LE COLONIE ITALIANE NEL DISTRETTO DI BENTO GONÇALVES [1]

(Rio Grande del Sud).

(Da una relazione del signor **L. Petrocchi**, R. Agente consolare a Bento Gonçalves; dicembre 1904).

Le colonie italiane che fanno parte della circoscrizione consolare di Bento Gonçalves sono: *Bento Gonçalves*, *Garibaldi*, *Guaporè*, *Alfredo Chaves* ed *Antonio Prado*. Esse occupano, approssimativamente, una area di ettare 360,000, e confinano coi municipi di S. Yoão de Montenegro, Estrella, Lageado, Soledade, Passo Fundo, Lagoâ, Vermella, Vaccaria e Caxias.

Le strade coloniali — Da molti indizi si può ritenere, o, per lo meno, sperare, che siamo alla vigilia di un benefico sviluppo dei mezzi di trasporto, ai quali è intimamente legato il benessere dei coloni.

Sembra, infatti, che sia preoccupazione costante in chi regge il Governo di questo Stato, di dotare le colonie di buone vie di comunicazione. Già da vario tempo si nota in ogni municipio un certo risveglio: ovunque par che si pensi a costruire delle vere strade maestre e a conservare o riattare le *linee*. Queste *linee* sono vie campestri, che, attraversando la strada maestra (*Via-geral*), sono parallele tra di loro, e si trovano alla distanza di poco più di due chilometri l'una dall'altra. Segnano, quasi sempre, la fronte dei lotti coloniali.

Già la strada carrozzabile che dal Guaporè va al porto fluviale del Mussum, sul Rio Taquarj, è stata prolungata, sull'altra sponda del fiume, sino ad Estrella, luogo dove arrivano giornalmente in qualunque epoca dell'anno, i vaporini da Porto Alegre.

---

(1) Circa gli Italiani nel distretto consolare di Bento Gonçalves e le colonie italiane ivi stabilite furono già pubblicati nel *Bollettino dell'emigrazione* altri due rapporti dello stesso R. Agente consolare, l'uno nel n. 13, e l'altro nel n. 18 dell'anno 1904.

Così pure si continua a lavorare per il prolungamento della strada che dal Mussum va fino a Lageado, altro porto sul Rio Taquarj, dove possono approdare i vaporini diretti alla capitale.

Nè sono state dimenticate le strade campestri; fra pochi mesi sarà aperta al commercio la via *28 de Setembro*, la quale, attraversando la *Via-geral* del Guaporè, servirà di sbocco a varie segherie a vapore, impiantate nell'interno, in mezzo a vastissime pinete ed a boschi vergini, ricchi di cedri e di altre piante preziose.

Dove, circa due anni fa, si poteva a mala pena passare allargando il sentiero armati di *facâo* (grosso coltello), oggi si passa in carrozza, attraverso a folte boscaglie; le quali, appartenendo a privati, non sono state ancora atterrate dal braccio del lavoratore, a motivo dell'altissimo prezzo al quale sono state messe in vendita quelle terre.

Anche la via *Buarque de Macedo*, che dal porto fluviale di S. Yoâo de Montenegro conduce fino ad Alfredo Chaves, per Garibaldi e Bento Gonçalves, è stata, per conto del Governo, resa carrozzabile per un percorso di 120 km. La diligenza postale parte il mercoledì ed il sabato da S. Yoâo; e va, attraversando le colonie tedesche, a Villa Garibaldi, a Bento Gonçalves e ad Alfredo Chaves. Presto potrà forse proseguire fino a Capoeiras e Campo do Meio, per andare a terminare a Lagoa Vermelha e alla città di Passo Fundo. Nella diligenza c'è posto per nove persone; e si pagano 10,000 reis fino a Garibaldi e Bento Gonçalves, e 15,000 reis fino ad Alfredo Chaves.

I lavori della via *Buarque de Macedo*, la quale è senza dubbio una importantissima arteria coloniale, hanno proceduto alacremente sotto la direzione di capi-squadra italiani; e sono stati eseguiti con tale precisione che, in tutto il percorso, si può viaggiare a qualunque ora, senza pericolo d'incontrare alcun inciampo; mentre pochi mesi addietro v'erano, in certe epoche dell'anno, dei punti quasi intransitabili molto pericolosi. Gli operai, che erano quasi tutti italiani, ricevevano, in media, una mercede giornaliera di 2500 reis. Nei giorni festivi e nei giorni piovosi, ad ogni operaio venivano pagati altri 600 reis per le spese di vitto. Il numero dei braccianti ascendeva a poche centinaia. Tutti fecero dei risparmi.

Nè il lontano ed industrioso municipio di Antonio Prado è rimasto indietro. Il Governo, al fine di mettere in comunicazione quel territorio con gli sbocchi commerciali, ha ordinato la costruzione di una strada carrozzabile, di prima classe, la quale, partendo dalla *Villa*, dovrà sboccare alla Povoaçâo Felix, piccolo villaggio sulla *Via Geral* che da Caxias va al porto fluviale di Sâo Sebastiâo sul Rio Cahj. Ai lavori della strada sono stati addetti, in maggioranza, quei coloni italiani, che ancora non hanno saldato il debito contratto verso lo Stato, con l'acquisto della terra. Anche qui, come al Guaporè, viene loro pagata, in media, una mercede giornaliera di 2500 reis; e cioè 600 reis in danaro, ed il resto a sconto del debito.

Intanto, i lavori di quella strada, veramente pittoresca, che scende con dolce declivio giù al Rio das Antas, per poi risalire sui monti della riva opposta, procedono con alacrità. Ben presto si attraverseranno i piccoli villaggi di Nova Treviso e Castro-Alves, nonchè Nova Pompei, in quel di Bento Gonçalves, e Nova Vicenza nel municipio di Caxias.

Una volta ultimati i lavori, il comune di Antonio Prado avrà, come le altre colonie, una sicura e diretta comunicazione, non solo con la capitale, ma anche coi *Campos*, con esso confinanti, e dove, come ebbi a riferire nel mio rapporto del dicembre 1903, l'agricoltura è affatto trascurata, dedicandosi i pochi abitanti di quelle estese regioni al solo allevamento del bestiame.

La ferrovia coloniale. — Per ordine del Governo locale, il prolungamento della ferrovia che da Porto Alegre va a Novo Hamburgo, e avrebbe dovuto, per un tragitto di 120 km., arrivare fino a Caxias, venne sospeso, anzi abbandonato, sebbene fossero già pronti circa 19 km. di strada. Pare che questa decisione sia stata presa perchè, dopo studi più maturi, fu riconosciuto che, essendo S. Yoâo de Montenegro, porto fluviale sul Rio Cahj, il naturale sbocco delle ubertose colonie italiane e tedesche, nonchè dei vasti *campos*, a occidente della Vaccaria, era conveniente renderlo il punto centrale della nuova ferrovia coloniale di Caxias.

Il 7 settembre 1904, in S. Yoâo, si inaugurarono con grande solennità i nuovi lavori stradali; ma, oggi, essendovi quasi più ingegneri,

capisquadra ed assistenti che lavoratori, si avrebbe poca fiducia nel progresso dei detti lavori, se già non si sapesse che il Governo cederà l'impresa alla Compagnia Belga, la quale è anche appaltatrice della ferrovia Porto Alegre-Uruguayana.

Fino ad ora i lavori hanno ben poco progredito, perchè la maggior parte degli sterratori abbandonarono l'impresa sin dal primo mese, a causa della tenuità della mercede. La Direzione aveva contrattato, con privati, lo sterramento, nella pianura arenosa a 510 reis al metro cubo; e questi lo passavano ai lavoranti a 350 reis, e li obbligavano a fornirsi del vitto nella dispensa dell'impresa, pagando 800 reis al giorno. I conti si facevano una volta al mese coi lavoranti; ora, calcolato ciò che veniva loro sottratto dagli appaltatori nella misurazione dello sterro, ciò che spendevano nel vitto, e ciò che perdevano nelle giornate piovose od in quelle nelle quali i lavori venivano sospesi per qualsiasi accidente, accadeva che gli sterratori si trovavano, quasi sempre, in debito verso l'impresa assuntrice dei lavori ferroviari.

Quelli che rimasero sul posto, furono i muratori; perchè la loro mercede giornaliera ascende a 5000 reis. E così gli scalpellini, ai quali si pagano 3000 reis per ogni metro cubo di pietra tagliata. La pietra di Montenegro si lavora con facilità, e l'operaio fa buoni guadagni. I barocciai, poi, addetti al trasporto delle pietre, ricevono 900 reis al metro cubo per ogni chilometro di strada.

Gli appaltatori, dal canto loro, riguardo ai lavori in pietra, avevano contrattato con la Direzione: per i muri a secco, 9000 reis al metro cubo; per quelli a cemento, dai 12 ai 15 mila reis.

Con la nuova impresa della Compagnia Belga, la quale dirigerà, con criteri unitari, tutte le ferrovie dello Stato, e le completerà verso l'Argentina, verso l'Uruguay e verso lo Stato di S. Catharina, si spera che le cose cambieranno d'aspetto, e che i lavoratori, specialmente i coloni residenti in località lontane dai centri abitati, accorreranno numerosi, saranno loro pagati almeno 3000 reis al giorno, e saranno lasciati liberi di fornirsi del vitto dove crederanno opportuno.

In tal modo potrà forse cessare l'esodo dei nostri coloni che, trovandosi sprovvisti di danaro, e nell'impossibilità di migliorare la

loro condizione, perchè residenti in luoghi privi di mezzi di comunicazione o troppo distanti dagli sbocchi commerciali, abbandonano sfiduciati la terra dissodata con tanto sudore, pagata con tanti stenti, per andare, come vanno da qualche mese, emigrando nell'Argentina o nel Chilì.

La seta. — L'allevamento del filugello, in queste colonie, è addirittura trascurato. Eppure, come ebbi altre volte a riferire oggi l'industria della seta sarebbe, secondo l'opinione dei più, l'unica che potrebbe dar vita a queste popolazioni, e procurare una relativa agiatezza a tanta gente che, abbandonata a sè stessa, e sparsa lungo i lontani e dirupati terreni della regione del Rio das Antas, vive quasi nella miseria e nello squallore.

Il prodotto della seta, come hanno dimostrato gli esperimenti fatti, può dirsi sicuro, proficuo e di facile esportazione, perchè poco voluminoso.

Essendo questo clima adattatissimo all'allevamento del baco da seta, ogni anno si potrebbe, in più riprese, a incominciare da ottobre, ricavare una buona quantità di bozzoli, quando, oltre al rinnovamento del seme, si pensasse anche ad innestare i gelsi indigeni.

Il gelso di qui è selvatico; ha foglie larghe e cresce bene dovunque. Specialmente nelle vallate e lungo le sponde dei corsi d'acqua, non essendo soggetto alle brine primaverili, come sull'altipiano della Serra, cresce rapidamente ed in modo meraviglioso. Da alcuni lo si pianta per talee, superficialmente; eppure queste talee fanno delle lunghissime messe e al secondo anno, danno già un'abbondante raccolta di foglie.

Se l'industria della seta fosse incoraggiata, i nostri coloni, anche vendendo i bozzoli a un milreis (lire 1. 25 circa) al kg., potrebbero fare ogni anno un discreto guadagno.

Ma, disgraziatamente, il bozzolo non è conosciuto sul mercato, e quella poca seta che si produce, viene consumata quasi tutta dai coloni, i quali la filano malamente, e l'adoperano per far calze o scialletti per la famiglia. Raramente accade che trovino da rivendere qualche chilogrammo di seta filata ad alcuni telai di tessuti, e la cedono per un prezzo oscillante dai 25 ai 36 milreis al kg.

Si può ritenere che, se qualche industriale facesse costruire un forno essiccatore in uno di questi centri, per esempio in Bento-Gonçalves o Garibaldi, i quali trovansi, al massimo, a due giornate di distanza dai punti più lontani dalle colonie italiane, e incoraggiasse davvero l'allevamento del filugello, in breve tempo si potrebbe avere una tale quantità di bozzoli, da poterne esportare centinaia e centinaia di quintali.

E l'esportazione è ora divenuta facile, perchè essendo stati ultimati come abbiamo detto i lavori di ricostruzione della *Via Buarque de Macedo*, la quale congiunge queste colonie col porto fluviale di S. Yoâo de Montenegro, tutto il percorso è transitabile in qualunque stagione dell'anno.

Già le case commerciali di qui hanno cessato di far trasportare le mercanzie a dorso di mulo, e adoperano carrette tirate da 7 muli. Queste carrette, di regola, impiegano circa un giorno e mezzo a percorrere i 78 km., che separano Bento Gonçalves dal porto fluviale. Il trasporto dei generi viene fatto a prezzi molto ridotti. Prima non si pagava meno di 100 reis per ogni kg. di peso, oggi bastano 60 reis. Per i carichi grandi si paga anche meno, perchè la tassa per ogni *arroba* (kg. 15) varia dai 500 ai 600 reis, a seconda del volume e della qualità del genere che viene trasportato.

Riguardo all'esportazione per l'Europa, è opinione generale che dovrà essere resa più facile, perchè la Società di Navigazione Generale Italiana ha disposto che le merci ed i passeggeri possano venire da Genova fino a Porto Alegre, in transito per la via di Montevideo, senza incontrare, cioè, alcuna spesa di trasbordo in quel porto, dove si troveranno vapori in coincidenza da e per l'Italia.

Così pure la nuova Società di navigazione " Cruzeiro do Sul ", costituitasi da poco in Santos, e i cui piroscafi toccheranno vari porti brasiliani, e specialmente Porto Alegre, contribuirà anch'essa a rendere più facili e più solleciti i mezzi di trasporto dei generi coloniali di questo Stato.

La viticultura. — Un'altra sorgente di ricchezza per queste colonie sarebbe la viticultura, se venisse qui un enologo esperto che inse-

gnasse a questa gente il modo di coltivare la vigna e di fare il vino; o se venissero almeno dei buoni viticultori dal Piemonte, dalla Toscana o dalla Sicilia.

Le colline di Rio Grande del Sud, tanto per il clima temperato, quanto per la loro posizione e per le condizioni del suolo, si possono ritenere adatte alla cultura della vite.

Disgraziatamente, però, finora tutto si è fatto a caso. Nelle colonie italiane si cominciò a piantare le viti circa ventiquattro anni fa; ed i primi vignaiuoli, sia che fossero inesperti dell'arte, sia che mancassero loro gli arnesi adatti all'uopo, scelto un luogo più vicino che fosse possibile all'abitato, con un legno aguzzo facevano dei buchi nel terreno meno sassoso e vi piantavano i maglioli, lasciando che questi crescessero liberamente, sostenuti da rami secchi e infrascati. Al secondo e terzo anno, visto che le viti si estendevano molto e si caricavano d'uva, cominciarono a fare degli enormi pergolati, e senza pensare al proverbio relativo alla vite, che dice: " fammi povera, ti farò ricco ", il loro unico pensiero era quello di lasciare alle viti più tralci e più speroni che fosse possibile, al fine di ottenere un abbondante raccolto di agresto.

Di primavera e d'estate, poi, si curavano soltanto di distruggere, con acqua bollente, le formiche divoratrici delle giovani messe. La macchina insetticida restò loro sconosciuta; nè mai eseguirono la zappatura, la vangatura profonda, la concimazione della vigna.

Oggi, o per innata indolenza, o perchè si vede che la vite si carica d'uva senza anche coltivarla, non si fa niente di meglio. Invece di piantare i maglioli, si prendono le barbatelle e si interrano in piccole buchette profonde, tutt'al più, mezzo braccio, nè si potano a due occhi al secondo anno, ma si lascia loro piena libertà di crescere e di allargarsi.

E la vite viene avanti e fruttifica abbondantemente, ma come? Prima di tutto, non penetrando un filo di luce in quegli immensi pergolati, che coprono talora parecchi ettari di terreno, l'uva è priva della benefica azione del raggio solare e non può maturare come si deve; se ne ottiene quindi un vino acidulo, privo di materia zucche-

rina, e tanto debole da non resistere neppure ad un viaggio di pochi chilometri.

Non essendo poi state, prima della piantagione, dissodate le fosse alla voluta profondità e larghezza, la vite viene a trovarsi in un terreno compatto, e, non potendo penetrare nel suolo, è costretta a barbificare superficialmente. E così, durante la più breve siccità, la pianta soffre, ed il frutto non può giungere a maturazione.

La potatura delle viti vecchie ed estenuate, che di regola dovrebbe farsi d'autunno, al cader delle foglie, vien fatta invece in primavera, e dopo che la messa è bene inoltrata, per evitare il pericolo delle brine, tanto frequenti in queste alte regioni, dopo i grandi diboscamenti che sono stati fatti. In tal modo si costringono le viti a rimettere una seconda volta.

La solfatura con cenere, per impedire la irradiazione notturna, non si conosce; le nubi artificiali, in uso da noi, neppure.

Solo da pochi anni è apparsa la peronospora, che si combatte con abbondanti irrorazioni di solfato di rame, ma distribuito senza regola e inefficace perchè composto male e con roba di pessima qualità.

Anche l'antracnosi è apparsa in questi vigneti, ma, fino ad ora, nessuno ha pensato a combatterla.

Da molti si assicura che in questo Stato potrebbe far bene ogni sorta di vite, specialmente se innestata sull'americana, la quale resiste agli attacchi della fillossera e vegeta anche in *Cima da Serra do Mar*, che trovasi a più di 1000 metri d'altezza.

Nella mia ultima escursione fatta fino a Lages, città sulla Serra dello Stato di Santa Catharina, potei vedere io stesso nell'orto del convento dei frati tedeschi, un bellissimo pergolato di viti europee cariche d'uva.

Le viti americane più comuni nelle colonie italiane sono: la vite *Isabella*, la *Concord* e la *Campbel's Earls*, proveniente, quest'ultima, dagli Stati Uniti dell'America del Nord.

Quelle straniere, chiamate qui *viti francesi*, sono: l'*Herbemont* e la *Cunningham*, che crescono vigorosamente e si caricano d'uva. Nell'orto annesso alla scuola piantai, tre anni or sono, una barbatella;

ed oggi quella vite è carica di ben 54 grappoli d'uva, uno più bello dell'altro.

Anche le viti che dànno uve da tavola possono far bene in questi luoghi. Nei pressi di Porto Alegre, e precisamente nell'orto della sartoria Ungaretti-Bernardi, vidi dei bellissimi grappoli d'uva da tavola, lunghi circa 30 centimetri.

Circa il modo come si fa il vino, è da osservare che, andando l'uva soggetta alla distruzione per parte delle farfalline e di altri insetti, nonchè a marcire facilmente, i coloni, senza aspettare che il raccolto sia maturo, lo trattano bene con solfato di rame; e quindi procedono subito alla vendemmia. Pigiano le uve malamente e le lasciano fermentare in locali dove manca la voluta temperatura, o perchè costruiti in legno o perchè male riparati.

Prima che la fermentazione sia compiuta svinano; e ciò per evitare che il vino perda, subito, il dolciastro del mosto. E poichè un tale vino, fatto con uve acerbe, frutto di viti mal coltivate, e tenuto in locali dove la temperatura s'alza e s'abbassa di continuo, non può chiarificarsi, invece di adoprare dei chiari d'ovo che affondino le fecce, di usare filtri o chiarificatori mettono dentro le botti del solfato di rame o altri acidi, del tannino, dell'alcool e dello zucchero; quindi bevono o pongono in vendita questo prodotto, che di vino ha solo il nome e che, se è analizzato dalla Commissione d'igiene, vien fatto gettare nel fiume.

Cacio sistema parmigiano. — Con un piccolo capitale di alcune migliaia di lire, il signor Vittorio Bonfanti impiantò, circa quattro anni or sono, una fabbrica di *cacio sistema parmigiano*, nella *Linha Sànta Eulàlia*, in quel di Bento Gonçalves.

Ben presto, questo nuovo prodotto acquistò molto credito non solo sul mercato di Porto Alegre, ma anche su quello di San Paulo, dove, i rivenditori lo fanno passare per vero *Parmigiano.*

Il proprietario della fabbrica, troverebbe facilmente da vendere una quantità di formaggio molto maggiore di quello che produce; ma, per mancanza di mezzi, non può ingrandire il suo caseificio, al quale ha aggiunto la fabbricazione del burro, che rivende in scatole.

Intanto, egli dà modo di vivere discretamente a circa trenta famiglie, che gli forniscono il latte.

Ogni anno egli fabbrica circa 10,000 chilogrammi di cacio, che rivende sulla piazza di Porto Alegre al prezzo di 1800 reis al chilogramma se è di 2ª qualità, ed a 2300 reis se è di 1ª qualità. Il burro in scatole si vende a 2000 reis al chilogramma.

Data la facilità con la quale crescono in alcuni luoghi i foraggi, e la poca fatica con cui si possono seminare i campi a granturco da darsi, come qui si usa, per pasto agli animali, ogni colono, qualora vi fossero dei caseifici, potrebbe acquistare diverse vacche, che costano al massimo, dai 50 ai 60,000 reis ciascuna. Così, quand'anche la *banha* (strutto), unico prodotto dal quale il lavoratore della terra ricava qualche soldo, continuasse ad avere dei prezzi bassissimi, egli ricaverebbe dalla vendita del latte quel poco che gli necessita per far fronte alle più dure necessità della vita.

La Vaccaria. — Nei *campos* della Vaccaria, ai quali s'è accennato dianzi, gli *estanceiros* che fabbricano il cacio sono ben pochi; in generale allevano tutti il bestiame, ma in modo trascurato.

La maggior parte degli animali vaccini sono di razza piccola ed imbastardita. Vivono a bandita, nutrendosi delle erbe che spuntano in quegli immensi *campos*. Una volta o due la settimana, i *caboclos* (meticci color del rame) radunano gli animali per accertarsi se ve ne sia qualcuno ammalato e per dargli, in tal caso, una brancata di sale.

Il territorio della Vaccaria, solamente quello del municipio omonimo, comprende un'area di 600 *leguas* quadrate (1) e trovasi all'altezza di circa 1000 metri sul livello del mare. Può considerarsi come un vero altipiano della Serra do Mar e consiste in sterminati *campos* ondulati; terre buone in gran parte, dove, come oasi nella vastità del deserto, trovansi disseminati folti boschi (*capoes*) di piante sempre vive, tra le quali si eleva il maestoso pino serrano, con le sue forme gigantesche; e dove, di quando in quando, si scorgono, a grande distanza l'una dall'altra, le modeste e pittoresche dimore degli *estanceiros*, ossia dei *gauchos riograndenses*.

Nella Vaccaria s'incontrano ad ogni passo fiumi e rigagnoli, i quali, distribuiscono in tutte le direzioni acque fresche, pure e cristalline.

---

(1) La *legua* quadrata è uguale a m² 43,560,000.

Il suolo di quella regione è fertile e adatto alla coltivazione dei cereali, e principalmente del riso, dell'orzo e del frumento. Si racconta, anzi, che i primi abitanti della Vaccaria e di tutta la Cima da Serra coltivassero, su grande scala, il frumento; ma che dovettero abbandonare questo importante ramo di cultura a causa della *ruggine* che attaccava i campi del grano, e, soprattutto, dell'enorme difficoltà dei trasporti.

Oggi vi esiste, come abbiamo detto, la sola industria pastorile; ma, essendo entrata in vigore la legge che impone una tassa territoriale sulle proprietà, l'agricoltura non tarderà a rifiorirvi. Su quell'altipiano allignano bene anche tutte quelle piante fruttifere che, coltivate bene, e quando il mercato non manchi, possono formare la ricchezza di un paese. Tra le altre vi crescono il cotogno, il pesco, il melo, il pero, il susino, il noce, il mandorlo e il melograno.

In un giorno non lontano, poi, quando i boschi delle colonie italiane saranno stati totalmente distrutti dal fuoco od atterrati dalla scure del segantino, allora le pinete della Vaccaria verranno ad acquistare un gran valore; tanto più che quella dei legnami è, pel Rio Grande, una delle più fiorenti industrie di esportazione. Ma speriamo che questo giorno non debba mai giungere. Già troppi sono i boschi che i coloni di ogni paese hanno distrutti; e, se si continuasse così, si andrebbe incontro a un disastro.

Varie sono le strade che conducono ai *campos* della Vaccaria: una da Porto Alegre per ferrovia sino a Passo Fundo; una dal Guaporè; una da Alfredo Chaves per Capoecias; un'altra per Antonio Prado; una da Caxias, ed una, infine, da Porto Alegre per Novo Hamburgo e Taquara, donde, dopo un percorso di 39 km. di via carrozzabile, si arriva alla popolazione di San Francisco de Paula de Cima da Serra. Da questa località, poi, parte la strada battuta dalle carovane di muli che portano le mercanzie a Lages. Il territorio di San Francisco ha un'estensione di 400 *leguas* quadrate; è alto circa 922 m. sul livello del mare, e trovasi nelle identiche condizioni di quello del municipio della Vaccaria, dal quale lo divide per il tortuoso Rio Das Antas.

Dalla Vaccaria si esportano, su grande scala, pelli, vacche, bovi,

muli, cavalli, porci, pecore, crini di cavallo, corna lavorate a foggia di bicchieri, panni di lana per bardatura di selle, ed un poco di lana.

L'esportazione vera della lana si fa, invece, dai *campos* di San Jeronimo, i quali, essendo vicinissimi alla capitale e bagnati da corsi di acqua navigabili, possono facilmente spedire i loro prodotti per mezzo dei vaporini.

Nella Vaccaria si importa tutto quanto è necessario alla vita dell'uomo, cominciando dai generi alimentari.

Gli abitanti dei *campos* sono ospitalieri nel più ampio senso della parola. Dotati di un carattere altiero e nobile, sono capaci di generose azioni. Vivono una vita modestissima: l'unica loro ambizione è quella delle armi e del cavallo bardato d'oro e d'argento: indossano sembre le *bombachas*, calzoni larghissimi, ed il *pala*, una specie di lungo scialle che copre tutta la persona. E quando sono in viaggio, non conoscono altro letto all'infuori della sella del cavallo. Sobrii nel mangiare, si nutrono solo di riso, fagiuoli neri, carne secca detta *xarque*, ed arrosto, condito col solo sale, al quale aggiungono la farina di mandioca, che fa l'ufficio del pane. Di bevande non conoscono che il *matte* (sorta di tè, che sorbiscono con una cannuccia da una zucca); raramente bevono dell'acquavite di canna o del vino di O-Porto.

Della caccia sono poco amanti; non uccidono mai gli uccelli e solo, qualche volta, vanno a cavallo a cacciare il *veado*, che è una specie di cervo.

Gli *estanceiros* sogliono avere un gran numero di *criados* (servitori), per la maggior parte mulatti allevati in casa e figli degli antichi schiavi.

Quelli che possono, mandano a studiare i figliuoli nelle città; e di preferenza li mettono nei collegi dei gesuiti.

Lontani dalle chiese, poco o nulla si curano della religione.

È raro trovare un *estanceiro* che non porti il titolo di maggiore o colonnello della guardia nazionale.

Di quando in quando si recano nelle città lontane; e sebbene là esigano tutti gli agi e tutti i lussi della vita mondana, nondimeno, appena ritornati a respirare l'aria pura e libera dei loro *campos*, sanno

riadattarsi, stoicamente, alla segregazione dal mondo, come i loro antenati, i quali, essendo venuti fin lì dallo Stato di San Paulo, si dettero ad una vita di pace, di monotonia e quasi d'inerzia.

Privi di assistenza medica, vivono lo stesso, tranquillamente; e si curano col succo di alcune piante, secondo l'uso indigeno.

I più poveri di loro non hanno meno di una *legua* quadrata di terreno; e tutte le proprietà sono circondate da muri a secco, alti più di un metro e mezzo, e che si prolungano per chilometri e chilometri.

Varie di queste possessioni, specialmente nella Lagôa Vermelha, sono state messe in vendita; e già molti dei nostri connazionali sono accorsi a comprare quelle terre, che sembra aspettino il braccio del lavoratore, per poter far ricco chi le lavorerà, se i mezzi di comunicazione si svilupperanno, e se il costo dei trasporti sarà conveniente.

Le piccole case commerciali che si incontrano nei *campos*, ad eccezione di qualche arabo, sono tenute da Italiani; i quali, essendosi saputi adattare all'ambiente, si trovano, quasi tutti, in discrete condizioni finanziarie. Molti di loro sono di Lucca; e tutti vanno a rifornirsi di generi sui porti fluviali del Rio Cahj, mediante numerose carovane di muli.