

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 (1).

(con 13 illustrazioni)

Cominciavano le vere difficoltà del viaggio: quelle ignote alle quali non si è preparati, che sono attese, e vi sorprendono, che vi mettono addosso la febbre della preoccupazione e la mania di andare, andare a qualunque costo, pur di raggiungere la tappa prefissa.

La prossima era Kiachta; ma c'era di mezzo l'Iro.

Per evitare i monti scoscesi che la strada attraversa, ci era stato consigliato di scendere nella valle dell'Orchon. Molta ne percorremmo a piedi, tastando il terreno infido, tornando sui nostri passi, facendo lunghi giri per schivare le torbiere nascoste, entrando fino al ginocchio nei fiumi per provarne l'altezza e il fondo, finchè ai piedi di una discesa vedemmo l'Iro allargarsi chiaro, rapido, senza ombra di ponte o di chiatta.

Era inutile esitare: quella era la strada.

Reclutammo nelle *iurte* vicine alcuni mongoli e i loro cavalli e tentammo i guadi.

L'acqua era alta nel filone della corrente quasi un metro; le nostre ruote avevano 93 centimetri e mezzo di diametro. Il magnete sarebbe stato coperto dall'acqua e dovemmo toglierlo. E l'*Itala*, trainata da cinque buoi che i cavalieri incitavano col pungolo e con la voce, iniziò la navigazione.

(1) Cont. e fine. Vedi fascicolo precedente.

Al momento del tuffo emise un sibilo soffocato e rauco; l'acqua evaporava al contatto dei tubi di scappamento incandescenti; e pareva il grido d'allarme di quello strano pachiderma che si avventurava nell'elemento ignoto... e ne uscì sano e salvo grazie allo aiuto dei mongoli.

Era l'ultimo ch'essi dovevano darci: verso sera, in mezzo a una tempesta di sabbia che accecava e toglieva il respiro, in un paesaggio squallido di dune, scorgemmo i tetti ricurvi di Maimacin, e più in là le cupole verdi di Kiachta.

Una palizzata cinese dalle porte monumentali e istoriate, una colonnetta di confine, un gendarme russo nella sua candida uniforme estiva, e siamo in Siberia.

Kiachta è una città che dorme. La stagione è morta. Molte famiglie sono partite per la villeggiatura nelle montagne vicine, per i bagni sul Baical; i più ricchi stanno a Karlsbad e ad Aix-les-bains; i magazzini di deposito del *the* sono vuoti; silenzioso il mercato; senza movimento le strade, sulle quali le palazzine di legno eleganti e imbiancate chiudono le imposte dai colori vivaci.

Restano i funzionari di dogana e di polizia e i vecchi siberiani nati a Kiachta che hanno vissuto sempre della vita di questo emporio attivissimo d'onde, anno per anno, sono entrati nell'impero dello czar 25 milioni di chilogrammi di *the*, 50 milioni di franchi senza il dazio.

Oggi tutto è cambiato. Quest'anno si può dire non sia passato *the* per Kiachta, e la crisi dura e si aggrava.

Questa gente resta qui chiusa in una vita materialmente larga ma semplice e primitiva, aspettando che la ferrovia di Mongolia riapra le cateratte della facile ricchezza che il *the* distribuisce dove passa; tentando la fortuna nelle miniere vicine, dotando di sempre nuovi tesori, non d'arte ma di lusso pesante e goffo, la loro cattedrale tutta oro e marmi preziosi.

Molti di questi uomini hanno nelle vene sangue buriata: di quel ramo della famiglia mongolica, che, respinto dalle steppe dell'altopiano, si è stabilito all'est e al sud del Baical in territorio russo e da nomade si è fatto agricoltore e commerciante.

Socialmente comunisti, religiosamente lamisti, essi vanno adottando nel contatto coi russi, la forma delle loro case, la foggia del vestire, i metodi di coltivazione della terra; ma conservano immutato il tipo fisico, le credenze sciamaniste, i costumi primitivi.

Il paese che abitano nel bacino della Selenga, è un seguito di ondulazioni sabbiose ed argillose che il fiume taglia e nelle quali crescono radi boschi di pini e nelle bassure le betulle, e intorno ai villaggi fanno macchia i campi di frumento.

La Selenga è la vera via di comunicazione tra Verchne-Udinsk, la Manchester della Siberia, e Kiachta.

Una linea regolare di navigazione risale nella buona stagione il fiume fino a Ust-Kiachta, e la strada che non serve al grande traffico è abbandonata.

Ce ne accorgemmo nelle paludi che la Selenga lascia sulla sua riva sinistra bassa e acquitrinosa prima di urtare nelle alture di Verchne-Udinsk e piegare ad ovest, in una stretta di carattere quasi alpestre; dove fiume, ferrovia e strada si serrano e si incrociano.

È del resto così in tutta questa parte della Transbaicalia, dove il terreno è montuoso, poco fertile, e quindi scarsi i villaggi.

L'immigrazione della Russia o si è fermata assai prima del lago, o è stata spinta molto al di là, lungo l'Amur, dove ragioni politiche consigliavano di intensificarla.

Qui i centri abitati sono rari e poveri; il cabotaggio stradale insignificante; il grande traffico e il servizio della posta si fa per la ferrovia, e, se si eccettuano le cittadine in riva del Baical come Missovsk o Tancoi, che traggono la loro vita dal lago, nulla di più squallido si può immaginare delle poche *stanitze* di cosacchi che allineano le *isbe* cadenti lungo la pista fangosa sulla quale le ruote della vettura slittano miseramente, dove la pioggia ci acceca, il fango sotterra a poco a poco automobile e passeggeri. Incomincia la lotta a corpo a corpo con le difficoltà degli speroni alti che la strada deve sorpassare in un seguito di « montagne russe » ripidissime e malagevoli; con l'ostacolo dei fiumi gonfi di acque torbide che hanno asportato i ponti una volta, una primavera, nessuno sa quando, e che nessuno si cura di rifare; con il pericolo dei ponti vecchi che su cavalletti esili traversano i torrenti di montagna chiusi fra le ripe alte.

A che servirebbero le strade? Non c'è la ferrovia? E le teleghie cosacche passano a guado, dove, quando e come possono.

E noi pure passammo a guado. Fu una riedizione dell'Iro, più stretto, più profondo, più vorticoso.

Con l'acqua fin quasi all'altezza dei sedili, trainati da sei ca-

valli montati alla postigliona, mentre un giovanotto, a cavalcioni sul cofano del motore, li spingeva con la frusta lunga e nodosa, traversammo la corrente, che si frangeva contro i macigni, contro i tronchi d'albero strappati dalla furia del torrente ai boschi della montagna. Un poco a monte — ironia delle cose — un bel ponte di ferro allungava le sue travate sotto l'occhio vigile della sentinella. Ancora non avevamo, allora, il permesso di passare sulla linea ferroviaria, e di servirci dei suoi ponti, gelosamente custoditi da corpi di guardia contro i colpi di mano di ipotetici nemici esterni o interni.

Ma quando, dopo tre giorni di attesa a Missovsk, lo ottenemmo dalla cortesia del governatore generale di Ircutsk, fu peggio.

A cavallo della rotaia, cercando di guidare così che la ruota destra non uscisse dall'estremità della traversa: sobbalzando nelle scosse durissime, quando fra una traversa e l'altra il ballastro non riempiva completamente il vano o era smosso nei lavori di riparazione, sospesi sui ponti senza ringhiera, al di sopra di burroni profondi, andavamo, in compagnia di un gendarme che alzava bandiera rossa per fermare, occorrendo, i treni.

Il giuoco era pericoloso; gli orari dei treni anche in Transbaicalia non sono molto attendibili, le macchine vanno su e giù frequentemente e la linea è tutta curve, fuori e dentro i contrafforti sul pendio rapido e boscoso che scende al Baical.

Ogni scambio era una manovra; ogni uscita dai binari per lasciar passare treni e macchine, un lavoro di pazienza che non si poteva neppure compiere dappertutto: bisognava che il terreno intorno lo permettesse; ogni traversata di ponte una trattativa diplomatica con il sottufficiale di guardia.

Fummo lietissimi quando, al sedicesimo casello d'incrocio, il capostazione ci disse che da lì per parecchi chilometri la strada era buona, i ponti sani.

Ci mettemmo per la strada.

Guizzardi guidava, io gli sedevo vicino, il gendarme stava accoccolato ai miei piedi e Barzini dietro, in mezzo ai bagagli.

Sulla strada non un segno di ruote; l'erba invadeva il piano stradale buono, duro, senza ciottoli.

Mandavamo il gendarme ad esplorare i ponti. Ne passammo uno, due, tutti leggeri e provvisori. Al terzo uno scricchiolio di

tavole che si spezzano, un indietreggiare della vettura; il ponte crollava.

In un attimo mi volsi, mi aggrappai alla parte di ponte che rimaneva in piedi, ma non fui in tempo ad arrampicarmi sopra.

Qualche cosa di pesante mi inchiodava per il petto, con le gambe a penzoloni contro una grossa trave. Trovai la mano tesa del gendarme, feci uno sforzo e mi liberai. Allora vidi.

Ettore era già in piedi sotto il ponte: Barzini, stretto fra i bagagli e alcune tavole cadute, non potè muoversi che con il nostro aiuto e a stento; la stretta gli aveva cagionato una forte contusione di cui portò per un pezzo le dolorose conseguenze.

La vettura schiacciava contro il fondo del torrentello, dove scorreva un rigagnolo d'acqua, i quattro copertoni di scorta sul portagomme posteriore, e si era rovesciata indietro, appoggiando il cofano del motore contro la trave del ponte. Dai serbatoi scorreva l'olio caldo e la benzina; la lamiera di protezione del cambio e del freno era contorta e divelta; torto era uno dei tiranti di rinforzo che uniscono la scatola del cambio al differenziale. La pala, l'imbuto, altri attrezzi erano schiacciati e in frantumi; ma gli organi essenziali parevano illesi; e riacquistammo la calma un momento vinta dalla preoccupazione.

Che si fa? Prima di tutto si fotografa; se no, dopo, nessuno ci crede — questo fu il grido unanime. Poi pensammo ai casi nostri.

I bagagli, tutto quello che si poteva, fu tolto alla macchina, e allo stillicidio di olio caldo che non riuscivamo ad arrestare. Eravamo soli: il gendarme era scomparso. Non per molto. Da lì a mezz'ora accorrevano deviatori, cantonieri, operai della linea, e il capostazione colla moglie, che ci portava il suo sorriso e vettovaglie.

Grazie alle nostre corde, all'abilità degli uomini, all'autorità del capo, il salvataggio fu rapidissimo.

Il resto il ponte fu distrutto davanti alla macchina e questa calata dolcemente sulle ruote; la parte ancora sana del ponte fu disposta a falso piano dal fondo del torrentello al ciglio della ripa; e, con grandi precauzioni, l'*Itala*, tirata a ritroso da venti braccia robuste, al ritmo di una cantilena siberiana, salì lentamente a ritrovare la sicurezza della strada, e, dopo alcuni minuti, la voce del suo motore, regolare e sonora, riempì la solitudine di un inno di trionfo e di allegrezza.

Quella sera stesi sulla branda, nel teatrino di Tancoi, mentre sotto la tettoia della stazione la nostra vettura riposava tra due sentinelle, decidemmo di abbandonare la strada e ferrovia, e il giorno appresso, tardi, traversavamo il Baical in *ferry-boat*.

L'immenso lago, il mare siberiano lungo 700 chilometri e largo 50, all'ovest del quale, tranne i Chirghisi all'estremo sud,

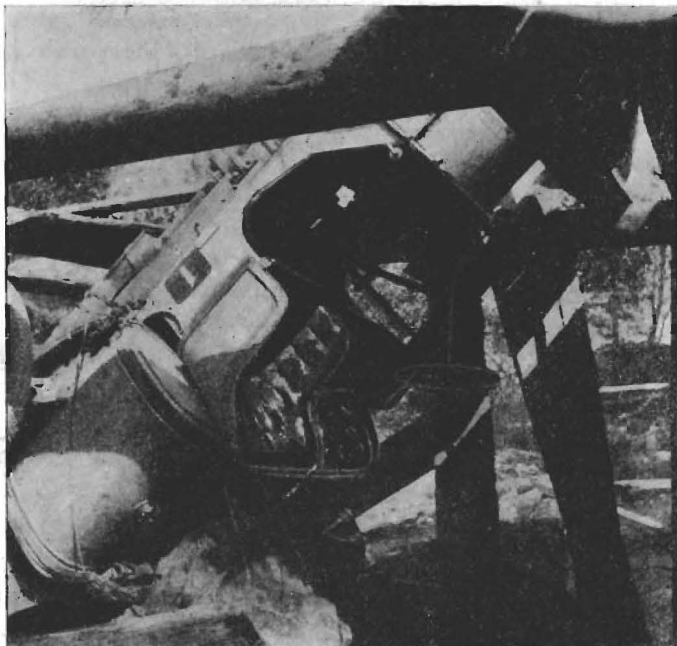


FIG. 10ª — Caduti dal ponte di Tancoi (Baical).

e i Samoiedi all'estremo nord, soltanto gli immigrati russi occupano il suolo, sfumava all'orizzonte, in una bruma nordica, attraverso il velo di una pioggerella sottile ed insistente, che penetrava fino all'ossa non ostante le pelliccie.

La nuvolaglia bassa toglieva alle giogaie che la circondano la varietà delle cime incoronate di boschi e chiazze di neve; non si vedeva l'altezza imponente delle pareti a picco, che danno alla sua punta meridionale quasi l'aspetto di un *fiord* norvegese.

Era un paesaggio triste, e le acque chiare dell'Angara, lungo il quale per 60 chilometri corremmo, da Listvinicnaia ad Irkutsk,

la strada ottima e ben tenuta, erano quella sera grigie e bagnavano una contrada autunnale, dove gli alti camini delle fabbriche illuminate qua e là nei villaggi, non bastavano a vincere la malinconia della natura.

A quanti, a Irkutsk, chiedevamo notizie sul percorso futuro ci dicevano: « Oramai siete fuori dai guai. Da qui in poi correrete sul grande *tract* di Siberia, sullo *Staroi-Moscovski-tract*, la « vecchia strada di Mosca ».

E vedevamo con l'immaginazione, sviata dalle parole, questo gran nastro bianco, lungo 10 mila chilometri, partirsi da Irkutsk, traversare colline, boschi, fiumi e steppe, valicare gli Urali, scendere per le campagne rigogliose di frumenti, e arrestarsi davanti alle cupole dorate di Mosca.

E ci ripetevamo i nomi di tutte le grandi città di qua dagli Urali — Crasnoiarsk, Tiumsk, Omsk, Tiumen Jecaterinburg, città nate ieri, che devono essere felici perchè non hanno storia; che sono giovani, attive, in pieno progresso industriale, agricolo e commerciale; — di tutte quelle al di là degli Urali — Perm, Cazan, Nishni-Novgorod, Vladimir, che sono i monumenti di tanta parte della storia russa, furono le capitali e gli empori di principi potenti, segnano le tappe della grande marcia del popolo russo verso l'Oriente.

Da tre secoli questa espansione si prosegue instancabilmente, si potrebbe dire fatalmente. Anche l'opera di Pietro il Grande, che, con il sogno della conquista di Costantinopoli davanti agli occhi, tentò deviare verso l'Occidente il pensiero e l'azione politica della Russia, non valse che a rallentarne momentaneamente il moto; questo moto iniziatosi appena l'urto della nazione russa — unificata sotto la pressione della prepotenza tartara — ebbe ricacciati i Turchi nelle steppe tra il Caspio e l'Obi, ed ebbe aperto dinanzi alla avventurosa attività degli eroi cosacchi, dinanzi alla pazienza ed all'istinto nomade dei suoi contadini, un paese vergine di sfruttamento, vuoto di abitanti, non dissimile dalla patria.

I milioni di coloni che la Russia europea ha versato al di là degli Urali, si sono disseminati lungo le grandi arterie naturali, lungo i grandi fiumi che gli affluenti avvicinano in una vastissima rete di comunicazioni acquedotti, si sono allargati nella zona fertile, tra bosco e prato, si sono spinti al nord e al sud, nelle

regioni dove le miniere d'oro si nascondono fra i pini folti della *taiga* o si aprono sulle pendici dei monti Altai; si sono allineati lungo la vecchia strada di Mosca a servizio del commercio.

La strada non fu creata per questo: fu creata per i funzionari, per le poste, per l'esportazione dell'oro e l'importazione degli esi-

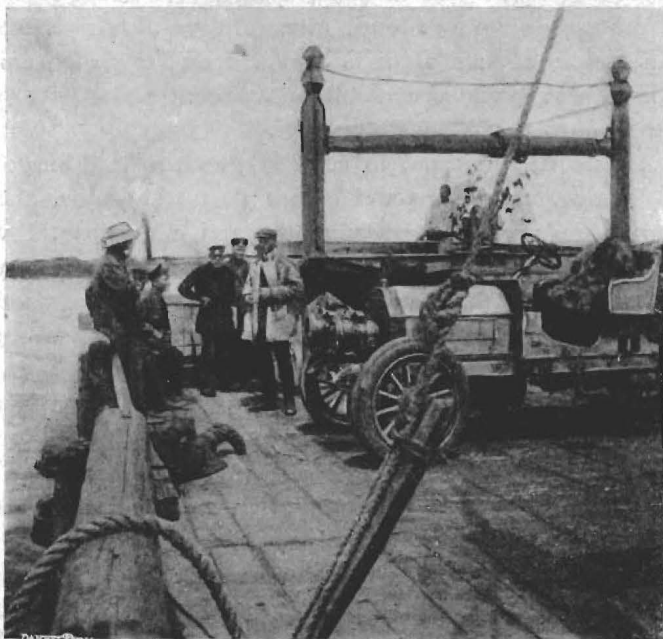


FIG. 11^a — *Sopra un porto in Siberia dopo Irkutsk*

liati e dei forzati per conto del governo; ha servito per lo sviluppo del commercio.

Le città che attraversammo sono i centri commerciali dei grandi bacini fluviali; concentrano e distribuiscono le importazioni: assorbono i prodotti e li esportano.

Fra una regione e l'altra gli scambi sono scarsi. Uniformi di clima, di terreno, bastano a sè stesse; e ai semplici consumi delle popolazioni rurali è sufficiente il pane nero che cresce nella terra fertile, il latte e la carne del bestiame che pascola le praterie grasse e le radure saporite dei boschi.

Noi ci accorgevamo, andando, di questo successivo rendersi

estranee di zone contigue, abitate da uomini della stessa razza, che parlano la stessa lingua, spesso lo stesso dialetto.

Allontanandoci dalla città, il movimento del carreggio, prima attivo in mezzo alle fangaie che il frequente passaggio dei carri e del bestiame smuovono nella terra nera, si faceva sempre più esile; poi pareva cessare: una larga striscia neutra dove sèmbra non giungesse l'influenza di alcun centro vivo accoglieva gruppi di *isbe* più povere, più cadenti, meno allegre di fiori dietro i vetri delle finestre chiuse; e al di là la via della strada lentamente si risvegliava, e si avviava verso il nuovo centro.

Questo fatto è più sensibile oggi.

Un tempo non lontano, in certe stagioni, tutto il lungo nastro — non bianco, ahimè, ma del colore di tutti i colori che ha la campagna circostante — era vivo di carri o di slitte. I villaggi erano pieni di vita, di agitazione; dall'uno all'altro la breve distanza era percorsa da veicoli, carichi verso occidente, vuoti verso oriente; il *the* creatore di facili ricchezze, transitava sulla grande via siberiana e distribuiva l'agiatezza.

La ferrovia ha ucciso la strada per sempre. La nuova linea in costruzione completerà l'opera.

Le stazioni di posta sono chiuse; alcune trasformate in « *zemskii kvartira* » servono di alloggio ai funzionari in viaggio, altre cadono rapidamente in rovina.

Il piancito dei ponti sui piccoli corsi d'acqua è ridotto a metà della sua larghezza; il resto è lasciato andare alla malora insieme ai pali che di versta in versta segnano le distanze.

Dei traghetti non ne parliamo.

Sui grandi fiumi, l'Jenissei, il Tom, l'Obi e l'Irtish, piattaforme capaci di più che dieci *teleghe*, derivano con la corrente, o la traversano spinte da motori a cavalli che fanno girare primitive ruote a paletta; sugli altri, barcaccie mezzo sconquassate, che a stento sopportano il peso di un *tarantas*, che si raggiungono su ponti instabili, guadando le parti meno profonde del fiume, ci crearon continue difficoltà.

Anche le betulle gigantesche che una volta segnavano la strada, quando la neve aveva eguagliato il suolo della steppa, vanno lentamente scomparendo, percosse dalla vecchiazza o dall'accetta del legnaiolo, che nelle lande desolate, senza boschi, si

abbatte volentieri su quel demanio dello Stato che è lì, come altrove e più che altrove, *res nullius*.

I villaggi vanno cambiando aspetto e vita.

Là dove la ferrovia taglia o avvicina la vecchia strada essi sono cresciuti al rango di piccole città; l'industria e una più larga attività commerciale si sono sostituite al magro traffico.



FIG. 12^a — Villaggio in Siberia.

Fabbriche di birra, segherie, negozi di macchine agrarie, non mancano quasi in alcune di queste minuscole cittadine, nelle quali la stazione è il cuore che pulsa, e non è raro il caso, se essa dista di qualche versta dal vecchio abitato, di vederne uno nuovo, e il più vivace, sorgere intorno.

Là invece dove la ferrovia è lontana, il villaggio subisce un regresso. Se il centro era già commerciale, attivo, un piccolo borgo, se esso si trovava, come Colivan, sull'incrocio della grande via con un'arteria navigabile, gran parte della popolazione va a fondare, all'incrocio della linea fluviale e di quella nuova ferroviaria, la

città di Novo-Nicolajevsk, che, dalle poche case che contava nel 1900, è salita oggi a più di 20 mila abitanti. Se è un villaggio, o emigra, o si fa agricoltore.

Lungo la grande strada di Mosca la vita si va diradando, nè l'automobile varrà a ridestarla.

Se l'apparire del veicolo modernissimo metteva la stupefazione nei villaggi e il terrore nei cavalli dei *tarantas* e delle *teleghe* — quante ne vedemmo rovesciarsi, mentre il conduttore continuava, seduto in terra, a contemplare la visione improvvisa — esso nella città era esaminato e discusso come un possibile mezzo di locomozione e di trasporto.

A Crasnoïarsk si cercava un mezzo di comunicazione rapido con Jenisseïsk, nella zona mineraria del nord; a Tomsk si trattava di riunire quella città con Barnaul, il centro della più fiorente regione agricola di Siberia, e con l'Altai, la preziosa zona mineraria del sud; a Omsk — dove converge tutta la vita della steppa, si pensava alle comunicazioni con Semipalatinsk, nel paese dei Kirghisi, pastori ed allevatori di bestiame.

Ma... il tempo non è venuto.

L'automobile non può creare la strada, e soltanto sulla strada buona può correre utilmente l'automobile, che, se è ottimo mezzo di comunicazioni rapide, è per ora troppo costoso mezzo di trasporto.

E le strade si aprono là dove la popolazione densa crea gli scambi frequenti e dove il clima permette di usufruirne in tutte le stagioni. Costruire strade, buone strade, per l'automobile, in un paese dove, su kmq. 12,400,000 vivono appena 7 milioni di abitanti, sparsi in villaggi lontani, dediti all'agricoltura primitiva, per otto mesi sepolti dalla neve, per gli altri quattro perduti nell'immenso pantano formato dal disgelo prima, dalle piogge poi, è veramente una utopia.

Noi ci trovammo a piltare l'automobile a traverso la Siberia proprio durante la stagione delle piogge. E se anche col bel tempo la varietà non è grande, sotto la pioggia nessun paesaggio alla lunga è così monotono come quello siberiano.

Se si viaggia nella *taiga*, null'altro che boschi di pini e di betulle.

Per centinaia di chilometri due muraglie verdi. Sull'orlo della strada fiori bellissimi prolungano le loro fioriture esuberanti in

due grandi fiumane tutte bianche di ombrellifere, gialle di ranuncoli, azzurre di aconiti e di campanule; l'intrico delle felci e dei ronchi fa da piedistallo alle colonnate di pini che levano alta la chioma oscura, sotto alla quale rosseggiano i rami color di corallo; ai folti di betulle che sul fusto argenteo fanno tremare il fogliame mobilissimo.

E i boschi coprono gli altipiani che si susseguono senza tregua, separati da solchi profondi, nei quali scorrono gli affluenti dell'Angara, dell'Jenissei e dell'Obi.

Ogni solco annunzia un villaggio. Una discesa ripida, resa viscida dalla pioggia vi conduce; a volte la strada è pavimentata di tronchi d'albero, e mi sovviene d'una pendenza del trenta per cento, per la quale la vettura scendeva come giù per una scala.

Povera vettura — quante ne vide in quei giorni; in quei lunghissimi giorni che cominciavano alle 3, nel mattino già chiaro, e alle 10 di sera, mentre il sole calava, ci trovavano ancora in cammino, testardi, accaniti a raggiungere la tappa fissata.

Quella sera il villaggio si chiamava Turentajevo.

Vedendolo a volo d'uccello, dall'alto della ripa, si capiva che la vita gli veniva dal bosco che l'accerchiava strettamente e nel quale aveva intagliate a gran colpi d'accetta le sue *isbe* nere.

Vi giungemmo tardi, stanchi, dopo aver lavorato due ore a disincagliare la macchina che era affondata in una buca piena di quel fango nero sul quale crescono le betulle e che ci faceva tanta paura.

Quando vedevamo i tronchi bianchi di lontano, sapevamo che il pericolo di affondare ci sovrastava; quando vedevamo i pini, sapevamo che sul terreno rosso dove crescono ci aspettava lo slittamento, contro il quale gli *antidérapants* non servivano a nulla; bisognava avvolgere le ruote posteriori di catene e di corde e affidarsi alla energia inesauribile del motore.

I *mugik* di Turentajevo avevano abbattuti gli alberi a colpi di scure per far le leve forti; la vettura era scesa giù per la scala di tronchi d'albero sobbalzando e gemendo, e sdraiati a terra sul pavimento della *zemskii-kvartira*, sognavamo le delizie dell'albergo di Tomsk che avrebbe dovuto accoglierci quella sera, e che raggiungemmo al domani, dopo aver arrischiato venti volte la vettura saltando a tutta velocità da una pozzanghera nell'altra per non restarvi impigliati.

Tomsk è la più bella città della Siberia.

Un po' fuori della linea ferroviaria e delle dirette comunicazioni fluviali che per l'Obi risalgono dall'Oceano artico sino a Bijsk nell'Altai, sul limite occidentale della taiga, ma non ancora nella steppa, Tomsk va perdendo della sua importanza commerciale e si trasforma nel centro intellettuale, nella capitale morale della Siberia.

Materialmente non differisce da Irkutsk, da Krasnojarsk, da Omsk, e neppure sensibilmente dalle città secondarie della Russia europea.

È sempre lo stesso sfondo di casupole di legno annerite dalle intemperie, allineate sui fianchi delle lunghe strade intersecantisi ad angolo retto. Un nucleo di case a due piani, in legno o in muratura, è il quartiere del governo, del commercio, dei negozi.

Molte chiese bianche, maestose, con le cupole verdi o dorate; grandi caserme e grandiosi edifici scolastici.

Tutte queste città hanno seminari, ginnasi maschili e femminili, scuole primarie e tecniche.

Lo Stato fa molto in Siberia per la coltura e per la istruzione.

L'Università di Tomsk, la sola della Russia asiatica, sta diventando una fra le più importanti dell'impero; e l'opera scolastica si estende anche nei centri rurali e nei villaggi.

Con quanta lentezza si comprende, quando si pensi alle distanze, alla mancanza di facili comunicazioni, al clima aspro e all'indole dell'abitante. Che, se ha portato seco quaggiù le sue grandi qualità di mitezza e di pazienza quasi fatalista; la sua anima sognatrice, primitiva, che sta così bene nel quadro di questi vastissimi pianori asiatici, i suoi costumi e le sue istituzioni di governo locale che ritrovano qui lo stesso ambiente nel quale si sono foggiate — ci è venuto anche con la sua incoercibile indolenza, con lo scarso spirito d'iniziativa, trasportato lontano dalla patria più dall'istinto nomade che dalla febbre del guadagno e della ricchezza.

La figura del vagabondo, che la grande arte di Gorki ci ha resa familiare, è uno degli elementi caratteristici della vita siberiana.

Con le *isbe* scure, piccole, intagliate nei tronchi della taiga; con le capanne della steppa; con i cancelli che precedono e seguono i villaggi chiudendo nei pascoli collettivi le mandre di

cavalli e le belle vacche che sembrano scendere dai monti della Svizzera; con le lunghe file di *teleghe* che trasportano donne, fanciulli e masserizie, mentre gli uomini a piedi mettono le macchie rosse dei loro camiciotti sul verde dei boschi o sull'argentarsi infinito del piano; con gli accampamenti di zingari, tutti vivaci di colori e di moto, la figura del vagabondo pare formi parte del paesaggio.

Soli o a gruppi, con il vestito a brandelli, gli alti stivali consumati dall'andare, le zazzere lunghe, bionde, corvine o bianche,



FIG. 13^a — Barcone su un fiume siberiano dopo Tomsk.

spioventi sulle spalle, lo sguardo incerto e lontano, che ha guizzi improvvisi di avidità e lunghi riposi di sogno — vanno, portando in cima al bastone un fardello di stracci e una cuccuma per il *the*. Vanno — e dappertutto dove si parla russo è la casa loro: un tronco o le ramaglie secche il loro focolare: il ciglio della strada il loro letto alla notte.

Li dicono pericolosi; e può darsi che nelle loro anime primitive la tentazione risvegli a volte l'istinto selvaggio di rapina.

Noi non ne sapremo mai nulla. Passammo lasciandoli attoniti del prodigio, e di loro, come dei loro fratelli, i *mugik*, abbiamo conservato una memoria commossa e grata.

Quando la chiedemmo, trovammo sempre l'ospitalità generosa, che offre il pane, il latte, la minestra della famiglia, sem-

plicemente e senza domandar compenso; l'aiuto pronto e franco che in tante circostanze significò per noi l'unico elemento di salvezza.

È vero che avevamo delle buone carte nel nostro giuoco. Un *ukase* del ministro dell'interno e una lettera del direttore generale della polizia ci rendevano le autorità benevoli e servizievoli, ci ottenevano dagli *starosta*, nei villaggi, considerazione e braccia.

La mia qualifica di membro della duma d'Italia che era scritta in quei fogli, mi valse anch'essa la cordialità di molti in quel paese, dove l'eliminazione politica ha largamente dispersi gli elementi più avanzati e più civilmente coscienti della Russia europea.

A Omsk la metà del viaggio era fornita. Ci fermammo due giorni per smontare ed esaminare tutte le parti della macchina.

Trovammo motore, telaio e tutti gli organi di trasmissione in perfetta condizione: nuovi come quando erano partiti da Pechino, come giunsero un mese dopo a Parigi. Ma le molle, una ruota e il freno avevano sofferto: la carrozzeria era sconvolta.

E così, quando, la mattina del 17 luglio, ci partimmo da Omsk che al confluente dell'Om e dell'Irtish agita la sua vita febbrile di commerci e di lavoro, carica i treni di burro per l'Europa e le chiatte del fiume di falciatrici e di rastrelli americani per i coloni e per i Kirghisi della steppa — 100 milioni di franchi di burro e 15 milioni di macchine agrarie annualmente — quando, nel silenzio dell'alba lasciammo dietro a noi i gesti larghi delle ali dei suoi innumerevoli molini a vento — la vettura non era più per noi l'istrumento sicuro e senza mende che si adopera come si vuole: era l'invalido che si sostiene con le cure e gli espedienti.

L'*Itala* era zoppa della sua ruota sinistra posteriore, e le sue molle non avevano più l'elasticità d'una volta. Ma la strada era buona sulla steppa asciutta dove splendeva il sole, e l'ospitalità era calda, spontanea, simpatica dappertutto. A Ischim, in mezzo alle grandi tettoie di quella fiera una volta illustre al pari di Irbit e Nishni-Novgorod, oggi uccisa dalla rapidità delle comunicazioni. Nella dimora del ricco industriale, nascosta sulle rive del Tobol fra i pini foltissimi, dove giungemmo all'andatura vertiginosa delle *troike* classiche, e dove, al banchetto le donne elegantissime

vestivano *toilettes* di Parigi, gli uomini il costume dei contadini siberiani e i ragazzi andavano stracciati e a piedi nudi. A Tium, laboriosa e industriale, dove, frammisti ai berretti alla russa spuntavano i *colbak* dei tartari. A Jecaterinburg, dove fanno capo tutte le ricchezze minerarie degli Urali, e dove le donne tartare, attraenti nella loro bellezza orientale, infantili come le persiane, libere come le più allegre donne d'Occidente, ci saettavano lo sguardo filtrante fra le ciglia folte.

Davanti a noi la catena degli Urali si levava, baluardo fra l'Asia e l'Europa.

Baluardo che nella immaginazione dell'infanzia abbiamo visto alto, impervio, più ostile delle Alpi, segnare il confine dei due continenti, separare l'uno dall'altro due mondi, due anime, due civiltà, che in realtà è un seguito di colline facili, coperte di boschi meravigliosi, ricche di marmi, di gemme, d'oro, di carbone e di ferro, vive d'alti forni e d'officine; che lungo la storia è stato continuamente sorpassato e sommerso dai grandi spostamenti di popoli e di razze; che non segna neppure un confine amministrativo, e dove un obelisco afferma una demarcazione sentimentale che non ha riscontro nella realtà.

Da un mese nella *taiga* e nelle steppe vedevamo gli Slavi che sulle rive della Cama, del Volga, del Colcoff e del Dnieper, hanno vissuto, a Perm come a Novgorod, a Pscoff come a Mosca e come a Kieff una vita di lotte epiche contro la preponderanza dell'elemento asiatico, espandersi nell'Asia come sulla terra loro, come in una regione che fosse semplicemente la continuazione della grande patria lontana.

E gli Urali non li arrestano, come non arrestarono prima il cammino dall'Oriente all'Occidente di quei tartari che fra Perm e Cazan, a 1000 chilometri verso l'ovest, fanno scintillare, in cima ai minareti dei loro villaggi, la mezzaluna dell'Islam.

La strada è tagliata a traverso un bosco di pini e di abeti e il folto dà tale immagine di forza, che pare non possa essere vinto dalla rapacità dell'uomo.

Di là dagli Urali si entra nel paese della fame. Da quattro anni i raccolti mancano, e la miseria distrugge gli abitanti che non riescono ad emigrare. Dietro le finestre delle *isbe* non ridono, incontro a noi, i fiori come in Siberia; i campi sono qua e là abbandonati e i contadini raccolti nei villaggi anche nei

giorni di lavoro, cercano nell'ebbrezza della *vodka* l'illusione consolatrice.

Pioveva e sulle terre nere e rosse, dove crescono le betulle e i pini, era il solito affondare e slittare, il solito lavoro arduo contro le difficoltà sempre rinascenti della via. E intorno, un paesaggio desolato; villaggi lontani, agglomerazioni di case senza cupole verdi e senza minareti bianchi; genti strane nei campi, donne che sembrano vestite di corazza, volti di zingari scuri, impenetrabili, senza nulla di familiare nello sguardo torvo.

E alla tristezza del paesaggio si aggiungeva il pensiero per la vettura; l'istrumento non era più quello di una volta; la ruota sinistra, che cigolava da un pezzo e lentamente si dislocava, poco dopo Perm, appena passata la Cama, si sfasciò.

L'estremità delle razze avevano preso giuoco negli alveoli, che si erano allungati, e le razze sfuggivano. Ci fermammo appena in tempo perchè gavelli e cerchione non se ne andassero per conto loro. Con una riparazione sommaria raggiungemmo il villaggio più vicino dove il carradore, latinista autodidatta, in mezza giornata di lavoro intelligente, maneggiando l'ascia del boscaiuolo che non conosce la sega e lo scalpello, riunì i gavelli al mozzo con razze nuove, grossolane, ma resistenti.

La strada diveniva sempre più siberiana; pareva che avvicinandosi all'Occidente, peggiorasse sempre. Gli urti, le scosse, i salti della *taiga*, ci sembravano, forse perchè lontani, un nulla in paragone di questi sobbalzi che ci sballottavano rudemente e nei quali sentivamo le molle cedere e stemprarsi. Finalmente si ruppero. Non eravamo lontani da Cazan — forse 40 chilometri ci separavano dalla vecchia città che ha visto le bufere delle invasioni e delle guerre secolari. L'ultimo tratto era strada nuova, splendida, paragonabile alle migliori d'Europa; lo percorremmo con prudenza come se portassimo un ferito; ed era il ferito che portava noi.

Tardi al mattino, compiute le riparazioni necessarie, traversammo il Volga in *ferry-boat* e ci mettemmo per la strada di Nishni-Novgorod.

Il Volga a Cazan pare un braccio di mare. Fino alle sue acque scendono le case della città, e sulle sue sponde si agita la vita intensa.

Il gran fiume nutre di facili scambi, lungo le ampie sue vie, tutta la Russia centrale, e fino al Caspio e fino alla Persia.

Sul suo corso drizzano i loro ruderi Itil, Bolgari e Sarai, le capitali di tre Stati potenti; hanno vissuto Cazar, Bulgari bianchi, Tartari della grande orda, popoli scomparsi dalla storia; son nate e si sono spente le razze.

E sulla strada che percorrevamo verso Occidente, i cavalieri di Ivano il terribile, avevano mosso alla conquista di Cazan che leva alto nel cielo le cupole delle sue chiese, i minareti della sua moschea, la torre di Sulimbechi abbellita dalla leggenda.

Pareva che la pioggia, che aveva reso così difficile l'assedio nel secolo XVI, volesse sommergere anche noi; certo, aveva ridotte le strade in uno stato incredibile se si pensi che eravamo nel centro della Russia, fra due delle sue più grandi e popolose città, a poche centinaia di chilometri da Mosca.

Non avevo mai visto tanto fango. Presto ne fummo coperti. Il freddo era intenso; l'umido ci agghiacciava. Verso sera, bagnati, inzaccherati, stanchi, scivolammo in un fosso, Fu l'ultima nostra *panne*.

La prima l'avevamo avuta laggiù, subito dopo Urga, lontano, in un paese che ci appariva leggendario, tanto lungo ci sembrava il tempo trascorso, così grave di monotonia era stata la nostra vita.

Là, i mongoli ci avevano aiutati e si erano dileguati sui loro piccoli cavalli, nella steppa verde, misteriosamente come erano venuti; qui un mugnaio, che sul vicino ruscello aveva la mola, un povero essere corroso dall'alcoolismo, ci diede soccorso e ospitalità nell'*isba* umile, tra i suoi bimbi gracili e miserabili. E tutta notte lui e i compagni del vicino villaggio, pieni del boccione di *vodka* nel quale avevano rivestito il frutto delle loro fatiche, cantarono con la voce rauca e la lingua incerta, le lente melanconiche canzoni del loro paese.

Il giorno appresso a Nishni-Novgorod il nastro bianco che l'immaginazione ci aveva fatto intravedere a Ircutsk, che per migliaia di chilometri avevamo sperato invano, si stendeva questa volta davvero dinnanzi agli occhi nostri, ci riannodava alla patria, ci diceva che al lavoro assiduo, insistente, paziente di 45 giorni stava per toccare il premio.

E ci parve più ridente il Volga, che, sotto le alte terrazze della

città, brulica di chiatte e di rimorchiatori, di genti accorse da ogni parte dell'Asia per la fiera imminente; ci parvero più venerande le chiese dell'antica Vladimir; e più fraterni i saluti degli automobilisti venuti ad incontrarci fuori di Mosca.

E quando le mille cupole d'oro scintillarono al sole, quando vedemmo le torri e le porte e le mura del Cremlino, quando dalle officine si precipitarono fuori i lavoratori per acclamarci con la voce consapevole delle folle operose, allora godemmo la prima emozione lieta.

Quel giorno il compito che ci eravamo assunti poteva dirsi esaurito.

Maestà, Signore, Signori!

Pietroburgo, Berlino, Parigi furono le tre ultime tappe del nostro viaggio. Tre tappe che l'accoglienza cortese di quelle tre capitali ha segnato nella nostra memoria per sempre. Tre tappe nelle quali l'entusiasmo popolare ha fissato il significato dello sforzo, il valore del successo.

Compenso sufficiente ai disagi sopportati il pensiero di aver potuto, con questo nostro atto semplice e modesto, recare anche una volta testimonianza alla saldezza della fibra italiana.

