. Qui nella Mongolia le condizioni religiose sono sempre state tranquille. Buddismo, Manicheismo e Cristianesimo hanno reagito pacificamente uno sull'altro, nelle antiche forme statali di queste contrade, ma quello ha assorbito i due culti di provenienza più occidentale, e trionfa nei santuari eretti sull'orlo del deserto come il Lama-Miao, fra Pong-Kiong e Udde.

Da poco avevamo lasciato Pong-Kiong dove le *De Dion* e la *Spyker* ci avevano raggiunto tardi la sera.

Improvvisamente, mentre il sole già alto vinceva il freddo acuto dell'alba, il piccolo Lama-miao ci era apparso nella solitu-

dine di un paesaggio, dove non si vedeva, per quanto andasse la vista, una *iurta*, un fumo, un animale al pascolo; nel silenzio, che non turbava l'abbaiare di cani nè il canto degli uccelli.

La strada non vi conduceva.

L'erba rada di quell'ultimo lembo di steppa non era calpestata intorno; non si vedevano avvicinarsi a quelle fantastiche abitazioni, nè orme di cammelli, nè tracce di carri.

Le mura bianche del tempio, dalle pareti egizianamente convergenti verso l'alto, balzavano fuori dal suolo ghiaioso sormontate da una fascia rossa; fasciate di rosso erano le porte del tempio, e nei recinti murati, dai quali sporgevano le cupole delle *iurte*, non una finestra.

Solo un vivente in quello squallore: un essere senza sesso e senza età che si muoveva come un sonnambulo, dal quale non ottenemmo nè un gesto nè una parola. Ed entrammo nel deserto.

Scomparsi gli ultimi timi, il terreno piano, duro, coperto di minuscoli ciottoli multicolori, levigati come quelli che il mare rotola sulle spiagge.

La depressione del Gobi si scava sempre più.

Dai 1200 scendiamo a 800 metri sul mare; la temperatura sale a 45 centigradi nell'ombra, il sole brucia la pelle, l'arsura rende indecisa, mobile alla vista la linea dell'orizzonte, fa ingannevoli le distanze.

Oggetti vicini ci sembrano lontanissimi, irraggiungibili, e sono subito raggiunti; non raggiungiamo mai forme intravedute nello scintillio dell'afa pesante.

Pozzi non se ne vedono più; non una traccia di umidità nel suolo, non una macchia di colore in quel grigio esasperante dell'argilla che la siccità ha spezzato con una rete di crepacci; unica varietà: gradini scoscesi che accentuano la depressione; dune di sabbia nelle quali le ruote slittano e il motore si riscalda; distese bianche, cristalline che sembrano neve e sono salmastro che affiora in fondo alla conca dove ha fluttuato il mare.

Non altro indizio di vita, in questa morte della natura, se non gli ossami che imbiancano nel sole torrido.

Nell'illusione magnificante della luce ci par di scorgere il profilo di macigni là dove non c'è che uno scheletro di cavallo, un teschio di bue, la carcassa di un cammello, macabre pietre miliari sulla pista assolata e micidiale.

Questo centinaio di chilometri è la patria della strage.

Tardi, nel pomeriggio, trovammo un pozzo d'acqua salata, densa; la bevve il motore; più in là spettri d'alberi si azzardavano fra le roccie d'un burroncello asciutto; poi le roccie si fecero più frequenti, e ai piedi di esse scorgemmo, nella luce del tramonto, Udde.

Quella notte fummo soli nella casa del telegrafista.

Le altre automobili non giunsero.



FIG. 7^a — Nel deserto del Gobi.

Fu una notte silenziosa e fredda. Il termometro scese fino a 4 centigradi; intorno al pozzo d'Udde non una voce d'uomo o un latrato di cane; solo fino a tardi dal *cang* sul quale giacevo udii il battito secco del tasto della *Morse* trasmettere il telegramma di Barzini dal deserto a Londra.

L'alba ci ritrovò in viaggio per Tuerin.

Dai 4 centigradi della notte risalimmo nelle prime ore del mattino a una temperatura torrida, e il sovrascaldarsi del motore ci obbligò a frequenti soste ai pozzi.

Voli di pernici, di anitre e di aironi si alzavano dalle mulde, dove stagna l'acquitrino, al passaggio della macchina che s'affrettava verso la montagna di Tuerin, apparsa laggiù all'orizzonte come il profilo di un'isola.

La raggiungemmo alla sera.

Essa ci apparve la soglia di un mondo nuovo.

All'ovest, fino ai fuochi del tramonto una pianura si stende, verde di prati e popolosa di *iurte*; e sotto a noi, nella valle, una strana città raccoglie le sue case. Nel mezzo si ergono tre grandi templi. Lunghe aste sormontate di cuspidi d'oro si drizzano sulle piazze; colonne alte, di legno scolpite a colori, sopportano il tetto vasto dove nel culmine l'oro delle sfere s'accende ai raggi del sole cadente.

Le piccole case, allineate lungo le vie larghissime tutte uguali, bianche, dal tetto spiovente, chiuse e silenziose, sembravano tende di un campo militare.

Un cavallo legato a un palo, i cani sdraiati all'ombra, erano tutta la vita di quella città deserta come il deserto, all'orlo del quale era costruita.

Ma i cani ci scorsero, si avventarono abbaiano; fuori dalle casupole, di dietro i macigni fecero capolino gli abitanti timidi e sospettosi.

Nel cavo di un masso sorpresi un vecchio nascosto, tremante.

Sulla tunica rossa annerita dal sudiciume e dal tempo portava un mantello rosso drappeggiato come una toga.

Come mi vide fuggì, coprendosi il volto col lembo della toga, e gesticolando concitatamente. Inseguendolo, raggiunsi un gruppo d'uomini più giovani; si sarebbero detti seminaristi.

Forse anche fra loro spira un vento di modernismo, o la curiosità vigile dell'adolescenza vinse il timore? Chissà. Uno di essi si appressò all'automobile e, a poco alla volta, una turba di altri giovani, e poi di uomini, e poi di vecchi, si accalcò intorno alla macchina misteriosa; prima a rispettosa distanza, poi, più vicini, più fiduciosi. Aprimmo la copertura del motore; e il loro occhio attonito vide il mistero dei cilindri, delle valvole, delle molle, e sulle faccie glabre nacque il sorriso.

Erano tutti lama della lamaseria di Tuerin, dove si adunano in parecchie migliaia a leggere i libri sacri in una vita di ozio contemplativo e di preghiera.

Alle tuniche rosse si frammischiavano le gialle, e tutti a capo scoperto espongono al sole ancora caldo del tramonto i crani accuratamente rasi.

Giù nella valle le sfere d'oro lanciavano ancora sprazzi di luce e l'ombra della notte fu viva del latrato dei cani.

L'indomani correvamo verso Urga, sulla distesa verde dove la strada è libera di suddividersi, si apre a ventaglio, si allarga in sentieri paralleli. La nostra macchina potè slanciarsi alle massime velocità lungo la linea del telegrafo, anche fuor della pista.

Nessun autodromo sarà mai migliore di quella pianura im-

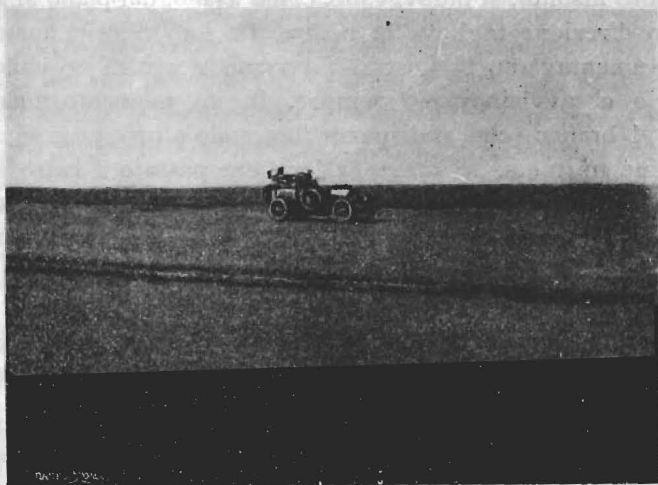


FIG. 8ª — *La corsa nel deserto.*

mensa sulla quale una finissima ghiaia dà buona presa alle pneumatiche, dove non c'è polvere, non c'è sabbia, non ci sono buche, nè carreggiate, nè dislivelli sensibili.

D'ora in ora ci imbattevamo in lunghe carovane di cammelli portanti le suppellettili di tribù in cambio di residenza.

Scheletri di *iurte*, balle di tappeti, e donne e fanciulli accoccolati fra le gibbosità della bestia; e, intorno, uomini su cavalli sfarzosamente bardati, e servi a piedi, e dietro, enormi carri del tipo cinese, con la carreggiata di due metri, le tettoie vaste come capanne, trascinati anch'essi da cammelli aggiogati tra le stanghe.

Nulla di più strano che l'incontro dell'automobile con questi veicoli secolari del deserto, dove il nostro, avvenirista, sembrava un intruso aggressivo e prepotente.

Ed il suo arrivo metteva il panico dovunque: nelle tranquille carovane avvezze alla sonnolenza delle marcie; nei convogli di carri; nei greggi di capre lanute che il pastore abbeverava nei truogoli di legno; nelle mandrie; nei branchi di gazzelle e antilopi. Quasi al limite estremo del piano, quando già sulle cime lontane si vedevano i primi abeti incoronare i declivi erbosi, scoprimmo un branco di quattro o cinquecento antilopi che, desti al rumore insolito, si muovevano, come usano, dal piano al monte. La loro direzione tagliava la nostra. La loro velocità aumentava e noi aumentavamo la nostra. Filavamo a più di 80 chilometri all'ora e ci avvicinavamo sempre. In un momento fummo in mezzo al branco, che si disperse fuggendo a precipizio senza più nè ordine nè meta. In mezzo a loro era passato il carro falcato.

Tre colli, erti, solcati dalle acque, ornati di *obo*; tre valloni nei quali fischiavano le marmotte ritte sulle tane; una tomba di santo lama tra mucchi di ossa votive; un gruppetto di *iurte*; vacche sulle pendici verdissime del Bogda-ola, tutto nero, verso il nord, di boschi di abete; la frescura di un torrente che avvala; e siamo sulle rive della Tola, che, per la Selenga, scende nel Baical.

Ci parve di essere alla fine del viaggio. Il deserto di Gobi era dietro a noi con le sue incertezze e i suoi pericoli.

1200 chilometri circa ci separavano allora da Pechino, meno di cinquecento da Verchne-udinsk, dove passa la ferrovia transiberiana.

Questo semplice fatto ci rendeva tranquilli e sicuri.

Chi pensava ai 14,000 chilometri che ci separavano dalla meta? Pareva che a Verchne-udinsk tutto dovesse essere finito. Non si poteva di là prendere un biglietto per Parigi?

Intanto la vettura cigolava sui ciottoli della valle, si arrischiava su ponti incerti, guadava i numerosi bracci del fiume alla ricerca di Urga.

Città una e trina. Urga si stende per molti chilometri. All'est la città cinese; un po' a nord la russa, e verso ovest la città mongola che disperde, lontano sulle colline, le sue mille *iurte*, i suoi templi incoronati d'oro, le celle della grande lamaseria, i tabernacoli votivi, sormontati da cuspidi bianche.

La città cinese è un emporio; quella russa una fortezza; la mongola un santuario. La sua importanza religiosa non la cede

che a Lassa. E come Lassa ha il Dalai-Lama, anche Urga ha il suo Budda vivente.

Ma i templi sono meno magnifici e l'Iddio ha preso forme umane in un essere di mediocre intelligenza, ridotto dal vizio e dall'ozio in uno stato molto vicino all'ebetismo.

Del resto, che importa? Egli non è che un simbolo; il simbolo dell'unità e della forza del popolo mongolico. Come tale è venerato dalle tribù dell'altipiano che lo arricchiscono di doni; come tale il suo favore è ricercato da russi e da cinesi che, intorno alla sua persona sacra, fanno a gara per acquistare influenza politica e commerciale.

E tra il potere spirituale e nazionale dei lama e quello civile e politico della Cina, sempre in lotta sorda ed ostinata, sorge da 45 anni la figura di un abilissimo console russo, Buriata di origine e perciò capace di sentire e d'intendere i moti misteriosi dell'anima mongola. E fino a quest'anima oscura i russi si sono aperta la via anche a traverso la Banca russo-cinese.

In quel gran fabbricato all'europea si concentra e si agita quasi tutta la vita commerciale che il trasporto del *the*, l'accaparramento delle pelli e delle lane, il lento ma progressivo sfruttamento delle ricchezze minerarie hanno creato nella capitale della Mongolia.

Capitale strana, dove l'antichissima civiltà della Cina, la vita sociale primitiva dei mongoli, le forme più moderne di attività, introdotte dai russi e dagli inglesi (che spingono fin qui le loro scorrerie commerciali), si associano, si completano, si urtano all'ombra della Bogda-ola, la montagna sacra, che di fronte a Urga alza la sua massa imponente.

Coperta di boschi secolari, popolata di selvaggina, essa è l'olimpo mongolo, la aerea e leggendaria tomba dell'eroe Gengis-Can; vietata a tutti gli umani, è l'Eden riservato al piccolo dio che ama la caccia, le donne e la *vodka*, con la quale i vicini del nord lo intossicano e se lo propiziano.

Noi non riuscimmo a rendercelo benigno, e dovemmo contentarci di iniziare alle gioie dell'automobile il governatore cinese. Dalla lettiga rossa, spaziosa, che otto mongoli levavano al gran trotto alta sull'arcione delle selle, egli passò volentieri sulla nostra 40 cavalli.

Fu una corsa pazza attraverso le vie di Urga attonita. In-

torno e dietro tutta una folla di Mongoli a cavallo, molti a coppie come usano, uomini e donne allacciati per la vita, distinguibili solo per il tintinnio delle monete e dei pendagli metallici che ornano le volute rigide pettinature femminili, ci faceva scorta urlando selvaggiamente.

L'orda era lì in embrione con il suo ruggito e il suo impeto e parevano fragili le alte mura merlate della cittadella cinese, i parapetti di terra che difendono il consolato russo.

Ma quando alla sera ci riunimmo con i passeggeri delle *De Dion* a banchetto nella gran sala della Banca, le bandiere italiane, russe e francesi, frammiste, ci sembrarono la voce dell'Europa civile che ridesta alla vita ed al lavoro l'indolenza asiatica.

L'alba ci vide fuori della città sacra e poco dopo, nel fondo della valle, la vettura ebbe la prima *panne*; si piegò sul fianco sinistro ed era affondata.

Intorno, il piano pullulava di *iurte* e di bestiame e in pochi minuti un gruppo di curiosi ci circondò. Una provvidenziale fila di carri carichi di ciocchi d'abete e di abetelle che scendeva a Urga, ci diede un po' per forza, un po' per compenso, il materiale di salvataggio. I curiosi, tentati dai nicchelini di venti *kopeks* che avevano sostituito le verghe d'argento, unica moneta del deserto; i buoi dei carri ci aiutarono; e dopo due ore l'*Itala* si avviò per la montagna.

Il sentiero largo non era di gran che migliore di tanti che fra Nan-cau e Calgan avevamo percorso al passo dei portatori. Ma la necessità crea le abilità come crea l'organo, e presto ci parve un giuoco vincere l'erta di un colle, scendere a precipizio sull'altro versante, guardare corsi d'acqua e risalire ancora, chiedendo al motore tutta la sua forza, sobbalzando sul terreno ingombro di grosse pietre.

Una volta credemmo che tutto dovesse essere finito: nella discesa più ripida la vettura prese la mano, i freni pieni d'olio non si serrarono, e giù per la china a velocità vertiginosa.

Ma nel piano la macchina ritornò all'obbedienza; e una catena dopo l'altra ci aprì nuovi panorami di valloni brulli e desolati, di valli verdi bagnate d'acqua e popolate di *iurte*.

Avevamo perduta l'abitudine di far colazione: un pezzo di cioccolata, masticato verso mezzogiorno, mentre l'automobile cor-

reva, era stato nel deserto la nostra dieta; ma quel giorno il tempo per toglierci l'appetito non mancò.

Potevano essere le 14 quando, dopo aver guadato un piccolo fiume lento che serpeggiava in una pianura larga e bassa tutta grigia d'erbe palustri e di suolo argilloso, l'*Itala* si fermò. Forzammo il motore, ma le ruote girarono senza mordere, lanciando in aria ventagli di fango. Fermammo e scendemmo. Intorno il suolo, asciutto alla vista, sotto la pressione del piede oscillava come un pezzo di sughero sull'acqua. Dopo due minuti già il montatoio era penetrato nel terreno, e le ruote ci stavano fin sopra il mozzo, il serbatoio posteriore era incrostato nella mota viscida che lentamente trasudava fuor dalle ferite della crosta traditrice. Soli, scaricammo il bagaglio e preparammo il *the*; ma dove era andato il bell'appetito che l'aria montanina aveva risvegliato? Lontano s'intravedevano le palizzate di una piccola lamaseria, poche *iurte* erano sparse nel piano; e cavalieri mongoli, curiosi e bonari, uno dopo l'altro, ci apparvero usciti come di sotterra. Dalla lamaseria vennero quattro lunghe abetelle, vecchie sottili e fragili. Oh come rimpiangemmo le forti leve tagliate fresche alla mattina nei boschi di Urga! Smontammo la carrozzeria, per tentare di sollevare lo *chassis* nudo facendo forza con le travi sotto ai mozzi delle ruote. Le travi si piegarono e si spezzarono, nello sforzo; e lo *chassis* lentamente affondava. Allora mutammo tattica. Dietro alla vettura scavammo nel suolo acquitrinoso una fossa verso il terreno asciutto; la pavimentammo di pezzi di tavole e di scheggie di trave; con le corde use alle rocce di Kimi-ni, aggiogammo quattro buoi poderosi e mettemmo in moto il motore. Al fragore improvviso, i buoi folli di terrore fuggirono e la macchina fu salva.

Quella sera, alla luce delle stelle, mezzo assonnati e stanchi del lavoro aspro del giorno marciammo ostinatamente alla ricerca dell'Iro, cadendo nelle rotaie profonde, anelando sulle salite faticose di sabbioni, mentre nella tenebra notturna vedevamo ombre paurose profilarsi, udivamo l'uggiolare lontano di cani, e ci pareva, nel dormiveglia, scorgere fuochi là dove non c'era che solitudine e silenzio.

Finalmente, vinti dalla stanchezza, accampammo così, senza sapere nè dove nè perchè; senza cena, sull'orlo della strada e ripartimmo all'alba.

(*Continua*).