

LA PECHINO-PARIGI DEGLI ALTRI

ovvero:

Corriere vs. Secolo, la sfida degli inviati speciali
e considerazioni varie

Conferenza di Antonio Amadelli

Milano, 24 Marzo 2007

Il raid Pechino-Parigi, di cui quest'anno ricorre il centesimo anniversario, è uno di quegli eventi che restano nella storia in quanto segnano una tappa simbolo del progresso umano. Credo che nessun'altra manifestazione motoristica mondiale del secolo scorso abbia lasciato un segno altrettanto significativo per marcare l'assurgere del mezzo automobilistico a strumento di libertà individuale, di mobilità incondizionata, di comunicazione.

La risonanza dell'impresa fu enorme e planetaria nel momento in cui essa si svolse; merito certamente dei protagonisti, ma merito forse non minore del risalto giornalistico che fu dato al raid, grazie alle corrispondenze degli inviati speciali al seguito ed alla successiva pubblicazione di libri che fissarono per sempre la memoria di quell'accadimento.

Il recente ampio articolo di Donatella Biffignandi, "*La Cina è vicina*", sapientemente rievocativo dell'impresa di Scipione Borghese e degli altri equipaggi in corsa, pubblicato sul numero di marzo 2007 di *Auto d'Epoca* (apparso a mia firma per un errore involontario da parte della rivista), mi ha offerto lo spunto per confrontare proprio l'aspetto dell'impatto mediatico con l'aspetto dell'impegno umano e tecnico dei concorrenti al raid.

Ne ho così ricavato un'analisi interpretativa particolarmente riferita a due dei partecipanti alla Pechino-Parigi che vi presero parte non come protagonisti assoluti, ma come spettatori e testimoni d'eccezione, in quanto inviati speciali dei rispettivi giornali: Luigi Barzini ed Edgardo Longoni.

Non mi addentrerò quindi in un mero riassunto delle vicende che contrassegnarono la marcia di 16.000 chilometri dalla capitale cinese a quella francese, perché questo è stato fatto ampiamente in passato da vari autorevoli giornalisti e scrittori, a cominciare dallo stesso Barzini con il suo celebre libro "*La metà del mondo vista da un'automobile - Da Pechino a Parigi in 60 giorni*", e poi da Jean du Taillis ("*Da Pechino a Parigi in automobile*") e da Georges Cormier ("*Le raid Pékin-Paris*"), e ancora da Allen Andrews ("*I lupi solitari della Pechino-Parigi*") e tanti altri.

Curiosamente mi intriga annotare che proprio il libro di Andrews, scritto negli anni '60, è quello con il titolo meno scontato; anzi è un titolo a mio avviso azzeccatissimo. Infatti il raid avrebbe dovuto avere un carattere "corale", in quanto tutti (tutti!) gli iscritti firmarono a marzo un documento che li impegnava a viaggiare "in convoglio" con la esplicita promessa "di aiutarsi reciprocamente". Fu il solo concorrente italiano, ovvero Borghese, a non sottoscriverlo e poi con il suo palese atteggiamento a trasformare l'impresa in un cimento individuale, in una corsa in solitario. Lo spirito di gruppo lasciava il campo ad un istinto primordiale da "homo homini lupus".

Quando fu chiaro che il raid automobilistico da Pechino a Parigi si sarebbe effettivamente svolto e la data di partenza fu stabilita per il giorno 10 giugno del 1907, non furono soltanto gli equipaggi ufficialmente iscritti a preparare "armi" (ovvero le rispettive automobili) e bagagli per affrontare quell'impresa ritenuta ai limiti dell'umanamente possibile. In competizione (sebbene il raid non fosse stato concepito dagli organizzatori come vera e propria gara o corsa a chi arrivava prima sugli Champs-Élysées) oltre ai concorrenti ed alle loro vetture c'erano anche due giornalisti italiani: Luigi Barzini e Edgardo Longoni, in rappresentanza dei rispettivi quotidiani. Questi erano i principali giornali italiani del tempo, vale a dire il *Corriere della Sera* e *Il Secolo*, entrambi milanesi.

Barzini e Longoni avrebbero partecipato al raid in qualità di ospiti a bordo di due automobili

italiane: l'Itala di Scipione Borghese e la Fiat del Conte di Gropello. Ma quest'ultima non prese parte all'impresa e Longoni chiese ed ottenne un "passaggio" su una delle due De Dion-Bouton francesi regolarmente iscritte. Nessun problema invece per Barzini che assieme a Borghese ed al suo meccanico Guizzardi rappresentava il "terzo uomo" sull'unica macchina italiana impegnata nel grande cimento.

Come andò a finire è noto. La storia registrò la "vittoria" dell'Itala che arrivò prima a Parigi con grande distacco su tutti gli altri partecipanti; Barzini raccolse le sue corrispondenze via telegrafo in un libro di successo ("La metà del mondo vista da un'automobile") che esaltò l'affermazione italiana, ed altrettante corrispondenze inviò Longoni sebbene con minore risonanza, in quanto, come vedremo, non prese parte a tutto il raid.

Il *Secolo* era stato fondato nel 1866 dai fratelli Sonzogno, editori "puri" che pubblicavano anche diversi periodici, che nel 1874 dettero vita alla omonima Casa musicale, e nella prima fase della sua vita fu diretto da Carlo Romussi che gli dette un'impronta vivace, dinamica e più moderna rispetto alla concorrenza. Romussi introdusse un ampio uso del telegrafo, bandì concorsi per gli abbonati, promosse raccolte di fondi tra i lettori per iniziative sociali a favore dei meno abbienti. Novità che unite alla grande attenzione per la vita milanese ne fecero il quotidiano italiano a maggior diffusione, con una tiratura che nel 1904 raggiunse le 115.000 copie.

La linea democratico-radicalista di stampo mazziniano che qualificava l'ispirazione politica del *Secolo* fu mantenuta dall'intellettuale pacifista Ernesto Teodoro Moneta, patriota garibaldino, che succedette a Romussi nella direzione del giornale e che, nel 1907, venne insignito del Premio Nobel per la Pace.

Proprio dal *Secolo* veniva Eugenio Torelli Viollier, napoletano, già segretario di Alexandre Dumas padre, che nel 1876 fondò il *Corriere della Sera*.

La linea del *Corriere* era chiaramente diversa da quella del *Secolo*, in quanto apertamente schierata a sostegno della Destra storica, quindi di impronta conservatrice, seppure moderata e filo cavouriana. Con l'andata al Governo della Sinistra storica, il giornale si trovò all'opposizione e per vari anni ebbe vita stentata anche a causa delle limitate risorse finanziarie su cui poggiava.

Ma dal 1885 la situazione cambiò. Il *Corriere* passò nelle mani dei Crespi, famiglia di industriali cotonieri lombardi, ostili al sindacalismo e alle avanzanti idee socialiste, che, ovviamente, tutto erano tranne che editori "puri".

Pur lasciando grande autonomia alla direzione del quotidiano, i Crespi posero paletti ben precisi affinché il *Corriere* fosse espressione chiara della grande borghesia industriale e finanziaria lombarda e italiana. Insomma, con le sue 60.000 copie raggiunte nel 1889, il giornale era diventato il più serio antagonista del *Secolo*.

Con la direzione assunta dal 1900 dal ventinovenne marchigiano Luigi Albertini, uomo dalla forte personalità, il *Corriere della Sera* fece un vistoso salto di qualità.

Innanzitutto Albertini impose un modello di giornalismo anglosassone (aveva lavorato al *Times*), di massimo rigore, attendibilità, sobrietà e soprattutto di respiro internazionale. Stipulò accordi di collaborazione e di scambio con prestigiose testate straniere, come il *Daily Telegraph*, il *Times*, il parigino *Le Matin*, creò una rete di corrispondenti dalle capitali europee e costituì un pool di "inviati speciali" pronti ad intervenire in ogni parte del mondo. Tra tutti spiccò presto Luigi Barzini.

La tiratura raggiunse nel 1904 quella del *Secolo*, per poi balzare a 150.000 copie nel 1906 ed a 350.000 nel 1913.

Grazie anche alle sue testate "satellite", come *La Domenica del Corriere*, *La Lettura*, *Il Romanzo Mensile* e *Il Corriere dei Piccoli*, il giornale di Albertini, forte anche delle risorse economiche che i Crespi vi avevano profuso, surclassò via via l'antagonista *Secolo*.

Nel 1907, l'anno del raid Pechino-Parigi, il re era Vittorio Emanuele III, il Papa Pio X (Giuseppe Sarto) eletto il 4 agosto 1903. Il Governo del Regno era retto da Giovanni Giolitti, insediatosi il 29 maggio 1906 ed al suo secondo mandato (il primo risaliva al 3 febbraio 1903). Le elezioni politiche avevano promosso, nel 1904, la Sinistra con il 45 per cento dei consensi, contro il 27 circa della Destra. La popolazione italiana risultava di quasi 34 milioni di abitanti e la città più popolosa era Napoli (poco meno di 700.000 abitanti) seguita da Milano (650.000) e Roma (450.000).

La mortalità infantile ammontava tristemente al 160 per mille nel primo anno (80 anni dopo sarà del 10 per mille). I delitti di natura penale assommavano a 1.470 ogni 100.000 abitanti (sette decenni dopo risulteranno 1.800 per 100.000 abitanti). Il tasso di analfabetismo

risultava alto: oltre il 50 per cento, mentre la produzione libraria complessiva annua annoverava circa 4.000 opere, compresi i testi scolastici (saranno 14.000 nel 1970).

La situazione della stampa italiana, nel periodo di transizione da un secolo all'altro, era contrassegnata in genere da una marcata difficoltà nella ricerca e nel mantenimento di una effettiva indipendenza.

Tutto ciò scaturiva dall'intreccio tra politica, industria e mondo bancario e finanziario che, in un Paese sostanzialmente arretrato come l'Italia, miravano a consolidare il proprio potere non lasciando spazio agli editori cosiddetti "puri" e indipendenti, troppo isolati e deboli per poter assurgere a quel ruolo che invece era stato possibile conseguire da parte dell'editoria estera, come l'inglese e la francese.

La pesante mano del potere governativo, con Crispi prima e Pelloux poi, si abbattè sulla stampa non in linea con gli orientamenti politici prevalenti e lo stesso Romussi, accusato di avere usato il *Secolo* per incitare alla rivolta i lavoratori ed alimentato i tumulti del 1898 repressi dal Bava Beccaris, fu costretto a sospendere le pubblicazioni del quotidiano milanese. Per altre accuse, sovente pretestuose, molti giornalisti furono portati in Tribunale e condannati a pene da tre a sei anni.

La stampa doveva, insomma e per quanto possibile, essere "allineata".

Non mancavano comunque casi di reale indipendenza dal potere politico, grazie all'autorevolezza ed alla forte personalità di direttori come Frassati a *La Stampa* di Torino (filogiolittiana) e lo stesso Albertini al *Corriere* (anti-giolittiano).

Ma dove non arrivava l'influenza politica arrivava tuttavia quella di altri e non meno forti interessi: *La Stampa* era legata al fronte industriale e siderurgico piemontese, il *Corriere* (come si è visto) al mondo industriale lombardo, il *Secolo XIX* di Genova era in mano ai Perrone (cantieristica e siderurgia), la *Tribuna* di Roma all'industriale laniero veneto Rossi, il *Resto del Carlino* agli zuccherieri e agrari emiliani. E così molti altri.

Torniamo ora al raid del secolo scorso, il raid automobilistico per antonomasia, quel Pechino-Parigi che nel 1907 viene pensato inizialmente per una ragione fondamentale: l'affermazione indiscussa e mondiale dell'industria motoristica francese. E' un quotidiano parigino, *Le Matin*, a lanciare l'idea; è un costruttore d'automobili francese, il Conte De Dion, tra l'altro fondatore dell'A.C. de France, a farsi avanti per primo, forse un po' avventatamente. Lo segue un altro parigino, Contal, che fabbrica tricicli a motore. Poi si iscrivono i fratelli olandesi Spijker, proprietari dell'omonima fabbrica d'automobili e, unico "privato" con vettura "privata", l'italiano Borghese con la sua Itala 40 HP.

Nessuno di questi, all'infuori del nobiluomo italiano, si rende subito conto di che cosa voglia concretamente dire attraversare l'Asia da est a ovest, perché nessuno di loro ha visto con i propri occhi e toccato con mano la realtà di quegli immensi territori che vanno dalle sponde del Pacifico ai deserti della Cina e della Mongolia, alla sterminata e pressochè impraticabile steppa russa. Soltanto Borghese, Principe di Sulmona, ha girato l'Asia come esploratore e come diplomatico, vi ha intrecciato relazioni d'alto livello, ha visitato bene la Cina e l'ha descritta in un libro. Lui sa! Lui può! Gli altri, no. O non ancora.

Gli altri, infatti, non tardano a rendersi conto della propria ignoranza e delle imprevedibili enormi difficoltà che le loro vetture "ufficiali" (non private) dovranno affrontare.

Lo slancio incosciente del primo momento che ha fatto loro dire: "Ecco, ci siamo, siamo pronti a raccogliere la sfida del *Matin*, ce la faremo!", quello slancio vacilla, traballa, anzi crolla. Le vetture "ufficiali", proprio in quanto tali, potrebbero arrendersi lungo il cammino e per le marche coinvolte sarebbe una resa ignominiosa che franerebbe addirittura sull'orgoglio nazionale.

Soltanto quell'arrogante italiano non tentenna, perché lui "sa" cosa fare e come fare, e lo farà perché non glielo ordina nessuno. Non ha obblighi di "ufficialità" verso la fabbrica della sua macchina, l'Itala, perché quest'ultima non ha iscritto la 40 HP a proprio nome. Borghese ci mette i propri soldi, la propria capacità, la propria faccia e basta: o la va o la spacca!

Gli "altri" non hanno scampo: ritirarsi e sprofondare nel ridicolo o andare avanti e sperare. Così, l'idea-sfida del *Matin* si trasforma da trampolino di lancio verso il trionfo francese in trappola insidiosa che rischia di travolgere l'orgoglio transalpino. Ma il dado è tratto.

Anche *Le Matin* è in ballo ormai. E incarica un proprio giornalista, Jean du Tallis, di seguire l'impresa passo dopo passo.

Si fanno avanti anche due rappresentanti del giornalismo italiano, perché pare che dovrebbero essere ben due le automobili italiane in corsa: la citata Itala di Borghese ed una Fiat di

Gropello. Poi, però, ne resta iscritta soltanto una, perché Gropello (o la Fiat stessa?) rinuncia. I due giornalisti italiani sono Barzini del *Corriere della Sera* e Longoni del *Secolo*. Quando si conferma la rinuncia del Gropello (cioè all'ultimo minuto), il *Secolo* non può permettersi di fare altrettanto, non può lasciare campo libero al suo più temibile concorrente, il *Corriere*, e quindi Longoni cercherà comunque di fare il suo dovere di inviato al seguito, sia pure ospite imprevisto di un altro equipaggio.

Anche per fare il corrispondente di viaggio in regioni tanto remote ci vuole organizzazione, quell'organizzazione che deve affidarsi primariamente, se non esclusivamente, al telegrafo. *Corriere* e *Secolo*, in virtù di accordi precedenti, individuano rispettivamente nei londinesi *Daily Telegraph* e *Tribune* i due destinatari dei dispacci telegrafici che i loro inviati trasmetteranno e riverteranno.

Così il giornalismo al seguito del raid coinvolge direttamente un rappresentante francese, due italiani, un quotidiano francese, due quotidiani inglesi e due quotidiani italiani.

Edgardo Longoni è un appassionato di automobilismo. Nel 1901 ha preso parte, con Carlo Biscaretti di Ruffia, al primo Giro Automobilistico d'Italia. Nato nel 1880, si è distinto presto come ginnasta, podista e ciclista. Laureato in legge inizia la sua collaborazione con *La Stampa*, poi nel 1905 fonda il quotidiano *Gli Sports*. Nel 1912, diverrà Presidente della FISA (Federazione Italiana Sports Atletici) e l'anno successivo direttore della *Gazzetta dello Sport*. È un uomo di sport per eccellenza e in quegli anni d'inizio secolo, che sono anche gli anni in cui l'automobile nasce e comincia ad affermarsi, il veicolo a motore è visto soprattutto come strumento di sport.

Del resto, l'automobile è un prodotto destinato ad una élite molto ristretta, è il risultato di un artigianato di qualità e non ancora un prodotto industriale vero e proprio. Pochi, pochissimi possono permettersene l'acquisto, perché l'automobile costa carissima e se ne fanno poche e l'automobile per affermarsi ha bisogno di dimostrare che corre, che vince, che non ha rivali. Lo ricorda proprio *Le Matin* nel suo bando di sfida: "Si organizzano corse e concorsi di automobili in piccoli circuiti chiusi ... (mentre) l'automobile è utile per i lunghi percorsi e tende a rendere l'uomo padrone delle distanze". Come dire: si corra pure con l'automobile sulle piste e sui circuiti, ma si provi anche a correre da una parte all'altra del globo, perché solo così, solo grazie all'automobile l'uomo conquisterà lo spazio e con esso sarà padrone del tempo. Sembra quasi un inno futurista. Al *Secolo* c'è dunque un solo uomo che può affrontare una prova umana e giornalistica come il raid Pechino-Parigi ed è Longoni.

Per contro e per l'occasione, anche il *Corriere della Sera* ha il suo ... pezzo da novanta. Il trentaquattrenne Barzini, di sette anni più anziano del suo collega "rivale", orvietano di nascita, aveva iniziato come giovane vignettista per il "Fanfulla" di Lodi. Assunto al *Corriere* gode subito della piena stima del suo direttore Albertini che lo manda a Londra per imparare perfettamente l'inglese. Poi lo spedisce in Estremo Oriente, nel 1903-1905, come corrispondente, in campo giapponese, della guerra russo-nipponica. I suoi resoconti sul conflitto, raccolti in volume, risultano di una precisione e completezza tali da essere studiati nelle accademie militari. Quelle corrispondenze gli hanno dato fama internazionale e da allora la sua "colonna" diventa la principale del *Corriere*.

L'approccio di Longoni e Barzini al raid segue strade diverse fin da subito. Longoni riceve dal suo Direttore l'ordine di imbarcarsi a Marsiglia assieme ai concorrenti francesi e olandesi iscritti e con loro intraprende la lunga navigazione che lo porta a Shangai per poi trasferirsi a Pechino in treno. Un viaggio che dura settimane.

Barzini invece è già quasi sul posto. Albertini gli telegrafa di andare a Pechino ma lui è già in Giappone, dove sta svolgendo il lavoro di corrispondente per il *Corriere*, e deve attraversare soltanto il Mar Giallo; vale a dire un migliaio di chilometri contro i quasi ventimila chilometri che il suo collega del *Secolo* deve mettere in conto.

Longoni, poi, è convinto che a Pechino troverà Gropello con la sua Fiat, stando a quanto gli è stato comunicato dal giornale, e con questi farà il raid. Invece Gropello non c'è e non è possibile trovare subito posto come passeggero ospite su un'altra macchina.

Al contrario, l'Italia per Barzini è già a Pechino ed ha bello e pronto il posto su cui l'inviato del *Corriere* può sistemarsi. Ma non basta. Albertini ha contattato il Principe Borghese, ne ha sondato gli umori prima della partenza per la Cina e sa che il nobiluomo non è entusiasta all'idea di portarsi dietro un passeggero; Borghese vorrebbe essere solo con il suo fido meccanico, Guizzardi, e basta.

Il direttore del *Corriere* risolve a suo favore la situazione in modo assai pratico: anche i principi

non sono insensibili al denaro e di fronte all'offerta di cinquemila lire più altre venti lire per ogni giornata di corsa (i giorni di viaggio saranno sessanta pari ad altre 1.200 lire) Borghese acconsente e per Barzini l'Itala 40 HP diventa una sorta di taxi intercontinentale il cui tassametro ha già iniziato a girare prima ancora di partire e su cui ha tutto il diritto di restare fino a destinazione.

Tutto ciò non implica che tra il padrone-pilota del "taxi" e il passeggero pagante debba necessariamente instaurarsi un rapporto di fraterna amicizia perché ognuno ha il suo ruolo, il suo rango, i suoi obiettivi; al massimo ci sarà rispetto reciproco, superficiale confidenza, forzata condivisione dei disagi e all'occorrenza mutua assistenza. Ed è quello che avviene.

Quando lunedì 10 giugno viene dato ufficialmente il via al raid, Barzini è regolarmente a bordo dell'Itala che lascia Pechino alle otto del mattino seguita dalle altre vetture, mentre Longoni è costretto a restare a piedi. Tutti gli altri equipaggi infatti sono al completo e per di più carichi di bagagli, latte di benzina, pezzi di scorta. Su una delle due De Dion-Bouton viaggia però anche l'interprete della Legazione francese che non ha nessuna intenzione di farsi scarrozzare fino a Parigi e che è previsto debba scendere a Kalgan, lasciando così libero il proprio posto a Longoni che quindi deve farsi trovare all'appuntamento. E' una soluzione di ripiego ma tant'è. Le Legazioni straniere a Pechino sono una sorta di ambasciate presidiate da contingenti militari di vari paesi. Nella già immensa capitale cinese ve ne sono undici: dall'italiana all'americana, dalla francese all'olandese, dalla tedesca alla giapponese, dalla russa alla spagnola e così via. Sono tutte raggruppate in un'area della cosiddetta città tartara, a ridosso della città proibita, a sua volta incorporante la residenza imperiale. Nell'antica lingua dei letterati cinesi, la capitale del Celeste Impero è denominata "Rondinella" ed è curioso ritrovare, pochi anni dopo (1911) dei nomi di uccelli scelti dalla Regina d'Italia, Margherita, per le sue vetture, come le varie Itala "Aquila", "Sparviero", "Falchetto", "Nibbio", "Palombella". Chissà se fu la "Rondinella" del lontano Oriente ad ispirarla!

Kalgan (l'attuale Zhangjiacou) è una città della Mongolia interna, territorio ancora cinese, collegata a Pechino dalla strada e dalla ferrovia che corrono affiancate. E' l'ultimo centro abitato di grosse dimensioni prima del deserto, all'estremità settentrionale della Grande Muraglia, inutile baluardo del passato per difendere 400 milioni di cinesi dalle sempre temute invasioni mongole.

Longoni prende il treno e vi si reca in attesa di effettuare l'aggancio con la De Dion 10 HP di Cormier. Sebbene la distanza di Kalgan dalla capitale cinese sia relativamente breve (200 chilometri circa) arrivarci via strada si rivela, per le macchine partecipanti al raid, di una difficoltà estrema.

L'Itala ci impiega quattro giorni, gli altri ben sei. Ed è appena l'inizio dell'avventura.

Mentre questo primo tratto di percorso trova in Barzini e nel suo collega francese du Taillis due testimoni diretti, oculari, di tutte le peripezie che gli equipaggi sono costretti ad affrontare e ne danno notizia dettagliata, come è del resto nella loro natura di giornalisti, Longoni non può fare altrettanto perché lui, in quel momento, non è della partita. Si perde un pezzo del racconto che invece era previsto potesse e dovesse sviluppare.

Ma a Kalgan, finalmente, anche lui diventa a pieno titolo uno dei protagonisti della storia. Cormier, che lo ospita sulla sua macchina, è un dipendente della De Dion-Bouton ed è quindi molto più che presumibile (o addirittura certo) che non chieda al giornalista italiano alcun compenso per questa sua disponibilità, perché non ha titolo né mandato per farlo. Si potrebbe dire che se Barzini aveva preso il "taxi" a pagamento di Borghese, Longoni per contro aveva fatto ... l'autostop.

Il rapporto umano che può instaurarsi tra un comune automobilista ed un autostoppista, soprattutto se il viaggio in comune è di lunga durata, può anche sfociare in una relazione di aperta confidenza alla pari e di amicizia reciproca; ma è assai difficile che possa avvenire altrettanto tra un tassista fornitore di servizio a pagamento, tantopiù se di sangue blu, ed un cliente di ceto borghese. Non serve molta immaginazione ad ipotizzare che il rapporto Cormier-Longoni e quello Borghese-Barzini si siano sviluppati in tal senso.

Da Kalgan la carovana dei partecipanti riprende la marcia in direzione del Gobi, il deserto freddo dell'Asia orientale che separa la Cina dalla Mongolia esterna, vasto due milioni di chilometri quadrati, un altipiano a mille metri di altitudine media e lungo 3.600 chilometri, praticamente disabitato se non fosse per le rare carovane di nomadi mongoli che l'attraversano in silenzio. Proprio sul limitare del Gobi gli equipaggi decidono un bivacco notturno: è l'ultima occasione in cui tutti, italiani, francesi e olandesi, piloti, meccanici e giornalisti, stanno ancora

insieme. Ancora prima che il sole sorga, la piccola Contal si avvia, seguita poco dopo dalla Spyker e dalle De Dion-Bouton ed infine, verso le cinque, anche dall'Itala.

Il Gobi è tremendo da attraversare. Alcuni si perdono, altri restano in panne o senza benzina e, soprattutto, senza acqua, rischiando la vita. Non Borghese che tira dritto e fila via, senza fermarsi, senza neppure prestare orecchio a richieste di soccorso, perché non si sente sodale con gli altri ed ha in testa un solo preciso obiettivo: fare del raid una vera e propria gara e ... vincerla.

Barzini, da buon cronista, registra, annota, ma non si intromette. Longoni invece, secondo la testimonianza diretta di du Taillis, non sa spiegarsi l'atteggiamento del Principe che appare determinato, distaccato, al limite del cinismo.

Pons, che guida il triciclo Contal, costretto al ritiro ed al rientro a Pechino vivo per miracolo, confessa: "...è umiliante constatare che si riceve aiuto ed assistenza dai selvaggi (perché poi usare quest'espressione!) quando la cosiddetta gente civilizzata vi ha odiosamente abbandonato nel deserto!". Il riferimento è chiaro.

Vi è quasi una sorta di similitudine con un altro avvenimento "sportivo" che accadrà circa mezzo secolo più tardi e sempre in Asia: la vicenda di Walter Bonatti e del suo sherpa sul K2, abbandonati a se stessi in prossimità della vetta e miracolosamente sopravvissuti, in quanto i suoi compagni di scalata, Compagnoni e Lacedelli, preferirono vincere la montagna da soli, ignorando (sembra volutamente) la richiesta di soccorso del loro più giovane collega. Ansia della vittoria, timore di essere offuscati da qualcun altro, invidia e gelosia, arido calcolo di chi si crede insindacabile. Nulla di nuovo sotto il sole.

Nessuno dei concorrenti rimasti "in gara" (ormai si può proprio dire così) rivedrà più l'Itala, neppure da lontano, neppure di schiena, perché è schizzata via verso la sterminata steppa russa che non è meno insidiosa e meno impraticabile dell'arido altipiano mongolo. Poi si apriranno le porte della vecchia Europa e fino al traguardo di Parigi sarà pressoché una passeggiata.

Steppa russa vuol dire Siberia, il "continente Siberia".

"Le strade della Siberia hanno le loro piccole misere stazioni ... spuntano ogni venti o venticinque miglia. Viaggi di notte, vai avanti fino a quando ti gira la testa e ti senti male, ma continui a viaggiare e se ti azzardi a chiedere al conducente a quante miglia è la prossima stazione, egli invariabilmente risponde: non meno di dodici". A queste impressioni di viaggio di Anton Cecov, scritte sul finire del 1800, fanno eco quelle di un altro scrittore russo, Jurij Semenov che nel suo libro "La conquista della Siberia" scriveva: "I deboli e gli imprudenti spesso muoiono in quella vasta e sinistra foresta primordiale, dove la taiga più accidentata è disseminata di greti, fossi, pantani, paludi e colline scoscese".

Per fortuna il raid Pechino-Parigi si svolse nel 1907. Perché? Perché se si fosse effettuato esattamente un anno dopo, oggi, forse, non saremmo qui a celebrarne il centenario. Fu infatti alle sette del mattino del 30 giugno 1908 che si verificò in quella Siberia già tanto selvaggia, a qualche centinaio di chilometri dal tracciato del percorso seguito dalle vetture partecipanti, la devastante esplosione di Tunguska.

Un meteorite o una cometa cadde sulla taiga, presso quello sperduto villaggio, ed esplose nell'atmosfera con una intensità pari a mille volte la bomba atomica di Hiroshima, distruggendo 1.500 chilometri quadrati di foresta, incendiando case e cascine, creando un numero imprecisato di vittime, facendo sobbalzare il treno della Transiberiana. Gli effetti si fecero sentire fino a San Pietroburgo e il "fungo" di polveri e detriti si alzò così alto nel cielo da essere visibile nella lontana Scozia.

Proprio in quei giorni d'estate, ma un anno prima, l'impresa automobilistica era passata da quelle parti.

La Ville Lumiere è raggiunta dalla trionfante Itala il 10 agosto, gli "altri" vi arriveranno venti giorni dopo. Tra loro non c'è Longoni che, diversamente da Barzini, non solo si è perso la primissima parte del viaggio, ma persino l'ultima, da Mosca a Parigi. Perché? Probabilmente perché la notizia del trionfo di Borghese era già arrivata via telegrafo prima della tappa nella capitale russa ed a quel punto a che pro continuare a trasmettere dispacci al *Tribune* ed al *Secolo*, per raccontare che cosa? Per parlare del ritardo incolmabile accumulato dalle altre vetture? Per parlarne ad un pubblico ormai troppo preso dal successo dell'Itala ed a cui poco o nulla importa più delle De Dion o della Spyker? Tempo perso, fatica inutile, si deve essere detto Longoni e con lui il suo Direttore. "Longoni del *Secolo*, chiamato da affari urgenti (sic) a Milano, ha dovuto interrompere il viaggio automobilistico e prendere il treno", scrive *L'Auto*

d'Italia.

Barzini, lungamente celebrato al suo rientro in Italia, afferma di "essere modestamente immeritevole di tanti onori e di tante feste. ... se vi fu successo esso è dovuto alla felice riunione di tre cose, un telegrafo, un'automobile (senza accento, perché è ancora un sostantivo maschile) e un giornalista"; manca curiosamente l'accento all'uomo che più di tutti e di tutto ha voluto quel successo, il Principe Borghese.

Longoni e Barzini si incontrano nuovamente al banchetto offerto dall'Associazione Giornalisti all'Hotel Regina di Milano, presenti 120 commensali, italiani e stranieri di rango. Niente spolverini ed occhialoni, niente stivali o tute, è un'occasione di gala e Longoni indossa un classico frac con papillon bianco, mentre il suo collega è in giacca e cravatta scura. La cronaca giornalistica annota: "Tutti applaudono; Barzini (al termine del banchetto) va a toccare il calice con Longoni in mezzo al più schietto entusiasmo". È l'ultimo nobile gesto del vincitore che rende l'onore delle armi allo sconfitto. Quasi una metafora anticipatrice dell'ascesa del *Corriere della Sera* e dell'inarrestabile declino del *Secolo* che, nel 1930, scomparirà definitivamente.

Il Principe Borghese si dedicò in seguito alla politica, ma nel 1923 rimase colpito da paralisi e si spense a Firenze, cinquantanovenne, nel marzo 1927.

Bibliografia

- 1 *Oliviero Bergamini, La democrazia della stampa – Storia del giornalismo, Editori Laterza, Roma-Bari, 2006*
- 2 *Dizionario storico dell'Italia unita, a cura di B. Bongiovanni e N. Tranfaglia, Editori Laterza, Roma-Bari, 1996*
- 3 *Giovanni Ansaldo, Dizionario degli italiani illustri e meschini dal 1870 ad oggi, Longanesi & C., Milano 1980*
- 4 *Surendra Verma, Il mistero di Tunguska, A. Mondadori Editore, Milano 2006*
- 5 *Eugenio Chiminelli, Nel Paese dei draghi e delle chimere, Edizioni Città di Castello, 1903*
- 6 *Milleruote-Grande enciclopedia dell'automobile, Editoriale Domus/Quattroruote – Milano e I.G. De Agostini – Novara, 1975*

Un ringraziamento speciale a Donatella Biffignandi, Premio AISA "Vittorio Fano" 2006, per la insostituibile collaborazione e consulenza. E non è un omaggio unicamente formale alle "quote rosa" dell'AISA.

* * *

Appendice

LE MARCHE PARTECIPANTI

DE DION BOUTON

Marca francese fondata nel 1883 dal Conte Albert De Dion e da Georges Bouton, con sede in Rue de la Chapelle a Parigi. La prima ragione sociale dell'azienda fu De Dion Bouton et Trépardoux; quest'ultimo era cognato e socio di Bouton.

Nel 1893 Trépardoux lasciò la società, convinto che la trazione a vapore avrebbe prevalso su quella con il motore a scoppio.

I tricicli e quadricicli De Dion Bouton acquisirono rapidamente buona fama internazionale e nel 1900 la Casa lanciò il modello "Populaire", con motore monocilindrico, che incontrò grande successo.

Nel 1906 la De Dion Bouton era un'azienda automobilistica già di grosse dimensioni, con circa tremila dipendenti. I modelli in produzione erano cinque: 8 HP, 10 HP, 12-14 HP, 18 HP e 30 HP.

La marca francese aveva creato anche una propria società, la De Dion Bouton Oil, che produceva olii lubrificanti (come faranno in seguito anche la Renault, la Fiat ed altre aziende) e candele d'accensione per le proprie vetture.

Al raid Pechino-Parigi presero parte due vetture da 10 HP, con motore bicilindrico, cambio a tre marce e telaio in acciaio, guidate da due dipendenti della Casa: Georges Cormier e Victor Collignon che riuscirono a portare a termine il viaggio con le vetture in buono

stato, dimostrando in tal modo la sostanziale efficienza e validità dei mezzi loro affidati. Trattandosi di vetture ufficialmente iscritte al raid in rappresentanza della marca, quest'ultima non poteva permettersi di sbagliarne la scelta. Optò quindi per il modello da 10 HP, ovvero il tipo leggero e, almeno sulla carta, più in grado di vetture di maggior peso di affrontare un percorso che, per almeno tre quarti, si sviluppava in territori pressochè privi di strade decenti e ricco di insidie. A pieno carico ciascuna delle due 10 HP pesava 1.400 chilogrammi e, sebbene potesse ospitare quattro passeggeri, in realtà ne caricò soltanto due, in quanto stracarica di provviste, pezzi di ricambio, pneumatici di scorta, accessori, attrezzi e bagagli per circa 300 chili di peso.

SPYKER

L'azienda olandese aveva iniziato la propria attività come fabbricante di carrozze nel 1880, ma nel 1895 Jacobus Spijker e suo fratello cominciarono ad occuparsi di automobili in qualità di agenti della Benz per l'Olanda.

Nel 1900 uscì la prima Spyker, così battezzata per renderne il nome più facilmente pronunciabile; si trattava di una vetturessa a trasmissione cardanica. Tre anni più tardi la 32-40 HP a 6 cilindri si offriva alla clientela come la prima automobile a quattro ruote motrici. Tornata all'impostazione classica dei suoi telai, dal 1905 la Spyker produsse il tipo 15 HP, a 4 cilindri e trasmissione cardanica sulle ruote posteriori, vale a dire il modello che il titolare dell'azienda di Amsterdam affidò a Charles Godard per il raid intercontinentale. Come per la De Dion Bouton si trattava di una partecipazione ufficiale della Casa e Godard, ex fantino e avventuriero senza troppi scrupoli, avrebbe ricevuto un premio da Spijker nel caso fosse arrivato primo a Parigi. Con lui avrebbe viaggiato l'inviato del *Matin*, giornale patrocinatore del raid, Jean du Taillis. Jacobus, proprio alla vigilia della partenza del raid, perse il fratello, vittima di un naufragio al largo delle coste olandesi.

La 15 HP Spyker era anch'essa una vettura considerata medio-leggera, pesante 1.400 chilogrammi circa a pieno carico.

Esteticamente inconfondibile per il suo radiatore rotondo, la macchina dette prova di ottimo funzionamento e resistenza, subendo una sola sostanziale "panne" durante tutto il percorso, cioè l'usura delle spazzole del magnete che furono sostituite senza troppo penare.

CONTAL

Pensare che un piccolo veicolo a sole tre ruote potesse affrontare all'inizio del secolo un percorso come quello del raid Pechino-Parigi fu una scommessa davvero troppo azzardata. Eppure essa venne in mente a Camille Contal, un parigino che fabbricava il "mototri", ovvero un triciclo a motore che era in tutti i sensi poco più di una motocicletta.

La soluzione del triciclo era stata scelta dai primissimi costruttori di automobili, come Benz, Daimler, Bollée e l'italiano Enrico Bernardi, sul finire dell'800 ed i primi del '900, quando i motori erano ancora di potenza limitata a pochi cavalli. Con l'aumentare delle potenze e perciò delle dimensioni, dei pesi e delle prestazioni degli autoveicoli, fu inevitabile il declino dei tricicli che scomparvero dal mercato, salvo il tornare momentaneamente in auge sul finire degli anni '20 per vetturicelle ultra economiche, i cosiddetti "cyclecars".

Nel 1901 Contal aveva iniziato la sua attività producendo vetture elettriche, poi nel 1905 aveva ideato il "mototri" 4 HP, con trasmissione a catena sulla ruota posteriore.

Proprio sull'asse di questa era piazzato il posto del guidatore mentre il passeggero era sistemato su un baquet anteriore, tra le due ruote sterzanti, ed alle sue spalle si trovava il radiatore dell'acqua.

Alla guida del suo mototri monocilindrico ultraleggero, con motore potenziato a 6 HP (marca De Dion Bouton), che a pieno carico pesava 700 chilogrammi, Contal mise Auguste Pons come pilota e Octave Foucault come meccanico. Furono l'equipaggio più sfortunato, rischiarono persino di morire e dovettero infine abbandonare il loro buffo triciclo in mezzo al deserto del Gobi e tornare a Pechino.

La piccola Contal era equipaggiata con quattro "planchettes", ossia con delle traverse metalliche smontabili che avevano molteplici funzioni: parafanghi anteriori, vani di carico per pezzi di scorta e materiali vari, passerelle d'emergenza e persino sostegni per montare una tenda per i bivacchi notturni. Anche Borghese per la sua Itala aveva adottato quattro traverse di concezione simile ma di uso più limitato.

Contal aveva creduto che la leggerezza del suo mezzo avrebbe costituito una carta vincente, mentre invece la sola ruota posteriore, quella di trazione, si impantanò infinite volte ed inoltre la limitata capacità di carico del veicolo ne compromise seriamente l'autonomia.

La piccola marca di Neuilly chiuse nel 1908.

ITALA

Fondata a Torino da Matteo Ceirano, nel 1904, assieme ad altre personalità, tra cui faceva spicco Giovanni Battista Figari, il "re della borsa genovese", l'azienda divenne presto una delle principali marche automobilistiche italiane, tanto da competere con la stessa Fiat. I risultati sportivi, le affermazioni commerciali, le soluzioni tecniche, la grandiosità degli impianti produttivi, il numero delle maestranze ed i forti investimenti che il gruppo dirigente genovese vi profuse, portarono l'Itala ad essere la marca di riferimento in quanto a qualità del prodotto ed a prestigio.

Non fu dunque un caso se un nobiluomo di alto rango come il Principe Scipione Borghese decise di richiedere proprio all'Itala una macchina per partecipare "privatamente" al raid. Richiesta che la Casa fu inizialmente titubante se accettare o meno, viste anche le precise e dettagliate richieste di Borghese che voleva una vettura fatta come diceva lui. Ordinata una 40 HP a febbraio, la macchina fu consegnata ad aprile, ma con la preghiera dell'Itala a Borghese di rinunciare all'impresa.

Il Principe non solo non dette ascolto all'invito, ma fece completare i lavori di allestimento e messa a punto dal suo fido meccanico Ettore Guizzardi.

L'Itala era la vettura più potente e più pesante in gara, con i suoi oltre 2.000 chilogrammi a pieno carico, ma Borghese, che proprio sulla robustezza e la capacità di carico della sua macchina aveva puntato tutto, aveva visto giusto.

La 40 HP era stata ideata per essere anche estremamente versatile: poteva essere trasformata in ricovero per i passeggeri, poteva essere facilmente privata della parte carrozzeria, poteva essere ispezionata in ogni componente meccanico con relativa semplicità, con i suoi enormi serbatoi supplementari aveva un'autonomia di almeno 1.200 chilometri, la sua velocità di punta superava i 70 chilometri orari in piano.

Il suo motore quadricilindrico aveva una cilindrata di quasi sette litri e mezzo ed un cambio a quattro velocità.

Fu anche l'unica macchina concorrente al raid che poté essere parzialmente smontata, dopo la partenza da Pechino, e trasportata per alcuni tratti su treno, mentre il solo chassis "nudo" (e quindi alleggerito), fu in grado di superare i punti più insidiosi e pericolosi del primo tratto in territorio cinese.

L'effetto pubblicitario del raid portò benefici effetti alla Società Itala che chiuse l'esercizio 1907 con un utile di 289.000 lire, mentre molte altre imprese del settore subirono perdite rilevanti (Fiat compresa). Ma fu un effetto di breve durata perché la partecipazione della Casa ad altre competizioni sportive (con risultati modesti), gli scioperi prolungati delle maestranze e gli investimenti in impianti e prodotti innovativi ingoiarono una notevole quantità di denaro, costringendo l'azienda ad indebitarsi ed a perdere via via la sua posizione di rilievo sul mercato.

* * *

COMPAGNIE PETROLIFERE

La prima ditta che provvide all'estrazione del petrolio fu quella Edwin Laurentine Drake che, nel 1859, iniziò le trivellazioni a Titusville in Pennsylvania (USA).

Nel 1878 l'ingegnere tedesco Karl Fiedrich Benz riuscì a ricavare la benzina dal petrolio, ottenendo il combustibile ideale per il motore a combustione interna.

Quello dei punti di rifornimento della benzina lungo il percorso del raid fu uno dei problemi fondamentali da affrontare ed il Comitato organizzatore stabilì che "i rifornimenti di carburante in terra cinese sarebbero stati assicurati dalla Asiatic

Petroleum Company; mentre ai rifornimenti in Siberia e in Russia avrebbe provveduto la Nobel Company. Quest'ultima società era titolare delle concessioni minerarie dell'intero impero zarista e detentrica del monopolio del mercato del petrolio in Russia". Il legame di Nobel con la Russia risale alla Guerra di Crimea, durante la quale la fabbrica paterna di San Pietroburgo fabbricava armi. Successivamente, lo scienziato svedese acquistò e sfruttò i giacimenti petroliferi di Baku, sul Mar Caspio, ricavandone una fortuna economica enorme.

"Anche l'Asiatic Petroleum Company era una compagnia petrolifera, sia pure più piccola, molto interessata a diffondere il consumo di petrolio, fino a quel momento limitato prevalentemente al lavaggio a secco. Era ovvio che un estendersi della meccanizzazione e della motorizzazione era negli auspici di entrambe le società" (D. Biffignandi).

* * *

LA GRANDE MURAGLIA

6.350 chilometri è la distanza che separa Milano da New York, la stessa lunghezza che misura il più grande manufatto umano di cui iniziò la costruzione attorno al 220 avanti Cristo. Voluta dall'imperatore Shi Huangdi (dinastia Qin), venne completata dalla dinastia Ming (1388-1644). Vi lavorarono milioni di schiavi che usarono mattoni e pietre per erigere le pareti esterne, mentre lo spazio interno ai muri era riempito con terriccio, rifiuti e ... cadaveri. Si dice infatti (esagerando!) che vi siano più cinesi sepolti all'interno della lunghissima cinta difensiva di quanti ne vivano oggi in Cina.

La Muraglia non rappresentò mai la barriera invalicabile che avrebbe dovuto essere e non riuscì a fermare le invasioni dei "barbari", Unni o Mongoli che fossero. Tanto è vero che dalla metà del '600 fino al 1911 i cinesi furono governati da una dinastia straniera, quella mancese dei Qing.

Nel 1907, anno del raid Pechino-Parigi, il missionario americano William Edgar Geil fu il primo a fotografare sistematicamente la Grande Muraglia che, all'epoca si presentava sostanzialmente intatta. Cento anni dopo il manufatto versa in condizioni pressochè drammatiche: per metà del suo percorso essa è invisibile, sgretolata dagli agenti atmosferici, devastata dalle guerre, inghiottita dalla vegetazione, saccheggiata dalle popolazioni, deturpata dal turismo di massa, attraversata da linee ferroviarie, da strade, autostrade e gasdotti, sommersa da moderni palazzi, sovrastata da tralicci dell'alta tensione.

Riconosciuta dall'Unesco come patrimonio dell'umanità, è tutelata, per quanto possibile, da una legge speciale della Repubblica Popolare Cinese che ne punisce le devastazioni.

* * *

LA TRANSIBERIANA

Con poco meno di 9.500 chilometri, è la ferrovia più lunga del mondo. La sua costruzione ebbe inizio nel 1891 per volere dello Zar Nicola II e fu ultimata nel 1903. Congiunge Mosca a Vladivostok, sul Pacifico, attraverso la Siberia.

Inizialmente aveva una preminente funzione strategica, essendo la sola via di comunicazione efficiente per rifornire le guarnigioni russe dislocate nell'estremo oriente dell'impero.

Nel 1904 la Russia entrò in conflitto aperto con il Giappone, in quanto entrambi avevano mire espansionistiche sulla Corea. Con la Transiberiana i russi cercarono di rinforzare le proprie truppe lungo il fiume Yalu, nella Corea del nord, che ammontavano a 135.000 uomini e di fronteggiare gli oltre 850.000 nipponici che posero l'assedio a Port Arthur, dove era ancorata la vecchia flotta russa.

Dopo sette mesi la piazzaforte russa capitolò e nel 1905 al Giappone fu riconosciuta l'occupazione della Manciuria e della Corea, quest'ultima annessa ufficialmente all'impero del Sol Levante cinque anni più tardi.

Luigi Barzini raccontò lo svilupparsi delle azioni belliche nei suoi resoconti al Corriere della Sera.

La ferrovia Transiberiana a Ulan Ude, città mongola in territorio russo, si biforca ed un ramo prosegue per Urga e Pechino. Fu proprio seguendo per lunghi tratti il tracciato ferroviario cino-mongolo-russo che i partecipanti al raid del 1907 poterono orientarsi con relativa facilità.