

VIRGINIO CHIERI

Viaggio da Ichang a Chungking (1).

Un viaggio, in questa incantevole provincia del Szechwan (Cina occidentale) non è più una difficoltà enorme di tempo e denaro come lo era una quindicina d'anni fa, allorchè il solo mezzo di comunicazione tra Ichang — termine della navigazione a vapore per battelli di un certo tonnello — e Chungking — ultimo porto sull'alto Yangtze — era la barca, fosse essa chiamata, secondo la sua costruzione e grandezza, *majan kwatze*, *kwatze* o semplicemente *wupan*. Tale viaggio, nelle stagioni di magra era compiuto in trenta giorni, se tutto andava bene; d'estate ci volevano invece quaranta e più giorni, perchè se la corrente era troppo impetuosa, come avveniva dopo le piogge, le imbarcazioni non osavano viaggiare.

Oggi l'Alto Yangtze è percorso da navi rapide, comode, modernissime, anche eleganti, che vi vanno da Ichang a Chungking in quattro giorni e compiono il viaggio di ritorno in due giorni soltanto.

Il primo tentativo di rimontare l'alto Yangtze con battelli a vapore fu un atto temerario ideato da Mr. S. Little, commerciante a Chungking, ed eseguito, nella primavera del 1898, dal capitano C. P. Plant, divenuto poi il primo ispettore doganale per l'alto Yangtze, e morto pochi anni or sono. Al «Lee-chuan» (nome del primo battellino a vapore) seguì nel 1900 il «Pioneer», comandato dallo stesso capitano Plant, costruito con criteri pratici per trasporto merci e passeggeri. Questa nave fu in seguito acquistata dall'ammiragliato inglese e divenne la prima cannoniera straniera dell'alto Yangtze. Ormai la possibilità d'imbrigliare l'alto Yangtze era dimostrata, e perciò verso la fine del 1900 i Tedeschi mandarono il «Shiuhsiang», che però fu inghiottito dal fiume, a poche miglia a monte d'Ichang, proprio nel suo primo viaggio. Fu questo un colpo serio per nuove imprese del genere, cosicchè non è che nel 1910 che ritroviamo l'elica sconvolgere le acque del fiume, col rimorchiatore «Shutung» portante a fianco una grossa chiatte per passeggeri e carico. Nel 1914 i battelli per servizio merci e passeggeri erano quattro; le cannoniere straniere stazionate a Chungking o Wanhsien, cinque. Le navi da commercio sono oggi circa settanta, appartenenti ad oltre dieci compagnie maggiori, battenti le bandiere di tutte le nazioni. Ce ne sono di tutti i tipi, di tutte le velocità, di tutte le dimensioni che variano da 30 a 670 tonnellate, a carbone ed a nafta. Con ciò è possibile arrivare direttamente da Shanghai a Chungking in 14 giorni e scendere in sette. Nel 1912 il mio viaggio da Ichang a Chungking durò esattamente trenta giorni e mi abbisognarono cinquanta tiratori di corda per essere in grado di compierlo in tale periodo di tempo. Un bel progresso davvero in sì breve volgere di tempo anche se il letto del fiume è un cimitero per molte navi; ma lo era ancor più per le pigre barche che lo rimontavano, e peggio ancora, per quelle che lo discendevano!

(1) La grafia seguita nell'articolo è quella dell'Atlante del T.C.I.

Le quattro tappe nel viaggio Ichang-Chungking sono:

Kweichowfu, prima sera; Wanhsien, seconda sera; Fowchow terza sera; Chungking, dopopranzo del quarto giorno.

L'entrata nelle gole, a poche miglia da Ichang, è caratterizzata da assenza di rapide, da acqua limpida, da corrente forte ma non impetuosa, da un paesaggio silenzioso ed imponente. Il fiume che nelle gole si restringe ad una larghezza di appena 180 metri, scorre per le dieci miglia che sono appunto la lunghezza delle gole, tra pareti di roccia calcarea, granitica, ardesiaca, a strati orizzontali, obliqui e perfino verticali che raggiungono in alcuni punti i 900 metri di altezza. A guardare quelle rocce si direbbe un lavoro di ciclopi, interrotto chissà per quale motivo. Tra roccia e roccia, tra screpolatura e screpolatura, vegetazione quasi lussureggiante; e in ogni metro quadrato ricoperto di terra, sebbene quasi a picco sul fiume, una stoia che indica l'abitazione di un essere umano e un po' di coltivazione. . . . Al tempio di Kwanglin le gole si allargano per dar posto alle colline; il sole che può finalmente specchiarsi nelle acque, ci regala un po' della sua gaiezza, ma non per molto perchè si entra nella zona delle rapide, prima tra le quali quella di Tatung. Non tutte le rapide sono egualmente pericolose. Alcune sono terribili ad acqua alta, altre invece ad acqua bassa e allora si ha il numero maggiore di accidenti. S'imboccano poi le gole di Luban le cui pareti raggiungono i 1500 piedi d'altezza e fuori di queste incontriamo paurosi gorghi e mulinelli che danno del filo da torcere alle barche, seguiti dalle rapide di Tsintan, le quali sono fiancheggiate da colline ubertose e ridenti quasi volessero far dimenticare la paura ed il pericolo di morte che le acque minacciano ai loro piedi ad ogni momento. Il paesaggio continua pittoresco anche entro le gole di Mitán da dove cominciano a vedersi le famose grotte scavate nei fianchi del monte a 30 e 40 piedi dalla base, grotte che troveremo sino a Kiating e la cui origine affatica ancora gli storici. I cinesi, senza rompersi troppo la testa, le designano semplicemente col nome di grotte dei « Man-tze » (barbari). Però, secondo ipotesi avanzate dal prof. E. H. Wilson, dette grotte rimontano al periodo del regno di Shu o di Pa, 600 e 300 a. c., e furono adibite ad uso di tombe come pare attestino frammenti di terrecotte, ecc. È però possibile che più tardi esse siano state usate da tribù primitive come abitazioni. Un esame accurato di esse rivela che la chiusura di dette grotte era esterna, ciò che avvalorava l'ipotesi del loro uso come tombe. All'uscita di dette gole si trova il paesello di Wu-shan che segna il confine tra la provincia dell'Hupei e quella del Szechwan. Ancora una rapida, poi le gole della scatola del vento « Wind Box gorge », dentro le quali il vento soffia a raffiche con grande pericolo per la navigazione non a vapore, ed eccoci finalmente a Kweichowfu la fumosa, conosciuta per le sue saline e per le ottime miniere di carbon fossile, nonchè per le due moschee inammettane.

Il piroscafo salpa all'alba, appena il cielo si tinge di un po' di chiarore. Poco dopo ci si trova nel bel mezzo della rapida di Yeh-tan il di cui centro si solleva, enorme marmitta in ebullizione, di un metro sul livello circostante. Il passaggio delle rapide è quanto mai emozionante. A dispetto della robustezza della macchina e del tonnellaggio del piroscafo, questo una volta nel centro di esse fa sforzi erculei per vincere l'enorme resistenza di quell'impressionante

volume d'acqua che gorgoglia con un frastuono assordante, e sembra che voglia succhiare in basso lo sfacciato che osa sfiorarne la sua bianca cresta. Il piroscalo è come indeciso, ha movimenti irregolari, piegamenti impressionanti, vibrazioni che ne scuotono tutta la compagine. Sono minuti ma sembrano ore quelle che si passano su queste rapide mentre ufficiali e passeggeri assistono muti al lento progresso e colla loro tensione di nervi, sembra vogliano aiutarne l'avanzata. Finalmente quando centimetro a centimetro si è guadagnata l'acqua tranquilla, si respira di soddisfazione.....sino alla prossima rapida.

A circa dieci miglia da Kweichowfu si passa il verde paesello di Ngan-pin, famoso pel suo tempio e per le due snelle torri di esso. Ma ciò si dimentica presto rimontando la rapida di Tung-lin. Da qui il paesaggio è ancora più variato, splendidamente coltivato, punteggiato da linde casette dipinte in bianco, mezzo nascoste da folti cespugli di eleganti e snelli bambù o da boschetti di alberi fruttiferi. Magnifico il tempio di Yung-Yang-hsien col famoso monastero buddista. Il viaggio continua incantevole attraverso un paese ben tenuto; le colline degradano verso ovest; una snella pagoda in lontananza ci indica la posizione di Wanhsien a cavallo del « West river » che la taglia in due e che si getta nel Yangtze che scorre ai piedi della graziosa città. Wanhsien oltre ad essere rinomata per aver dato i natali al popolarissimo poeta satirico Li-Peh-tai (699-762) è meglio conosciuta, in questi ultimi anni per i fatti del 1927, che menarono tanto scalpore in tutta la Cina risultando in una propaganda attivissima contro gl'inglesi e nel boicottaggio di quant'era di quella nazione.

Ormai siamo a metà strada da Chungking. Anni addietro l'arrivo a Wanhsien, da Ichang, richiedeva per lo meno quindici giorni che erano tra i più duri ed i più pericolosi di tutto il tragitto. Ma allora, a contrasto col presente, il fiume era solcato in tutti i sensi da imbarcazioni di tipi e dimensioni diverse e l'aria risuonava dei canti, delle nenie, della vita dei naviganti. Anche allora, ma meno di ora, c'erano casi di pirateria e molte vittime, ma c'era anche un controllo efficace e le caratteristiche barche della polizia fluviale, ora sparite, si incontravano abbastanza frequentemente e spesso erano una scorta ed un aiuto validissimo.

Oggi il fiume è silenzioso e deserto tranne che per i piroscali che lo solcano veloci. Non s'incontrano barche che in prossimità di paesi e villaggi. Sono perfino sparite le utilissime, pittoresche « barche rosse » - dal colore cui erano dipinte - benemerita istituzione mantenuta da un Ente filantropico e che avevano per scopo il salvataggio e l'assistenza ai naufraghi. Però nel 1915 uno di tali battelli avendo naufragato mentre recava soccorso ad una giunca in pericolo, la paura e la superstizione dell'equipaggio degli altri battelli portò alla soppressione di essi. L'elica ha ucciso il remo non solo a causa della velocità della prima comparata alla lentezza dell'altra ma anche, e soprattutto, per i pericoli che la navigazione a vapore aggiunge a quelli naturali del fiume, col moto delle eliche. La poesia della navigazione a remi, a corda ed a vela non è da compararsi a quella del viaggio in piroscalo. Trenta giorni, su pochi palmi di tavole, in mezzo a pericoli d'ogni sorta, dovrebbero sembrare lunghi a passare. Invece anche a bordo, la vita trascorre veloce tra le emozioni procurateci dalle rapide, tra i pericoli di essere attratti da uno dei tanti spaventosi vortici che s'incon-



Alto Yangtse: Wanhsien.



Una giungla nell'Alto Yangtse.



Alto Yangtse.



Gole d'Ichang.

trano ad ogni svolta, ad ogni dislivello un po' più marcato, tra gli urti contro le rocce a fior d'acqua che ti forzano a tirare la barca in secco per le riparazioni necessarie e per fare asciugare al sole gli abiti impregnati d'acqua. Tutto ciò senza contare le rotture della corda che imprime alla barca una velocità folle, giù pel fiume, fino a che il solo timoniere restato a bordo fa in tempo ad arrestarla contro una riva, prima che essa sia inghiottita da un vortice o vada a perdersi su di una rapida. Con tutto ciò la varietà del paesaggio, le vicende della vita di borbo, i mille piccoli e grandi episodi, corollario di ogni viaggio, aiutavano a far passare il tempo velocemente. E quella vita in comune coi tiratori di corda (*trackers*) finiva a poco a poco per farci scoprire in loro le piccole anime rozze ma semplici, la gaiezza naturale del loro carattere in generale proclive al riso ed alla facezia anche nei momenti più critici, la frugalità e la resistenza al lavoro anche a dispetto del poco riso e dei rari vegetali che lo accompagnavano, il che costituiva per molti di loro la sola remunerazione pel lungo e pericoloso viaggio! Non ultimo ad ammirarsi era quel loro fatalismo tutto asiatico, per cui allorchè inerpicandosi per sentieri da capre a 30 metri a picco sul fiume, curvi sotto lo sforzo della cordicella a tracolla, attaccata come le lische di un pesce, alla spina dorsale (la corda della barca), tutti a distanza uguale, ed uno d'essi, nella tensione di tutti i muscoli per tirare la barca contro una rapida, cadeva nelle veloci acque del fiume, gli altri sembrava non averlo notato e continuavano a tirare accomnando lo sforzo ad una canzone per darsi l'assieme. Nessun tentativo di soccorso, del resto inutile..... Ricordo quei canti che a furia di sentirli acquistavano una certa melanconica melodia sia che fosse l'assolo del capo ciurma, sia che fosse il coro dei tiratori. Se detti canti avessero trovato un vate essi sarebbero oggi così popolari, così apprezzati, così tristemente simpatici come quelli ora popolarissimi dei « battellieri del Volga ». Scenicamente però manca lo staffile del capo-ciurma, perchè sull'alto Yangtze il capo-ciurma si limitava allorchè aveva bisogno di uno sforzo maggiore dai suoi uomini, a camminare all'indietro, con la faccia rivolta ai compagni, strillando più forte, saltando, pestando i piedi come un indemoniato, roteando per aria il bastoncino di bambù, ma non osando mai abbassarlo sulle spalle di alcuno. In generale il lavoro di quei paria, rivestiti della sola loro pelle, durava circa dodici ore sulle ventiquattro, a meno che non avessero trovato un po' di vento favorevole, che chiamavano ripetutamente con un fischio prolungato, nel qual caso venivano ad accovacciarsi a bordo, ammicchiati l'uno sull'altro sfiniti dalla fatica.

Da Wanhsien a Foochow il fiume si allarga e le colline prendono forma più dolce. Le rapide diminuiscono e quelle poche non sono così pericolose come le altre lasciate indietro, tranne quella all'uscita da Wanhsien che è dura a rimontarsi. Abbondano dappertutto gli alberi fruttiferi e quelli della noce da olio; i campi sono seminati con ogni sorta di cereali; si vede del cotone e molto indaco. Lasciamo indietro Chunghsien coi suoi templi tra cui degni di nota quello al re Yu. Indi Fungtien, la linda, colle sue leggende di diavoli e d'inferno ed il maestoso tempio che domina la collina. Verso il tramonto si giunge a Fowchow, sulle rive del Fu-ling, dove si cullano centinaia di giunche dalla poppa tagliata obliqua, per facilitarne, dicono, la navigazione sul tortuoso fiume.

Sulle colline, lungo tutto il percorso, torri o pagode, scaglionate di 5 in 5 chilometri, che da secoli prima della nostra èra servivano, con fumate, a trasmettere notizie ed a fare segnali.

Lasciando Fowchow il bel cielo azzurro che ci aveva accompagnato in tutto il viaggio, si vela e man mano che si procede tra rive verdi ricche di ogni vegetazione, il sole svanisce. Ancora una breve gola, una svolta, ecco in lontananza il sobborgo di Chungking, Kianpeh, sulle rive del Kialing, che lo separa dalle mura di Chungking. Siamo a destinazione! Ma non vedremo il sole che ridiscendendo il fiume o in estate quando desidereremmo averlo nascosto. Un proverbio locale dice che « allorchè il sole appare i cani abbaiano allo sconosciuto ».

Chungking è l'ultimo gran porto sull'alto Yangtze. Con frase inglese diremo che è « il porto ». È costruita su di una alta roccia a 120 piedi sul fiume Yangtze ed il lato est della città forma un promontorio limitato dai fiumi Yangtze e Kialing. Chungking s'innalza su di una collina a forma di pan di zucchero. Le abitazioni, fittissime, perchè la città conta nel suo ristretto interno 350,000 abitanti, sono l'una a ridosso dell'altra, l'una al di sopra dell'altra, cosicchè il fumo, i miasmi, gli odori delle case in basso sono fraternamente divisi cogli abitanti delle case più in alto. Le strade strette e sempre bagnate per l'andirivieni dei portatori d'acqua, che viene attinta ai sottostanti fiumi, rendono la città piuttosto sudicia ed umidissima. Questa umidità grava come una cappa di piombo sul cielo di Chungking e non permette l'infiltrazione di raggi solari per mesi e mesi. Si accede alla città, dai fiumi su per lunghe e ripide scalinate fiancheggiate, d'inverno, da centinaia di capanne di stoa e bambù che in primavera, al crescere delle acque, sono rimosse dalla corrente, se gli abitanti si intestardiscono a non trasportarle, per tempo, altrove. Oggi Chungking ha seguito la moda prevalsa in tutta la provincia di avere strade larghe e spaziose, forzando i proprietari di dette case a gettar giù le facciate di esse per costruirle più indietro, e obbligandoli inoltre a contribuire alle spese della costruzione delle nuove strade su cui si aprono le porte delle loro case e negozi. Così va prendendo un aspetto pulito e tra qualche anno sarà una città completamente moderna. Il porto si estende coi suoi pontoni parte sul Kialing e parte sullo Yangtze, sulla riva opposta alla città. La maggior parte della popolazione straniera vive appunto lungo tale riva o sulle ridenti colline che fronteggiano il gran fiume. Su tale riva sorge pure il grazioso tempio alla divinità tutelare di Chungking, e di tutto lo Yangtze, l'imperatore Yu (2278 a. C.) a cui i cinesi attribuiscono la costruzione del corso del fiume. La leggenda vuole che Yu, che aveva per moglie una graziosa donzella di Chungking, fosse talmente assorto nel suo lavoro da non riconoscere la casa sua davanti alla quale era passato più volte nè udire la voce del suo piccino che lo implorava di tornare da lui.

Chungking non vanta antichi natali ma conta una storia di guerre e di sterminio comune a tutta la provincia. La fondazione di Chungking si fa risalire al 230 d. C. Nel 1400 essa fu cinta di mura aventi una periferia di 5 km. e 17 porte. Caduta la dinastia dei Ming, Chungking fu distrutta e la popolazione decimata, ma nel 1664 le mura furono riparate, la città abbellita e riordinata per essere nuovamente distrutta e la popolazione dispersa sotto il primo

imperatore degli Ts'ing. La nuova popolazione è raccogliatrice delle provincie limitrofe ed è combattiva, come risulta dai frequenti disordini, boicottaggi, evacuazioni di questi ultimi anni.

A noi interessa sapere che da Chungking scende tutta la materia prima ed i manufatti del Szechwan, del Kweichow e del Tibet. Più importanti tra gli articoli di esportazione sono: lana, muschio e pelliccie del Tibet; sete, medicine, tabacco, rami, pellami, piume, sale, interiori di maiali, pelli di conigli, piume, cera vegetale, indaco, tela da sacchi e cordami dal Szechwan; setole, piume e seta dal Kweichow. A Chungking fanno capo tutte le merci pel Szechwan, pel Tibet e parte pel Kansu che vengono dal gran porto di Shanghai e da Hankow.
