

## NOTIZIE VARIE

---

### 1. — Lo sciopero dei minatori nelle provincie del Reno e della Westfalia.

(Da rapporti del dott. G. PERTILE, addetto dell'emigrazione presso il R. Consolato di Colonia).

25 gennaio 1905.

Nel bacino carbonifero della Ruhr, in Westfalia, e nelle provincie del Reno, si combatte in questi giorni una grande lotta sociale. Tutto questo grande centro minerario ed industriale, che va da Oberhausen a Dortmund, è in grande fermento; circa 200 mila operai sono in sciopero.

Le cause dello sciopero sono varie e di diversa natura. Un forte malcontento regnava da qualche anno fra gli operai minatori, a motivo di un abbassamento notevole nei salari, dell'annullamento dei carichi contenenti pietre miste al carbone, ecc. Negli ultimi tempi sorse poi anche la pretesa da parte delle amministrazioni delle miniere, di voler prolungare le ore di lavoro, calcolando più a lungo che per lo innanzi il tempo dell'entrata e dell'uscita dalla miniera. Fu appunto questa ultima pretesa che fece scoppiare lo sciopero, che, dal pozzo di Bruchstrasse si estese poi tutt'intorno sino a divenir generale.

Il 13 gennaio i delegati delle organizzazioni spedirono per lettera alla *Verein für die Bergbaulichen Interessen* le loro domande, minacciando lo sciopero generale se a mezzodì del giorno 16, i padroni non avessero accolto le loro richieste. Gli operai chiedevano otto ore di lavoro compresa l'entrata e l'uscita dal pozzo. Per il corrente anno l'orario doveva rimanere inalterato; tuttavia non doveva essere superiore alle ore 9. Nel 1906 poi le ore di lavoro dovevano venir ridotte a 8  $\frac{1}{2}$  e nel 1907 finalmente a sole ore 8. Gli operai, inoltre, chiedevano 6 ore di lavoro nelle miniere umide o con una temperatura superiore a 28 gradi Celsius. Domandavano ancora l'annullamento dei cosiddetti *Vagennullen* (cioè del sistema invalso di annullare completa-

mente quei carichi, che contenevano miste al carbone altre materie) e che il carbone il quale si trovava realmente nel carico venisse pesato e pagato, eventualmente anche subito dopo le visite, come in Inghilterra.

I salari minimi dovevano variare da 3 a 5 marchi, secondo le categorie diverse di lavoro. Si chiedeva infine la costituzione di Commissioni operaie, il riconoscimento delle organizzazioni operaie ed altre cose di minor conto.

A queste domande risposero i padroni con lettera pervenuta ai delegati degli operai il giorno 16 a mezzogiorno, e con la quale respingevano totalmente le domande dei lavoratori. Nel medesimo giorno, alle ore 4 pom., i delegati degli operai radunati in Essen, proclamano lo sciopero generale. Due giorni dopo gli operai scioperanti raggiunsero la cifra di circa 200 mila.

Appena avuta notizia che nella Ruhrrievier lo sciopero si allargava, ben sapendo che molti italiani lavoravano nelle miniere, presi gli opportuni accordi con il Console generale d'Italia in Colonia, mi recai sul luogo per constatare *de visu* il contegno dei nostri operai di fronte allo sciopero, per vedere quali fossero le loro condizioni, e per dar loro quei consigli che fossero del caso. Partito da Colonia il giorno 14, visitai nello stesso giorno e nei giorni 15 a 20 le città di Oberhausen, di Essen, di Bochum, di Dortmund ed i loro dintorni, spingendomi fino a Verne nel Münster.

I lavoratori italiani partecipavano tutti allo sciopero, non già perchè malcontenti delle condizioni del lavoro, per essi piuttosto remunerative specie nel lavoro a cottimo, ma per atto di solidarietà con i loro compagni tedeschi. L'operaio italiano non è spesso molto ben voluto dai suoi compagni di lavoro tedeschi, appunto perchè ha minori pretese: il continuare a lavorare mentre l'operaio tedesco scioperava poteva suscitare dei rancori e forse anche dei seri conflitti. Per evitare tutto questo l'operaio italiano si rese solidale con il suo compagno tedesco. Però egli non ha partecipato a riunioni; è rimasto quasi completamente estraneo allo svolgersi dello sciopero, vivendo ritirato, in attesa del momento di riprendere il lavoro.

Gli operai italiani non sono uniti tra loro da nessuna Associazione, e pochi di loro appartengono alle organizzazioni operaie locali. Però vive in loro un sentimento profondo di solidarietà ed affetto: lungi dalla patria, essi sentono maggiore il bisogno di amarsi ed aiutarsi a vicenda, quando le circostanze lo richiedono.

Potei visitarli nelle loro abitazioni che sono tenute con un certo buon gusto e con pulizia. Ciò dipende dal fatto che l'operaio delle miniere ha una qualche stabilità; egli lavora talvolta per anni ed anni nel medesimo luogo; ha con sé molte volte la famiglia e s'abituava quindi a considerare il villaggio, sorto intorno al pozzo, come una seconda patria. Sa che nella medesima casa egli dovrà rimanere forse per qualche anno, e quindi la circonda delle sue cure, spinto a ciò anche dall'esempio degli abitanti del luogo.

Le condizioni morali ed economiche dei nostri connazionali sono soddisfacenti. Essendo il nostro operaio parco ed economo, egli riesce a mettersi da parte un piccolo peculio, che gli permette in queste circostanze far fronte ai bisogni della vita per alcune settimane. Ma se lo sciopero dovesse durare ancora a lungo, è certo che i bisogni si farebbero sentire e che gli operai sarebbero costretti a riversarsi altrove in cerca di lavoro, turbando così l'equilibrio della immigrazione primaverile.

Ebbi in ogni luogo l'assicurazione che il nostro operaio si manterrà calmo, in attesa degli eventi. Io non manca di raccomandare vivamente a loro, di tenersi lungi da qualsiasi dimostrazione per non dar luogo a spiacevoli inconvenienti, come pure dimostrai loro l'opportunità di non recarsi al lavoro per sostituire gli scioperanti.

20 febbraio 1905.

Lo sciopero dei minatori tedeschi, nelle provincie del Reno e della Westfalia, è finito con la vittoria dei padroni. I rappresentanti delle organizzazioni operaie riconobbero l'impossibilità di continuare la lotta, poichè mancavano dei fondi necessari, ed invitarono perciò gli operai a riprendere il lavoro. Gli operai ubbidirono non tanto ai loro

capi, quanto alle esigenze del loro stomaco, che ormai cominciavano a farsi sentire. In quattro settimane di sciopero, i lavoratori ricevettero dal fondo per lo sciopero una somma variante da 3 a 9 marchi ciascuno. Così non poteva durare, e gli operai furono costretti ad abbassare il capo e riprendere il lavoro.

È vero che i capi delle organizzazioni operaie dichiararono che gli operai avrebbero ripreso il lavoro nella speranza che il Governo regolasse con una legge i rapporti fra capitale e lavoro nelle miniere, pronti a scioperare nuovamente se le loro richieste, almeno in parte, non venissero accolte; ma è da ritenere che un nuovo sciopero, nelle condizioni attuali, non avrebbe miglior esito dello sciopero or ora finito.

Visitai nuovamente nei giorni 15-18 del corrente mese i luoghi dello sciopero. Gli operai sono tornati tutti al lavoro da più di una settimana, ma esiste fra loro un grande fermento, anche perchè i padroni in alcuni luoghi hanno diminuito i salari. Trovai l'elemento italiano preoccupato per questo stato di cose, che, se non si avesse la legge promessa dal Governo, potrebbero far scoppiare un nuovo sciopero generale, del quale sarebbe impossibile prevedere le conseguenze.

Il danno economico subito dall'operaio italiano per causa dello sciopero, è rappresentato dalla perdita totale del frutto del lavoro per 4 settimane, circa 150 lire, poichè non si può tener conto dei sussidi avuti, varianti, come dissi, da 3 a 9 marchi al massimo. Tale danno è sempre grave per un operaio, poichè tale somma rappresenta molte volte il risparmio di alcuni mesi. Molti operai poi preferirono ritornare in Italia, anzichè aspettare la fine dello sciopero.

I nostri operai si mantengono calmi, nè desiderano un nuovo sciopero.

## 2. — Gli Italiani in Triberg (Foresta nera).

(Da un rapporto del comm. B. LAMBERTENGI, R. Console generale a Francoforte S. M. — Ottobre 1904).

Durante il breve congedo che passai a Triberg, nella Foresta nera, ebbi occasione di studiare da vicino le condizioni dei numerosi operai italiani colà impiegati come muratori, terrazzieri e scalpellini.

Tutti o quasi sono della provincia di Vicenza, specialmente di Asiago e sono ripartiti in squadre, dirette da imprenditori parte tedeschi, parte italiani. Questi ultimi reclutano di preferenza gli operai nei loro paesi nativi e danno loro lavoro da marzo a tutto novembre.

I salari sono in media, per ogni giornata di lavoro di 10 ore, di marchi 4 a 4.20 per i muratori e scalpellini, di marchi 3 a 3.20 per i garzoni e di marchi 3.20 a 3.50 per i terrazzieri.

Talvolta, gli scalpellini impiegati nelle cave di pietra con lavoro a cottimo riescono, grazie alla prodigiosa loro attività, a guadagnare fino a 7 od 8 marchi al giorno.

Sono tutta gente tranquilla ed economa, che invia alla famiglia quanto riesce a risparmiare, imponendosi ogni privazione.

Ne interrogai molti e mi si dichiararono abbastanza contenti di tutto, tranne che del sistema usato dagli impresari italiani i quali, sotto pena di licenziamento, li obbligano a mangiare nelle loro baracche il cibo che essi stessi forniscono ad un determinato prezzo.

Così, per esempio, gli operai di un tal C. sono costretti a pagargli 95 *Pfenig* per un vitto cattivo e sempre uguale, mentre altri che sono alla dipendenza di impresari tedeschi, liberi di mangiare come e dove vogliono, fanno una cucina in comune che riesce migliore e costa circa 70 *Pfenig* a testa. Il C. guadagna così 25 *Pfenig* sul vitto di ciascuno dei suoi circa 50 operai. La legislazione tedesca sul lavoro non offre disgraziatamente un mezzo per impedire questo abuso, trattandosi di un contratto libero.

Gli operai suddetti alloggiano in camerate prese in affitto, per le quali pagano a testa da marchi 1.50 a 3 al mese.

Non ho avuto occasione di constatare fra i nostri connazionali alcun elemento turbolento; essi sono attaccati alla patria e ne leggono avidamente le notizie nel giornale italiano *La Patria*, che si pubblica a Freiburg.

### 3. — L'immigrazione operaia italiana nella città di Lipsia.

(Da un rapporto del Cav. F. G. KRAUSE, R. Console d'Italia a Lipsia — Gennaio 1905).

Negli ultimi due anni è aumentata l'immigrazione in questo distretto consolare, ed aumenta sempre più a motivo dei lavori, che dureranno parecchio, per la nuova stazione centrale di Lipsia, che sarà la più grande del mondo.

Ad essa faranno capo linee ferroviarie prussiane, sassoni e turingie, nel bel numero di ventisei binari. La facciata gigantesca avrà 300 metri di larghezza. La sola stazione per le persone occuperà una area di 96,000 metri quadrati, e in essa saranno stabiliti uffici di posta, di polizia, bagni, depositi per bagagli, sotterranei, ecc.

Annessa a questa stazione per le persone, ne sorgerà un'altra anche assai vasta, riservata specialmente al servizio dei pacchi postali, che sarà fornita di 32 binari, dei quali ciascuno sarà provvisto di una banchina di 56 metri di lunghezza, in maniera che 132 vagoni postali vi possano contemporaneamente compiere le operazioni di carico e scarico.

Nei lavori di sterro e adattamento del suolo per l'impianto dei menzionati binari han lavorato nel 1904 circa 600 sterratori italiani, il cui numero, secondo le informazioni assunte, potrà portarsi, nella primavera del 1905, a mille (non compresi naturalmente i Tedeschi ed i Polacchi).

Questi lavori di sterro si stanno eseguendo già da anni ma essi, durante l'inverno, al sopravvenire del forte freddo, cessano del tutto o vengono ridotti al minimo. Nella primavera successiva sono ripresi di bel nuovo.

Si deve porre mente pertanto, che l'esuberante affluenza di operai è da sconsigliarsi, pel fatto che anche la maestranza in Germania è a conoscenza di tali lavori a Lipsia e le offerte arrivano da ogni lato. L'affluenza esuberante gioverebbe solo agli imprenditori, i quali, in seguito ad una maggiore offerta di mano d'opera, rinviliscono le mercedi.

Difatti, man mano che gl'Italiani, all'entrare dell'inverno, ritornano

in patria, aumenta la paga dei muratori da 43 a 45 pf. all'ora a 50 e perfino a 55 pf., quella dei manovali o sterratori da 35 o 40 pf. all'ora fino a 45, ecc. Nei mesi di giugno, luglio e agosto, essendovi esuberanza di operai, la mercede si mantiene generalmente ad un livello più basso.

#### 4. — Le condizioni degli Italiani nello Stato di S. Paulo (Brasile).

(Estratto dalla relazione del dott. MAZZUCCONI sul viaggio fatto col piroscafo " Città di Milano „ da Genova a Buenos Aires; 15 settembre-13 ottobre 1904).

Il giorno 9 ottobre, nel porto di Santos, s'imbarcarono 424 passeggeri di 3<sup>a</sup> classe, tutti italiani, che abbandonavano il Brasile e si recavano in Argentina in cerca di lavoro. Già il " Minas „, il " Re Umberto „ ed altri vapori, a quanto mi fu assicurato a Santos, ne avevano portate altre centinaia, ed altre ancora erano in procinto di partire man mano che riuscivano a raggranellare quel tanto che è necessario per l'acquisto del biglietto d'imbarco (75 lire).

Dalla rapida inchiesta fatta a bordo in quei tre giorni di viaggio potei formarmi un'idea abbastanza esatta delle condizioni di quei nostri connazionali imbarcati sul " Città di Milano „. Erano individui sul cui volto si leggeva a chiare note la debolezza fisica e l'abbattimento dell'animo; pallidi, anemici, coll'impronta della cachessia malarica ed altre malattie croniche: congiuntivite, malattie della pelle, ecc. Per la maggior parte, erano laceri, senza bagaglio, senza un soldo. Pochissimi erano i fortunati che avevano un po' di biancheria per cambiarsi.

Quasi tutti facevano parte di famiglie più o meno numerose che avevano dimorato nelle *fazendas* dagli 8 ai 14 anni ed erano venuti colla seduzione del viaggio gratuito. Pochi erano bergamaschi, pochi della Basilicata e delle Calabrie; la maggior parte erano veneti, buoni, rispettosi, della miglior pasta del mondo. Nè è a dire che fossero tutti vecchi o fanciulli o donne. V'erano molti giovani dai 18 ai 25 anni, che si eran decisi ad abbandonare il Brasile dopo avervi resistito per lunghi anni sempre colla speranza che la crisi cessasse,

che le loro condizioni migliorassero. Molti di quelli che ancora rimangono nelle *fazendas* o sono in procinto di andarsene mancano assolutamente di mezzi. Sino alla fine di settembre, erano giunti dal Brasile in Argentina circa 4800 immigranti: nella 1<sup>a</sup> quindicina di ottobre ne erano arrivati altri 1500, che, uniti ai 424 portati dal " Città di Milano ", formavano un totale di circa 6700. Di questi, sicuramente il 70 per cento erano italiani.

Una volta le condizioni non erano delle più floride, mi dichiarò uno degli emigranti da me interrogati, però si *campava* la vita; da 5, 6 anni i in qua le condizioni son diventate dure, son diminuite le paghe, sono cresciute le prepotenze e i maltrattamenti. La coltivazione del caffè è discesa a 60 *milreis* ogni mille piante e ciascun individuo non può accudire a più di 3000 piante all'anno.

I coloni possono, è vero, coltivare, nel terreno che loro è dato, fagioli e granturco: ma i 70 sacchi di mais e i 5, 6 sacchi di fagioli che ognuno ricava, non bastano per i bisogni domestici e per l'allevamento del bestiame (4-5 maiali e il cavallo per chi lo ha). Le prepotenze e i balzelli da parte degli " amministratori ", delle *fazendas* sono andati sempre più crescendo: i sacchi per raccogliere il caffè sono a carico del colono, ed ognuno ne ha bisogno per lo meno di 12; ogni sacco viene valutato 2 *milreis* (ogni *milreis* equivale a circa lire it. 1.20); i sacchi, è da notare, non durano più di 3 o 4 mesi. Anche il panno dove vien messo il caffè quando si raccoglie è a carico del colono, e vien pagato 20 *milreis*.

E con qual disciplina vengono trattati nel tempo della coltivazione e, in special modo, all'epoca del raccolto! " Modi de can, sior! ", mi diceva una brava donna veneta che interrogavo. Essa raccontava come la mattina alla *fazenda*, alle 5, suona la campana e tutti devono uscire subito a lavorare, per ritornare a casa la sera alle 6: chi torna prima o non va al lavoro è multato per 5 *milreis*. Se uno è ammalato — è sempre la donna che riferisce — il primo giorno lo lasciano in pace sì e no, secondo gli umori e i capricci del " fattore "; il secondo giorno, se è ancora ammalato, il fattore gli somministra un po' d'olio di ricino — giacchè ha una piccola provvista

dei medicinali più comuni — facendolo pagare 5 *milreis*, e intanto al posto dell'individuo infermo, e a carico dello stesso, fa lavorare una o due persone col salario di 3500 *reis* ognuna, per giornata.

Sicchè, quando uno di questi infelici coloni cade ammalato, è una vera disgrazia. Nelle *fazendas* lontane dai centri occorrono, per la visita del medico, 60 *milreis* pel viaggio, più 5 *milreis* per la visita. Alcune famiglie, dice un bergamasco, B. C., si erano abbonate in gruppi (40) verso il padrone, pagando, per ciascuna famiglia, 2 *milreis* al mese per il medico. Ebbene, il medico veniva chiamato il meno possibile, giacchè all'amministratore piaceva intascare il denaro dell'abbonamento, più i 5 *milreis* per ogni po' d'olio di ricino o altra impostura che somministrava.

Lo stesso B. soggiunge che nelle *fazendas* vi sono depositi di commestibili e che il colono è quasi obbligato a comprare in essi ciò che gli occorre, pagando tre quello che costa uno. Così si spiega che, non ostante i sacrifici e gli sforzi, i conti risultano sempre alla pari: e quando non si trovassero così, si riducono per forza e guai a chi parla o si ribella. Perfino il caffè vien fatto pagare di più di quello che va in piazza, ed è di quello della peggior qualità.

Lo stesso individuo racconta atti di prepotenza. Egli aveva 4 maiali e 4 ne aveva una famiglia vicina; li avevano a pascolare in un luogo erboso, lontano molto dal caffè: un giorno venne l'amministratore e glie li ammazzò tutti a fucilate. Ne nacque una sommossa; tutti i vicini abbandonarono il lavoro e fecero delle vive rimostranze. Venne il padrone dalla città, chiamato telegraficamente, ed aprì un'inchiesta, dalla quale risultò il torto dell'amministratore. Egli riconobbe le giuste ragioni del colono e promise di pagare, per il danno 250 *milreis*; ma, dopo, la "libretta" (conto corrente che hanno tra colono e padrone) non fu firmata e il danaro non si vide più; invano il povero B. si recò a reclamare alla polizia.

Il B. era da 14 anni al Brasile con la famiglia. Solo ora eragli riuscito di abbandonare quella schiavitù e se ne mostrava lietissimo! Nella sua *fazenda*, di 40 famiglie ve ne sono rimaste solo quattro perchè prive de' mezzi per il viaggio. Nelle altre *fazendas* vicine,

il movimento si andava anche accentuando: alcune famiglie erano addirittura fuggite. Egli, presso Santos, ne incontrò una che era fuggita dall'interno per la miseria e, all'atto della partenza, era stata bastonata dai padroni.

Molte e molte altre sono state le dichiarazioni fattemi da diverse persone e sarebbe troppo lungo narrarle.

Finisco col trascrivere una pagina tolta a caso dal conto corrente del colono M. B., il quale era in una delle *fazendas* più umane a detta di tutti e dell'interessato, e dove per lo meno v'era l'onestà di scrivere un conto. Stralcio quindi qualche nota della 1<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> pagina:

Caderneta ( <i>quadernetto da 5 centesimi dove si scrivono i conti</i> ) . . . . .	reis	1,500
Un sacco di farina . . . . .	"	16,000
2 garrafinas di olio. . . . .	"	1,000
1 " di pinga . . . . .	"	3,000
2 dias <i>serviço camaradas</i> . . . . .	"	6,000
1 garrafin de vinagre . . . . .	"	500
Conto pharmacia . . . . .	"	12,000
<i>Multa per cobra no caffè</i> . . . . .	"	5,000
1 masso de fosforo. . . . .	"	500
6 sacchi varios per caffè . . . . .	"	3,600
1 arroba assucar . . . . .	"	7,500
Pharmacia 2 <sup>o</sup> trimestre . . . . .	"	14,000

Dal lato credito, le cifre si può immaginare come vanno! Dopo 2 anni di lavoro con tutta la sua famiglia, già cresciuta, questo poveretto ha chiuso i conti con un guadagno di 67 *milreis!* (75 lire circa). Ed è stato uno di quelli fortunati e trattato bene, secondo mi diceva un passeggero di classe che viaggiava con noi, italiano dimorante in Francia e possessore anch'esso di due *fazendas* nel Brasile. Questo signore, nel sentire quei racconti così vivi e veritieri, rimase dolorosamente sorpreso.

In tal modo dunque sono trattati gli Italiani nostri che una volta, attratti dall'offerta del viaggio gratuito, si recarono al Brasile. Ora, dopo vari anni d'ogni sorta di sofferenza, laceri, smunti, sfiniti moralmente e fisicamente, emigrano sotto altro cielo lasciando i luoghi dove tanto soffrirono e piansero.

### 5. — Notizie sullo Stato del Congo.

Il Bollettino dell'emigrazione n. 5 del corrente anno contiene la relazione del dottor E. Baccari sulla missione da lui compiuta nello Stato Libero del Congo allo scopo di accertare se talune regioni di quel paese si prestassero ad una colonizzazione italiana. Aggiungiamo sullo stesso argomento alcune altre notizie fornite al Commissariato da persona che dimora al Congo e ha potuto studiare la questione della possibilità della colonizzazione in quello Stato. Le conclusioni a cui si giunge in queste note non sono dissimili da quelle a cui è pervenuto il dottor Baccari, che cioè, imprese di colonizzazione agricola nel Congo non sarebbero oggi consigliabili, specialmente a causa delle difficoltà di smercio delle derrate prodotte dai coloni.

(Stanleyville-Ponthierville, ottobre 1904).

Sono giunto a posto dopo due mesi di viaggio. Questo, dapprima comodissimo da Anversa a Boma, sul piroscafo Philippeville della "Compagnie Maritimes Belges du Congo", diventa poi successivamente meno comodo, fino alla marcia a piedi nella foresta. Il piroscafo d'Europa arriva fino a Matadi. Da qui a Leopoldville, circa 500 km., occorrono due giorni di viaggio in ferrovia. Si viaggia soltanto il giorno e si pernotta a Tumba, malissimo alloggiati. A Leopoldville ci si imbarca subito sul battello, che, con 20 giorni di navigazione sul fiume Congo, ci deve condurre a Bumba. Anche qui non si viaggia che di giorno e bisogna arrestarsi una o due volte ogni 24 ore nei villaggi indigeni della riva, per caricare la legna che questi sono in obbligo di provvedere e che serve come combustibile per le macchine degli *steamers*.

I nuovi grandi *steamers* del Congo hanno posto in cabina per 24 passeggeri di classe, nella parte superiore. Nella parte a fior d'acqua vi sono le macchine, il combustibile, le caldaie, le cucine, i locali per il personale nero ed eventualmente per i passeggeri neri, i quali debbono la notte scendere a terra ed accampare allo scoperto per dormire. Qualche volta lo *steamer*, prima di arrivare a qualche *posto di legna*, finisce il combustibile e si deve arrestare in piena foresta

a far legna col personale di bordo. In tal modo il viaggio è lungo e tedioso. Le rive sono quasi sempre basse e la foresta, meravigliosa in certi punti, viene a piantare fino sull'acqua i suoi alberi, fitti ed aggrovigliati dalle liane.

Arrivati a Bumba, si cambia di *steamer* e con uno più piccolo, sul quale i disagi aumentano, si arriva dopo 6 giorni a Stanleyville. Qui la navigazione regolare ha termine, a causa delle rapide e delle cascate che il fiume presenta fino a Ponthierville, donde la necessità di costruire la ferrovia che unisca questi due punti, per potere utilizzare dipoi il fiume con la navigazione fino a Kasongo. I lavori della ferrovia Stanleyville-Ponthierville sono a buon punto; la linea sarà lunga 120-140 km. Gli studi sono compiuti fino all'80° km, il corpo stradale è fatto fino al 60° km, le rotaie sono già poste fino al 24° e si prevede che potrà aprirsi all'esercizio da qui ad anno e mezzo o due anni. Gli operai sono tutti neri e ricevono in pagamento, oltre il vitto, tessuti e sale per un valore, sul posto, di lire 2.50-6 al mese. Il vitto consiste in carne salata e riso.

Il personale dirigente è bianco e, a parte il vitto e l'alloggio, gli stipendi variano da lire 2400 a 4000 all'anno per i capi-cantieri, posatori di rotaie, sorveglianti di lavori, ecc., e da lire 6000 a 10.000 annue per gli ingegneri. Il servizio di vettovagliamento è bene organizzato; ogni agente riceve ogni mese delle casse contenenti viveri in conserva e vino in abbondanza, sapone, fiammiferi, candele, ecc., e ha, inoltre, tutti i giorni, viveri freschi, carne, insalata, ecc. L'alloggio è costituito da case in muratura ed in legno nei capoluoghi e di "case danesi", smontabili o di capanne formate di pali e bastoni intrecciati e ricoperti di larghe foglie di piante acquatiche, lungo i lavori. Ma ciò è sufficiente per la bontà del clima, che, del resto, sotto l'Equatore non è caldo come si potrebbe credere, il massimo essendo di 30° durante il giorno. La notte si scende a 12°-15°. Si può dire un'eterna primavera. Non vi sono stagioni, il sole arrivando sempre allo zenit. La foresta immensa determina tale mitezza di clima sotto i raggi verticali del sole. Come la sabbia del Sahara, con la forte irradiazione, dà i 60° di massimo, così la grande massa di alberi,

sotto le abbondanti piogge equatoriali, con la grande superficie di evaporazione abbassa fortemente la temperatura.

Si è poi nella regione delle cascate (*Stanley-falls*); perciò non vi sono paludi, nè zanzare, quindi neppure malaria, e le numerose sorgenti d'acqua della foresta disabitata sono immuni da inquinazioni patogene.

La strada, via via che vien costruita, serve per il servizio di rifornimento del materiale e dei viveri, perciò il nutrimento è sempre sano ed abbondante. Gli italiani sono preferiti per la loro intelligenza, attività e specialmente per la sobrietà, che li rende più atti a resistere alle malattie tropicali. Del resto, in tutto il Congo gli italiani sono numerosi ed i magistrati e gli ufficiali italiani, specialmente, hanno molto contribuito a dare al Congo l'aspetto di colonia civile moderna.

È opinione comune che il Congo da alcuni anni a questa parte si sia molto trasformato. La ragione deve ricercarsi nella facilità d'un rapido sfruttamento di grandi ricchezze, di quantità enormi di avorio e caucciù accumulate da secoli. Pochi anni fa, le comunicazioni non erano così relativamente rapide nè i servizi così bene organizzati; gli agenti erano isolati e lontani. Come sempre negli inizi delle colonie, vi sono stati degli individui brutali o delinquenti spinti dal loro spirito d'avventura, dai loro istinti antisociali, che hanno avuto modo d'esplicare le loro attitudini criminali. Ora non è più così, e se i delitti vengono commessi, gli autori trovano la loro sanzione nella giustizia punitiva regolarmente amministrata.

Generalmente, parlando con i vecchi congolesi si sente continuamente denigrare i neri, come razza inferiore infingarda, irriducibile. Ora tutto ciò non è vero, e bisogna invece riconoscere che si è cercato di sfruttare l'opera dei neri senza dare in compenso che poco o nulla, mentre è impossibile avere un lavoro umano pagato come quello delle bestie da soma. Alla ferrovia lavorano molte centinaia di neri, arruolati da tutte le parti del vastissimo Congo e, per quanto poco pagati, pure danno un lavoro utile e sono disciplinati, miti, umili. Date loro i benefici della civiltà e troverete in essi dei validi operatori. Finora invece si è cercato di sfruttare soltanto il più possibile le ri-

sorse del paese senza troppo curarsi di seminare, di disporre le cose in modo da riprodurre e moltiplicare le ricchezze naturali.

Sono rimasto meravigliato nel constatare l'alto prezzo dei viveri qui dove non vive che qualche migliaio di bianchi ed una scarsa popolazione indigena sparsa in una vastissima regione.

Gli indigeni non si interessano molto dei lavori che si fanno; che cosa importa loro della navigazione sul fiume, quando non hanno bisogno di servirsene, perchè le loro piroghe sono esuberanti pei loro limitati bisogni, e quando, anche volendo servirsene, non ne avrebbero i mezzi?

Il commercio è libero nello Stato indipendente del Congo, si dice, o almeno è scritto. Effettivamente però, è libero fino a Leopoldville, cioè per ben piccola parte del corso inferiore del fiume. Per il resto della immensa regione, il commercio, se si può chiamare tale, è monopolizzato dallo Stato e da poche Società di capitalisti. Tanto vero che qui il commercio non è libero, che non esiste, e non lo si vuole perchè non c'è la moneta che ne è l'autorizzazione positiva. Uno Stato che non batte moneta non può dire di ammettere il libero commercio nel proprio territorio, perchè, senza questa, non è possibile la libera concorrenza che richiede la facilità e la universalità degli scambi date dall'uso del denaro. Il lavoro dei neri, il caucciù, l'avorio, ecc., vengono pagati con cotonine, perle, sale, chincaglierie, che si trovano nei magazzini dello Stato e nelle fattorie delle Società. In tal modo, al Congo si esercita soltanto l'esportazione delle ricchezze naturali del paese per mezzo di un monopolio assunto da poche Società e dallo Stato. E non si pensa che si può guadagnare molto trovando delle ricchezze, ma molte volte si guadagna di più determinando dei bisogni, creando cioè dei mercati di consumo.

Si può in tali condizioni economiche del paese consigliare una emigrazione di contadini italiani al Congo?

Vi sono delle regioni in cui il clima è perfettamente salubre e temperato, ma, una volta sul posto, i contadini dovrebbero provvedersi di tutto, cominciando dalla casa per abitare, e inoltre dovrebbero avere viveri per più di un anno. Ora, supponendo anche facile e su-

perabile tutto ciò, quando i coloni cominciassero ad avere degli abbondanti raccolti, frutto del loro intelligente lavoro, come potrebbero trarne guadagno? A chi li venderebbero? Ai bianchi no, perchè questi sono tutti impiegati dello Stato o delle Società, che forniscono loro il nutrimento; meno ancora ai neri per i quali son già di troppo i frutti naturali della foresta, le banane, la caccia e la pesca. I mezzi primitivi di trasporto in carovane a dorso d'uomo od in piroga impedirebbero di trovare sbocchi lontani alle derrate. I coloni dovrebbero quindi soggiacere al monopolio dello Stato e delle Compagnie, che pagherebbero i prodotti al prezzo che ad essi piacesse. Manca in sostanza il "mercato", dove, sotto l'impero della libera concorrenza, il lavoro e l'attività trovano adeguato compenso. Se dunque non vi è altro compratore che lo Stato, vale meglio essere suoi impiegati, garantiti da un regolare contratto.

In conclusione, credo che la questione sia prematura; bisogna attendere ancora degli anni fino a che si costruiscano le ferrovie ora allo studio, che si compia la transafricana, linea la quale aprirà molti mercati lontani, che diminuiscano, con la rapidità delle comunicazioni, le distanze enormi che separano queste regioni dai centri più civili, che si introduca l'uso della moneta, che si diffonda e si intensifichi l'impero delle leggi civili. Allora i contadini italiani potranno forse venire al Congo senza andare incontro a delusioni.

#### 6. — Gli Italiani nell'Indo-Cina francese.

(Da un rapporto del capitano di vascello BOREA, comandante della regia nave *Elba*. — Singapore, ottobre 1904).

Durante la permanenza della regia nave *Elba* nell'*Indo-Cina francese* fu mia cura di informarmi circa le condizioni degli Italiani ivi residenti.

*Ad Hongay*, vi sono 4 o 5 italiani impiegati nelle miniere, tutti in buone condizioni e che si mostrano contenti della loro posizione.

*Ad Haiphong ed Hanoi*, non ho trovato nessun italiano. Credo tuttavia che parecchi impiegati del Governo, addetti specialmente al servizio dei lavori pubblici, siano italiani, ma questi hanno ottenuto la naturalizzazione francese.

Per quelle due città furono di passaggio, qualche mese fa, diversi operai, che si recavano a prender parte ai lavori della ferrovia dell'Yunan, ma che finirono per trovarsi in pessime condizioni. Le autorità francesi, mi assicurano che la colpa dell'accaduto è da imputarsi alla Società costruttrice della ferrovia e particolarmente ad uno dei suoi impresari, certo Waligorski (polacco). Questi operai erano stati fatti venire con un contratto molto elastico, che li obbligava a recarsi sul lavoro a proprie spese, senza ricevere nessuna anticipazione. Il viaggio fino al Yunan essendo difficile e lungo, essi si trovarono, per la maggior parte, in condizione di non poter proseguire e quindi, essendo privi di mezzi, rimasero esposti a stenti e privazioni. Fra quelli che si decisero a proseguire il viaggio, qualcuno morì; pochi riuscirono a trovare occupazione nei lavori della ferrovia. Gli operai rimasti nelle città di Haiphong e Hanoi, furono in seguito rimpatriati. Siffatti inconvenienti sono pure da attribuirsi alla leggerezza degli operai, dei quali alcuni giunsero a Saigon senza contratto di sorta, ed altri con un contratto firmato soltanto da essi, ma che non portava alcuna firma della Compagnia costruttrice, la quale quindi non si riteneva obbligata legalmente a nulla.

La linea dell'Yunan è ora in costruzione e, se si eccettuano due tratti ai due estremi, è tutta affidata ad impresari italiani, fra i quali il principale è l'ing. Pelli. Queste imprese pare che procedano nel lavoro abbastanza soddisfacentemente, malgrado le difficoltà del clima e la mancanza di mano d'opera. Solo un'impresa ha attualmente una questione pendente colla Società, ma credo che sarà regolata a suo vantaggio, avendo già avuto una sentenza favorevole da parte di una Commissione arbitrale. Tanto il governatore generale, quanto il residente superiore del Tonkino mi hanno assicurato che avrebbero aiutato in ogni modo queste imprese e che erano sicuri che la Società avrebbe ceduto alle loro domande, essendo ad essa indispensabile il

lavoro degli impresari italiani, molto apprezzati per la loro abilità nelle costruzioni ferroviarie.

A *Saigon* non risiedono stabilmente italiani. Spesso vi si trovano dei nostri connazionali solo di passaggio, provenienti dalla Francia, dalle colonie Olandesi, da Hong Kong, dal Tonchino: ma molte volte si trovano in condizioni molto tristi, sicchè son costretti a ricorrere al Consolato per il rimpatrio.

L'Indo-Cina non è un paese adatto alla nostra emigrazione. È assolutamente da sconsigliare ai nostri operai di recarvisi senza un contratto *ben definito*.

Il commercio dell'Indo-Cina coll'Italia è quasi nullo. A Saigon vi è solo una casa commerciale *Allatini*, di Marsiglia, che esporta riso in forte quantità, per l'Inghilterra, Francia e Giappone, la quale è rappresentata da un figlio di italiano, naturalizzato francese.