



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1909.

N. 2.

SOMMARIO.

Il Canale di Panama e il lavoro italiano. — (Relazione del dottor cav. **Alfonso Lomonaco**).



ROMA

COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO

Via di Porta Salaria, 23-a

IL CANALE DI PANAMA

E

IL LAVORO ITALIANO

(Relazione del dott. cav. Alfonso Lomonaco)

I.

Ragioni della mia missione al Panama ed istruzioni impartite per la stessa.

Verso la fine del 1906 e principii del 1907 notizie allarmanti cominciarono a diffondersi circa la sorte degli operai italiani occupati nei lavori del Canale di Panama e colà trasportati per mezzo di un'Agenzia di emigrazione stabilita in Marsiglia. I particolari riferiti dai giornali erano tali da costituire un quadro dei più tristi e desolanti. Si cominciava con l'accennare che gli operai doveano colà lavorare 8 ore al giorno in terreni paludosi, in una temperatura torrida e sotto la sferza di un sole abbruciante, con l'acqua sino alle ginocchia ed esposti poi a diluvi torrenziali di pioggia; che in quell'ambiente di fermentazione putrida e di miasmi pestilenziali nessun organismo potea resistere senza andare incontro ai peggiori malanni; che la febbre gialla, la febbre malarica e soprattutto quella perniciosa, il *beri-beri*, la polmonite, le malattie del fegato e dei visceri erano endemiche nel Canale; che il risanamento compiuto dagli Americani si era limitato solo alle città di Colón e Panama, mentre la zona lungo il Canale era in condizioni perfettamente identiche a quelle dei precedenti anni; che lungo il Canale perciò si moriva in modo spaventevole. Solo i negri della Giamaica e delle piccole Antille colà importati

potevano sopportare le insidie del clima e lo spossamento prodotto dal lavoro, mentre, secondo quanto avrebbe affermato un console locale, l'operaio europeo colà non avea mai potuto resistere al faticoso lavoro di picco e pala (*pick and shovel*). L'europeo adunque vi moriva; la febbre gialla, si affermava, lo uccideva appena dopo lo sbarco. Il fatal passo di Culebra — come io ebbi occasione di leggere in un giornale italo-americano — vi mieteva le vittime a migliaia; come il Dio fenicio Moloc, esso si abbeverava di sangue umano. Le statistiche di coloro che lasciavano la vita sul posto erano perciò terrificanti. Un giornale di Napoli pubblicava che su 45 mila operai italiani colà recatisi solo 5 mila erano rimasti in vita e che i cadaveri si contavano a migliaia sulle strade e in altri giornali si ricordava che, andando da Colón a Panama si vedeva una collina seminata di innumerevoli croci, dove erano stati sepolti migliaia di operai, che aveano colà lavorato in epoche precedenti, e che un tronco di ferrovia lungo la linea si chiamava *mata-cin* (ossia ammazza cinesi) perchè si calcolava che nei precedenti lavori vi erano morti tanti *coolies* quante erano le traversine di quel tronco; ricordato, dico, tutto ciò, si prevedeva che altri cimiteri sarebbero ben presto sorti su quelle colline, riempiti di migliaia di vittime europee.

In pari tempo, a proposito delle condizioni di lavoro si facea noto, che i lavori si compievano presso a poco a forza di sferzate e pedate: che quasi una nuova schiavitù bianca si era colà stabilita; che le mercedi, contrariamente alle promesse fatte, erano pressochè irrisorie; che era un inganno il far credere che gli operai potessero colà compiere otto ore di lavoro continuato e che potessero perciò guadagnare stabilmente la mercede di un dollaro e 60 *cents* quale si affermava essere la paga diaria dell'operaio; che gli operai cominciavano a subire una prima angheria col dover pagare il prezzo del passaggio 235 lire invece di 200; che non bisognava credere alle notizie ed alle statistiche pubblicate dal Governo degli Stati Uniti il quale, si soggiungeva, era naturalmente interessato a far credere che le cose nel Canale procedessero nel migliore dei modi possibili, mentre il Governo stesso non

sapeva più dove dar di testa per attrarre lavoranti stranieri nell'istmo.

Di pari passo alla diffusione di questi particolari si ebbe poi notizia di reclami e proteste in massa fatte da operai italiani di recente arrivati nel Canale, le quali parvero evidentemente confermare la veridicità delle asserzioni precedenti. Tali proteste, fatte dinanzi al Console d'Italia in Panama ed a Colón, tendevano a far noto i soprusi, le prepotenze di cui questi operai sarebbero stati fatti segno, la durezza del lavoro, le sofferenze cagionate dal clima locale; per cui questi operai domandavano di essere rimpatriati gratuitamente. E poco tempo dopo si seppe anche che un certo numero di essi, profittando di un arruolamento di operai apertosi per il Chili, aveano emigrato per quel paese e per altri Stati prossimi. E mentre ciò accadeva, si rendeva anche noto il parere del nostro agente consolare in Colón, il quale avrebbe affermato che quei reclami e proteste non erano che rose e fiori; chè se la situazione era critica in quell'epoca (si era allora nella stagione buona ed asciutta), si poteva immaginare quello che sarebbe successo nella stagione delle piogge, quando tutti i malanni imperversanti nel Canale avrebbero assunto un'intensità ed acuzie spaventevole. Da ciò, adunque, una condizione di cose sommamente critica alla quale urgeva provvedere.

Tutte queste notizie, a parte la loro evidente esagerazione, coll'inevitabile ripercussione che esse ebbero in Italia dove produssero un grande allarme ed eccitamento (si sa che gli avvenimenti di Panama di quell'epoca formarono oggetto di un'interpellanza dell'on. Cavagnari alla Camera dei deputati) non potevano non impressionare e preoccupare seriamente il Commissariato dell'Emigrazione e sollecitarlo ad attuare quei provvedimenti che potessero por fine o per lo meno attenuare il grave stato di cose stabilitosi nel Canale. Si pensò pertanto dal detto Ufficio, di accordo col Ministero degli esteri, di mandare colà un proprio delegato col compito di rendersi esatto conto delle condizioni di fatto esistenti sul luogo, di tutelare efficacemente la sorte dei nostri operai, migliorarne le condizioni materiali, ed attendere a

tutti i bisogni e necessità dei lavoratori stessi che potessero essere legittimamente soddisfatti. E, dopo matura riflessione, parve utile al Commissariato affidare a me l'incarico in parola; e della preferenza accordatami io non sapevo nei primi momenti se più dolermi o rallegrarmi. Poichè mentre da una parte io non poteva interpretare la mia scelta se non come un'onorifica distinzione concessami, dall'altra, l'idea delle gravi difficoltà che io avrei dovuto superare sul posto, nonchè quella dei gravi disagi materiali che avrei incontrato, era tale da paralizzare ogni mio entusiasmo. Pure, dopo qualche esitazione, finii con l'accettare l'arduo incarico, avvertendo, per altro, che siccome per circostanze indipendenti dalla mia volontà, non mi fu possibile seguire immediatamente pel posto, così il Commissariato credè conveniente affidare al signor Giuseppe Garibaldi, figlio del generale Ricciotti, il quale si sapea doversi recare in Panama per sue ragioni particolari, una missione provvisoria con la quale egli doveva in certo modo iniziare quel lavoro che io dovea compiere; missione che poi dovea cessare al mio arrivo colà.

L'essenza della mia missione ed i principali particolari della stessa possono chiaramente desumersi dal contesto delle istruzioni che mi furono date, e che riferisco pressochè integralmente.

La missione a me affidata, adunque, la quale avrebbe avuto un carattere temporaneo, avea per oggetto preciso di studiare le reali condizioni degli operai impiegati nei lavori del Canale di Panama, indagando se e come esse fossero suscettibili di miglioramento, nonchè di prestare agli operai stessi tutta l'assistenza che potesse loro occorrere, così direttamente, come proteggendoli e rappresentandone i bisogni presso i loro capi e le autorità americane.

Perchè io avessi potuto esercitare tale mandato, specialmente per l'ultima parte accennata, il Commissariato avea ottenuto per me dal Ministero degli affari esteri il conferimento delle qualità ufficiali di Agente consolare in Colón. Per tal modo, io avrei avuto veste adatta per assumere la protezione degli operai italiani, naturalmente regolandomi nei miei rapporti con le Auto-

rità americane con la circospezione ed il tatto richiesti dalla stessa particolare delicatezza della mia missione, e con quella temperanza non disgiunta da fermezza, che costituisce sempre la via più sicura del successo.

Per la parte relativa alle informazioni circa lo stato dei nostri operai, tenendo presenti quegli elementi che avrebbero dovuto essere stati raccolti dal signor Giuseppe Garibaldi e che questi aveva già avuto ordine di comunicarmi al mio arrivo, avrei dovuto approfondire con la maggiore ampiezza che mi era consentita dal carattere differente della mia missione, le ricerche iniziate dallo stesso. Cioè a dire avrei cercato di stabilire con la maggiore precisione possibile il numero degli operai italiani impiegati nei lavori del Canale, la loro provenienza ed il modo con cui furono reclutati, specie identificando nei limiti del possibile gli agenti che li aveano indotti e recarsi dall'Italia in Panama.

In ordine alle condizioni del lavoro avrei dovuto accertarmi della misura dei salari, delle regolarità dei pagamenti, della umanità del trattamento specialmente per quanto riguardava i rapporti con la mano d'opera di colore. E relativamente alle condizioni dell'esistenza, avrei dovuto raccogliere notizie precise e dettagliate sullo stato sanitario ed igienico di tutta la zona dei lavori, sulla vita degli operai sul lavoro e nelle abitazioni, sull'alimentazione, prezzo e qualità dei lavori e costo dei generi di prima necessità.

In base poi agli elementi raccolti ed allo studio delle linee di navigazione esistenti o di facile istituzione, e delle tariffe e condizioni di trasporti, io avrei dovuto portare le mie indagini sulla questione se fosse praticamente possibile organizzare l'avviamento temporaneo e periodico di operai italiani al Panama dall'Europa od anche dagli Stati Uniti per la stagione propizia ai lavori, ed il loro rimpatrio o passaggio in regioni più salubri per il resto dell'anno; o per lo meno la formazione, in tale epoca sfavorevole, di scaglioni d'operai che dopo un sufficiente periodo di lavoro venissero fatti passare in regioni salubri per ritemprarvisi, sostituendoli intanto con altri in buone condizioni di forza e salute.

Accennato più innanzi alle funzioni consolari da disimpegnare,

si suggeriva poi che io dovea studiar mi di migliorare la posizione dei nostri operai, soprattutto concorrendo ad eliminare, per quanto mi fosse possibile, malintesi tra la massa operaia ed i soprastanti; esercitando un'opera costante di moderazione verso gli operai, di segnalazione ai soprastanti ed ai capi dei bisogni e dei desideri meritevoli di riguardo degli operai stessi; per tal modo io avrei potuto rendere preziosi servigi ai nostri connazionali e far apprezzare l'utilità del mio intervento a quelle stesse autorità che sull'inizio forse mi avrebbero accolto con qualche diffidenza. Tanto più utile poteva riuscire l'opera mia per la competenza medica che possedevo, e che poteva permettermi in molti casi di venire direttamente in aiuto dei sofferenti, certamente di emettere con la necessaria autorità un sicuro giudizio su importanti questioni sanitarie ed igieniche.

Il Commissariato mi autorizzava infine a provvedere, in caso di necessità, alla concessione dei mezzi di rimpatrio o di trasporto ad altra destinazione, per la intiera spesa o con un concorso parziale, a quei nostri connazionali che versassero in speciali condizioni di bisogno.

Come è facile rilevare da queste istruzioni, la mia dovea essere un'opera di tutela, di vigilanza, di protezione e di soccorso; si può dire che pressochè nulla era stato dimenticato che potesse ridondare in favore dei nostri operai.

Così tutto apparecchiato e disposto io mi accinsi alla partenza per Colón, la quale ebbe luogo al primo di giugno del 1907 sul vapore " Centro America " della Società " La Veloce ". Cade qui in acconcio il rilevare che, per chi parte dall'Italia vi ha due linee di navigazione per il Centro America, di cui ei può profittare; quella già accennata della Veloce che esercita la linea con molto decoro, per quanto con scarso o nessun rendimento, e quella della " Compagnia Transatlantica di Barcellona ", che vi compie anche un lodevole servizio. Per entrambe le linee il servizio è mensile ed esse hanno di comune varii scali, quali quelli del Venezuela, Columbia, Curaçao e Puerto Limon (Costarica); oltre di questi i vapori della Transatlantica toccano l'Avana e Vera-Cruz nel

Messico. La durata del viaggio toccando tutti gli scali intermedi è di 26-27 giorni pei vapori della "Veloce", e di circa 30 per quelli della "Transatlantica"; ed il viaggio appunto per i molti scali che si toccano riesce assai istruttivo se non eccessivamente dilettevole per chi lo compie.

II.

Mio arrivo in Colón - Notizie retrospettive raccolte.

Arrivai in Colón al 26 di giugno. Le prime impressioni dell'arrivo furono oltremodo sconfortanti. Colón, a causa del suo clima, cagiona in chi ci arriva nella stagione delle piogge, una malinconia indicibile; quel cielo perennemente coperto di nubi densissime gravide di piogge torrenziali, che pesano su di voi come una cappa di piombo, quell'atmosfera caldo-umida graveolente e l'istessa sua popolazione in cui prevale in larga misura l'elemento nero o colorato, mette nel forestiere, appena vi arrivi, un senso d'immensa tristezza e quasi di sgomento e ripulsione. L'aspetto istesso della città, che era in quel periodo nel momento più culminante della sua trasformazione edilizia e risanamento igienico, era di per sè stesso dei meno attraenti; essa avea l'aspetto di un grande abbaraccamento od accampamento disordinato, in cui si vedevano dappertutto cumuli di macerie, di tavole e pali logori e putridi tolti da case abbattute, e mucchi di terreno buttati sulle strade da regolare, interrotti da pozzanghere e stagni tuttora esistenti. Gli stessi disagi materiali che aspettano inevitabilmente lo straniero che colà capiti e lo stesso tenore di vita qui seguito, affatto differente da quello a cui si è abituati in paese europeo, sono tutte circostanze atte a deprimere fortemente lo spirito, ed a far guardare ogni cosa con occhio pessimista. A queste sfavorevoli impressioni cagionate dall'ambiente esterno, si aggiungeva in me un senso di grave preoccupazione per le molte difficoltà che io vedevo inerenti alla mia missione e soprattutto quella di riuscire a penetrare e familiarizzarmi con un ambiente affatto

nuovo per me. Nonpertanto mi feci ben presto coraggio e con la migliore buona volontà cominciai ad accingermi al disimpegno dell'incarico che mi avea portato colà.

Il mio primo compito fu quello di rendermi conto della situazione ed iniziare una serie d'indagini retrospettive, che mi ponessero a giorno degli avvenimenti colà svoltisi. E poichè il signor Garibaldi, il quale avrebbe dovuto comunicarmi le impressioni ed osservazioni da lui raccolte era in quell'epoca assente, essendosi recato per un breve viaggio nel Venezuela, così cominciai ad attingere le mie prime informazioni dalle Autorità italiane che erano sul posto e da altre persone con le quali in quei primi momenti fui a contatto.

Le prime persone con le quali io ebbi a conferire circa i precedenti avvenimenti, furono il signor Arturo Koehpcke, tedesco, da oltre 12 anni reggente il Consolato italiano in Panama, ed il signor Ludovico del Piano, diligente e volenteroso segretario del Consolato istesso. Era parso a questi signori che la folla degli emigranti che si erano presentati all'arruolamento per il Panama, apertosi in Europa, non presentasse per nulla i requisiti richiesti dai bollettini di propaganda, che erano quelli di essere terrazzieri e manuali, dovendo gli operai esclusivamente occuparsi in lavori di picco e pala. Si trattava invece, in quei primi tempi, di gente raccogliatrice esercitante, in massima parte, tutt'altro mestiere che quello del vero manuale ed in mezzo a cui era anche un numero considerevole di elementi torbidi e riottosi. Il signor del Piano calcolava che appena il 30 per cento dei nuovi arrivati presentasse le condizioni richieste dagli Americani; il resto si componeva di gente con le caratteristiche accennate, esercitante i mestieri più varii e differenti ma inadatti tutti al lavoro da compiere; così vi erano dei pittori, decoratori, calzolai, ciabattini, barbieri, ex impiegati e commessi, musicanti girovaghi, orologiai; venuti tutti nel Canale un po' alla ventura, senza sapere essi stessi quello che vi avrebbero fatto, supponendo anche d'impiegarvisi diversamente; alcuni anche col proposito deliberato di carpire un passaggio gratuito con l'idea poi di recarsi altrove. Questa gente

arrivata sul posto trovò il lavoro troppo duro ed inadatto per essa, il clima non conveniente, il trattamento non rispondente alle loro esigenze; sicchè, aggiungendosi poi a questo probabilmente le manchevolezze ed imperfezioni nell'organizzazione del servizio, cominciarono, poco tempo dopo il loro arrivo, a recarsi in massa al Consolato italiano di Panama, reclamando ad alta voce il rimpatrio. Nei loro reclami essi si mostravano il più delle volte aggressivi, prepotenti ed offensivi; nè valeva loro dire che nessuno li avea obbligati a venire sul posto e che avrebbero dovuto pensar bene prima a quello che facevano; essi si rivolgevano al Consolato perchè erano persuasi che questo dovesse rimpatriarli senz'altro o trovare per essi altro genere di lavoro.

Che tra quelle prime masse di emigranti arrivate nel posto vi fossero parecchi elementi non buoni con dei precedenti non del tutto netti, e che si trovavano all'estero — da dove aveano concorso all'arruolamento aperto — perchè già aveano avuto da fare con la giustizia in Italia è cosa che non può essere rievocata in dubbio; e questa categoria di persone era forse quella che a preferenza si lagnava della condizione di cose incontrata sul posto, e che trovava tutto male ed impossibile a sopportarsi.

A questo primo periodo di reclami e proteste in massa, dipendenti in massima parte dal vizio di origine che affettava l'arruolamento compiutosi, ne seguì un altro di reclami a carattere più ben definito e che riflettevano il vitto — che gli operai in genere dichiaravano non buono, deplorando anche la mancanza di vino — i cattivi trattamenti subiti da parte di poliziotti neri e dei sorveglianti del lavoro nonchè ritenute inesplicabili sui salarii. A queste lagnanze il Consolato cercò provvedere con opportune sollecitazioni alle Autorità americane del Canale, ed allo stesso scopo si era adoperato il Garibaldi nel primo momento del suo arrivo, cominciando ad ottenere qualche buon risultato.

Intanto, in un certo momento, i reclami di cui sopra aveano assunto tale violenza da imbarazzare seriamente il Consolato e da metterlo a mal partito, non sapendo per sua parte come rimediare allo stato di cose creatosi. Fortunamente si fu allora — ossia

verso la fine di marzo e nel corso dell'aprile sino a tutto il maggio — che cominciò a stabilirsi, quasi come deviazione benefica, una corrente di emigrazione verso il Chili, determinata da richiesta di mano d'opera straniera fatta da quel Governo. Il passaggio verso il Chili, favorito dal Console cileno di Panama, fu dapprima completamente gratuito, ma come ben presto si ebbe a constatare che parecchi che s'impegnavano ad andare colà, discendevano poi nei porti intermedi dell'Ecuador e del Perù, così fu stabilito che gli emigranti arruolati per colà dovessero fare un deposito di 6 sterline; deposito che essi perdevano se non si recavano in detto paese e se anche, arrivati colà, si occupavano per conto loro e non in lavori per conto del Governo. Per tal modo la massa dei lavoratori del Canale fu sfollata da un gran numero di malcontenti, insoddisfatti, turbolenti o non adatti, e la situazione generale ne restò sensibilmente migliorata.

Il signor Romano Emiliani, decano della Colonia italiana di Colón, e che mi avea colà preceduto nelle funzioni di Agente consolare, giudicava gli avvenimenti svoltisi nel Canale sotto una luce alquanto differente. Egli mi affermò che le prime spedizioni di operai italiani arrivate nel Canale, si sarebbero mostrate soddisfatte del trattamento che ricevevano e che, sino ai primi di marzo 1907, non ci sarebbe stato da parte loro alcun serio reclamo, almeno verso di lui. I primi e violenti reclami cominciarono nell'epoca suddetta e sarebbero stati principalmente determinati, a suo giudizio, dal cattivo trattamento da essi ricevuto dai poliziotti. A quell'epoca gli Americani avrebbero riorganizzato un corpo di polizia composto di negri del Demerara (Guyana inglese) Barbados e Trinidad, i più robusti e validi tra i negri trasportati nel Canale, ma anche i più rozzi e brutali e questi poliziotti avrebbero esercitato sugli operai in genere delle vere sevizie e brutalità; così, quando nei giorni festivi, avendo bevuto, essi facevano un po' di chiasso o si mettevano a cantare, erano presi, trascinati in prigione, sovente bastonati e, per dippiù frugati nelle tasche ed obbligati a lasciare in deposito quanto possedevano in quattrini;

deposito che non veniva più restituito quando essi venivano rimessi in libertà. Un trattamento siffatto, esteso ad operai di qualsiasi nazionalità, avea destato nei nostri un vivissimo risentimento; ed alcuni operai nel fare al signor Emiliani l'esposizione dei soprusi e violenze sofferte si mordevano le mani dalla rabbia, soprattutto per non essersi potuti vendicare. Secondo il signor Emiliani si riconosceva poi al signor Garibaldi il merito di aver fatto cessare od attenuare questi cattivi trattamenti poco dopo il suo arrivo in Colón.

Circa alle lagnanze per il vitto esse erano alquanto generiche e gli operai si sarebbero a preferenza lagnati di dover mangiare alla maniera americana. Il signor Emiliani non credeva poi che il numero degli spostati od inadatti arrivati nel Canale fosse così grande come mi era stato indicato altrove; però egli ammetteva che tra essi ci fossero molte *ghigne* (per usare la sua parola) dalle quali egli era stato cimentato seriamente e persino minacciato con l'arma alla mano. Egli calcolava a circa 300 il numero degli operai che, in varie riprese ed in gruppi più o meno numerosi si erano rivolti a lui per sottoporgli i gravami suesposti ed ottenere il rimpatrio. Anch'egli infine giudicava che l'emigrazione al Chili avea contribuito a dare uno sfogo agli elementi più turbolenti, intemperanti od inadatti e quindi a rendere la situazione più tranquilla.

Altri particolari circa la situazione retrospettiva mi furono comunicati dai primi operai coi quali fui a contatto in quei primi giorni, alcuni dei quali erano venuti da me per domandarmi il rimpatrio per malattia sofferta e perchè si dichiaravano privi di mezzi. Occorre però avvertire che parecchi di questi operai non aveano mestiere fisso, rientrando nella categoria degli spostati, piovuti in così gran numero nel Canale nel periodo in discorso. Questi operai mi accennavano ai cattivi trattamenti di cui erano stati testimoni più che vittime; di violenze commesse da guardie di polizia nera quali quella d'investire brutalmente qualche operaio che facesse del chiasso, o che avea dichiarato apertamente che il

vitto non era buono, o che avesse reclamato un po' più di minestra o caffè-latte, essendo poi anche percossi e trascinati in prigione. Questi stessi operai mi accennavano che il vitto era cattivo, o malcotto od in razione insufficiente. Altre dichiarazioni da essi fattemi riguardavano le multe enormi a cui parecchi operai sarebbero stati condannati per minime mancanze commesse, o per infrazioni regolamentari specialmente per quelle di polizia sanitaria. Secondo mi riferiva uno di questi operai, migliaia di multe sarebbero state applicate dalle Autorità americane, dal 7 febbraio al 31 marzo di quell'anno, ad ogni categoria di lavoratori, bianchi e colorati, stabiliti nel Canale. Non mi dilungo su qualche altra informazione ricevuta dagli stessi, poichè di essa riconobbi poi l'assoluta infondatezza. Questi stessi operai convenivano spontaneamente che tra di essi vi erano dei pessimi soggetti, e che molti, pur potendolo, non sarebbero tornati in Italia, avendo da liquidare dei conti con la giustizia. Alcuni, anzi, di questi primi operai ai quali io concessi il viaggio gratuito di ritorno, seppi in appresso che, invece che a Genova, erano sbarcati in Marsiglia; particolare che si era verificato su più larga scala fra gli operai fatti rimpatriare precedentemente dal mio predecessore, quale Agente Consolare, signor Emiliani.

Ciò che intanto pareva risultasse con maggior evidenza da queste informazioni sarebbe stato il cattivo trattamento e le brutalità che gli operai avrebbero sofferto non infrequentemente in quel primo periodo da parte della polizia e le multe considerevoli cui sarebbero stati condannati per mancanze più o men leggiere commesse. Il qual secondo particolare confermatomi poi da altre fonti, per quanto il complesso dei singoli casi fosse in complesso assai minore di quello che si sarebbe creduto, può dirsi sin d'ora si riconnetta col sistema di giustizia seguito nel Canale, di cui sarà discorso a suo tempo.

Un'altra fonte d'informazioni che io potei consultare in quei primi giorni fu quella del Conte del Bono di S. Chiara, comandante la R. Nave Fieramosca, arrivata in quell'epoca a Colón;

anzi l'intervista che io ebbi con lui fu particolarmente interessante, nel senso che mentre le precedenti informazioni riguardavano esclusivamente gli avvenimenti retrospettivi, quelle da lui fornitemi si riferivano ad impressioni recenti, presso a poco contemporanee all'epoca del mio arrivo, le quali poi provenendo da persona così distinta ed autorevole acquistavano un particolare valore. L'egregio comandante senza voler compiere una vera inchiesta — il che non era nelle sue intenzioni ed attribuzioni — aveva voluto assumere alcune informazioni circa le condizioni dei nostri lavoratori nel Canale, ed altre ne aveva fatto raccogliere da alcuni ufficiali alla sua dipendenza. A tali informazioni aveva fornito principalmente occasione la circostanza che tanto egli quanto i suoi dipendenti avevano voluto, per propria istruzione, dare un'occhiata ai lavori del Canale, ed era perciò naturale che nelle fermate attraverso lo stesso essi si ponessero in rapporto coi nuclei d'Italiani che vi lavoravano.

Le impressioni del Comandante erano in complesso favorevoli. Era parso innanzi tutto a lui che la massa dei nostri lavoratori nel Canale si fosse sfollata degli elementi più torbidi o non adatti, e che la maggioranza di coloro che vi erano allora fosse composta di veri operai e tecnici del mestiere; e difatti egli aveva discorso con parecchi che avevano lavorato nelle miniere di Francia o nei trafori del Sempione. Gli pareva poi che in complesso, essi si fossero reso esatto conto della loro condizione, nel senso che se, in fondo, essi erano persuasi che avevano fatto male a venire a lavorare nel Canale e che non potevano dichiararsi del tutto soddisfatti, pure, da gente pratica e di buon senso, essi avrebbero cercato d'ora innanzi di opporre — come si suol dire — *bonne mine à mauvais jeu* e ritrarre quindi dalla loro condizione attuale il maggior vantaggio possibile. D'ora innanzi perciò, essi avrebbero cercato di tirare avanti alla meglio, sino a quando avendo guadagnato un po' di peculio, potessero tornare alle loro case o passare in plaghe più adatte alla loro attività. Del resto aggiungevano esserci stato negli ultimi tempi un certo miglioramento

sia per quanto concerneva il vitto, sia per quanto riguardava il trattamento ad essi usato.

Le lagnanze a preferenza intese dal Comandante del Bono e da altri ufficiali riflettevano, oltre le multe capricciose ed esorbitanti e che parevano arbitrariamente applicate, ritenute di varia entità sui salari, di cui essi non sapevano darsi ragione e che giudicavano del tutto ingiustificate. Protestando per ciò, ne ricevevano spiegazioni che non capivano. Per reclamare presso l'Ufficio relativo essi avrebbero dovuto perdere una giornata di lavoro; eppoi essi non erano sicuri di vedere il loro reclamo accolto o compreso. A simile sconcio sarebbe stato necessario provvedere.

Ho riferito pressochè integralmente e con la massima fedeltà il complesso delle informazioni raccolte circa gli avvenimenti svoltisi nel Canale prima del mio arrivo e, prima di procedere oltre, mi pare opportuno cavarne una conclusione, basata non pure sulle informazioni stesse, veridiche tutte ma un po' elastiche e frammentarie, ma sul controllo che io potei farne, quando iniziai per mio conto lo studio della situazione di fatto.

Certo qualche cosa di grave e di anormale doveva essersi verificato nell'epoca precedente al mio arrivo, un vivo fermento e bollire avevano agitato quel mondo di operai, di cui ebbi ad accorgermi che continuava ancora lo strascico al momento del mio arrivo, al pari di quelle onde di risacca che si osservano dopo una grave tempesta. Sarebbe impossibile decidere con assoluta precisione sino a qual punto i fermenti ed i torbidi fossero giustificati o se la ragione stesse tutta da parte dei nuovi arrivati o se anche da parte loro ci fosse un certo torto. Possiamo ad ogni modo ritenere che i torbidi verificatisi nel Canale di Panama nell'inverno del 1907, e la cui eco ingrandita e trasformata arrivò sino a noi, furono determinati dalla cattiva impressione che molti operai ricevettero dall'ambiente e dal clima locale, dal genere di lavoro a cui dovettero adattarsi, dal cattivo trattamento subito, dalle malattie cui parecchi di essi dovettero andare soggetti, tenendo presente all'istesso tempo che molti di quegli operai erano

degli spostati non adatti a quel clima od a quei lavori, e che tra di essi vi erano degli elementi non buoni che poterono aver agito sugli altri come fomite di disordine.

D'altra parte non è forse azzardato ammettere che a quell'epoca i servizi del Canale non fossero completamente organizzati o non funzionassero perfettamente e che le Autorità americane in genere non si fossero rese sufficiente conto del fatto, che l'addensamento eccessivo di operai stabilitosi d'un tratto nel Canale, nel quale entravano elementi tanto disperati ed eterogenei (i torbidi s'estesero allora anche a gruppi di operai di altre nazionalità) richiedeva particolari riguardi e cure speciali e che era soprattutto indispensabile impartire ai propri agenti subalterni istruzioni di grande moderazione e tolleranza.

Esposto così il complesso delle notizie retrospettive raccolte, io dovrei passare a trattare della mia inchiesta personale e dell'opera successiva di tutela e vigilanza da me attuata; ma prima di far ciò mi sembra opportuno dare uno sguardo ai lavori del Canale ed accennare all'organizzazione dei servizi della Canal-Zone; entrambi argomenti di troppo grande importanza per potere esser trascurati in questa relazione.

III.

Uno sguardo ai lavori del Canale.

Il mezzo più semplice per avere un'idea dello stato presente dei lavori del Canale, è quello di compiere un'escursione lungo la linea ferroviaria che da Colón conduce a Panama, ai lati della quale i lavori si vengono compiendo, fermandosi naturalmente in quei punti che offrono una maggiore importanza tecnica. La ferrovia suddetta — oggigiorno designata col nome di *Panama rail-road* — iniziata nel 1850 ed aperta al traffico il 24 giugno 1855, fu certo in riguardo all'epoca in cui fu costruita ed alle enormi difficoltà dovute superare nel compierla, opera mirabile, ed i particolari della sua costruzione e le varie fasi da essa attraversate dal suo inizio

all'epoca presente, meriterebbero perciò una lunga descrizione. Ma questo cenno mi porterebbe tropp'oltre ed il discorrerne uscirebbe dai limiti di questa relazione. Basterà solo accennare che essa si svolge per un percorso di poco più di 47 miglia pari a circa 77 chilometri, che presenta varie opere d'arte notevoli, e che offre, nel seguirla, panorami e punti di vista assai interessanti e pittoreschi, atti a colpire il viaggiatore che per la prima volta la percorre. Essa traversa l'istmo in direzione da nord-ovest a sud-est, seguendo il gomito che questo descrive nel suo percorso. La ferrovia parte dal centro di Colón — che deve appunto ad essa la sua fondazione — traversa la stazione di Cristobal, dal nome del quartiere americano della città, e poi un vasto cantiere ferroviario e marittimo, americano, attiguo al cosiddetto *Fox-river*, sorpassando nel frattempo lo stretto peduncolo di terreno che riunisce l'isola di Manzanillo su cui sorge Colón alla terraferma e che divide alla sua volta il *Seno escondido* — un grazioso seno di mare che si insinua tra l'isola e la prossima costa — dalla baja di Limon che si espande a fianco di Colón. Da questo punto sin verso Gatún, per la distanza di poco più di 7 miglia la ferrovia s'immette in una breve pianura che io ho visto convertita in un unico acquitrino nella stagione delle piogge; pianura ricoperta di una rigogliosa e fitta vegetazione di papiri, di giunchi, musacee, aroidee, gigliacee, e di infinita altra varietà di erbe acquatiche commiste a palme e ad altri alberi; è la pianura cosiddetta di Mindi dal nome del fiumicello che la traversa, dal corso lento e tortuoso e che ha tutta l'apparenza di un canale.

La pianura è interrotta da brevi alture; sopra una di queste, la cosiddetta *Monkey-hill* ribattezzata dagli Americani in *Mount-hope*, sorge il serbatoio d'acqua che alimenta Colón recentemente costruito dagli Americani; ma a misura che ci si approssima a Gatún le colline divengono più fortemente designate e formanti un cordone bluastro ininterrotto. Attraverso questa pianura sarà scavato il primo tratto del Canale, il quale partendo in piena acqua dalla baja di Limon, arriverà sino a Gatún con una larghezza di 500 piedi, una profondità di 45 e sarà orientato verso

il sud. Sinora però non si son compiuti in essa lavori di rilievo; l'attenzione è per il momento concentrata su altri punti più essenziali per il piano da eseguire.

A Gatún — nome divenuto oramai famoso per i lavori che vi si vengono eseguendo — s'incontra per la prima volta l'ancór più famoso Chagres che abbraccia la località in un'ansa, trasformandola in una breve penisola e che da questo punto volge verso la sua foce nell'Atlantico alla quale arriva dopo un percorso ulteriore di 13 chilometri. Questo fiume ha avuto un'importanza singolare nei progetti relativi all'apertura del Canale. Dalle acque di un verde opaco, di una profondità media normale di 3-4 metri, ridotto come io l'ho visto nel periodo di magra ad una sottile falda d'acqua che ne lasciava scoperto gran parte del letto, dal corso torpido e lento esso, nella stagione delle piogge, gonfia ed aumenta straordinariamente il suo volume, così da riescire a sorpassare di 10, 12 e persino 14 metri il suo livello ordinario. Nella sua violenza impetuosa esso travolge allora ogni ostacolo che gli si para dinanzi, inonda per gran tratto i terreni circostanti e nella sua furia devastatrice esporrebbe a sicura rovina ogni opera d'arte che gli sorgesse accanto. Le sue grandi piene in verità non sono molto frequenti, verificandosi a periodi abbastanza distanti l'uno dall'altro (l'ultima di esse ebbe luogo in occasione del viaggio presidenziale del Roosevelt, compiutosi nel novembre del 1906, e mi fu indicato il limite sino al quale l'acqua era salita) ma non per questo esse cessano dal costituire un pericolo permanente del quale era impossibile non tener conto per la grande via interoceanica da aprire.

L'insidioso fiume ha pertanto rappresentato l'ostacolo maggiore da sormontare, la difficoltà di più grave momento da eliminare per la costruzione del Canale; tale che, appunto la circostanza delle sue piene periodiche ha dato, per così dire, un'impronta speciale ai due più recenti progetti di Canale: quello francese e l'americano.

I Francesi, fautori assoluti, almeno sino ad una certa epoca, del Canale a livello unico, pensarono deviarne il corso o, per me-

glio dire, a derivarne l'eccesso delle acque e quello dei suoi principali affluenti, con due canali laterali, che doveano sboccare al mare e di cui si vedono tuttora le vestigia; gli Americani, propugnatori del Canale a chiuse — pur utilizzando in gran parte nell'esecuzione dei lavori il primitivo tracciato dei francesi — ricorrono ad una misura più radicale che trasformerà l'indomabile nemico in un ausiliare del loro progetto, quello cioè di sbarrarne il corso e trasformare tutta la sua vallata mediana in un lago artificiale. Ora è appunto a Gatún che si è dato principio all'opera ardita e grandiosa diretta a questo scopo e su di essa, per esatta intelligenza del lettore e per la sua capitale importanza, è necessario indugiarsi alquanto.

* * *

L'enorme muraglione o diga (*dam*) che sbarrerà il corso del fiume si estenderà come un baluardo leggermente curvilineo tra il contrafforte orientale e quello occidentale delle colline di Gatún, per una lunghezza di ben 7200 piedi. Questa costruzione colossale — la più potente e grandiosa fra quante sinora si conoscono — dinanzi alla quale dovranno impallidire le muraglie ciclopiche e le stesse piramidi d'Egitto, avrà una base della larghezza di 220 piedi; un'altezza sul livello del mare di 135 ed il suo orlo superiore supererà di 50 piedi il normale livello del futuro lago. Il suo spessore a livello dell'acqua sarà di 70 piedi; la sua costruzione richiederà l'enorme quantità di circa venti milioni di yarde cubiche di materiale (1). Essa risulterà di massi rocciosi

(1) La futura solidità e resistenza di questa diga colossale ha formato oggetto di qualche dubbio o riserva da parte di alcuni tecnici americani e di altri paesi, sembrando che lo strato di sottosuolo su cui poggia non potrà resistere all'enorme peso che gli sovrasterà in appresso e che, d'altra parte, la pressione dell'acqua del futuro lago potrà determinare delle infiltrazioni e delle vere breccie nel suo spessore; sinora però gl'ingegneri del Canale hanno risposto trionfalmente a queste varie obiezioni. Pare solo che la Commissione tecnica che ha accompagnato recentemente (fine di gennaio 1909) il Presidente Taft in una visita al Canale sarà per proporre di diminuire di 20 piedi l'altezza della diga stessa.

e di terra e già la sua base d'impianto può dirsi in gran parte compiuta. Nel suo percorso la diga abbraccierà una collina di circa 100 piedi di altezza, composta di terra mescolata a roccia (arenaria argillosa) ed è nello spessore di detta collina che verrà costruito uno *spill-way* (ignoro l'esatto equivalente italiano di questa parola, ma credo che essa corrisponda alla nostra saracinesca o via di scarico o deflusso dell'acqua), tagliato nella roccia e rivestito di muratura dove la roccia non presenterà solidità sufficiente. Anche ai lavori di questo *spill-way* si attende adesso attivamente e la relativa escavazione può dirsi a buon punto. Un canale largo 300 piedi, lungo 3 mila e rivestito di muratura si sta inoltre costruendo alla base di questo *spill-way*; il suo livello sarà di poco superiore a quello del mare ed esso è destinato a condurre l'eccesso di acqua del futuro lago nel tratto terminale dello Chagres che rimane al di fuori dello sbarramento. Infine nello stesso *spill-way* si ha in progetto d'impiantare una centrale elettrica (*power-house*) destinata a fare aprire le chiuse e ad illuminare il Canale e per la quale sarà utilizzata l'eccedenza delle acque del lago.

Le chiuse (*locks*) la cui costruzione può dirsi annessa e connessa a quella della diga, saranno al numero di tre, in duplice serie, aventi una complessiva altezza di 85 piedi, 30 per le prime due e 25 per la terza. I bacini per entrambe le serie dovranno costruirsi in solida muratura, ed anche il fondo delle chiuse dovrà rivestirsi di muratura dove sarà incontrata una roccia soffice o porosa. I muri delle chiuse avranno un'altezza di 75 piedi ed uno spessore di 50 alla loro base e per tutta la complessa opera di *concrete*, come dicono gli Americani, s'impiegheranno circa 4 milioni di yarde cubiche di materiale roccioso da estrarsi, pare, dalle colline della vicina Portobello.

Le chiuse avranno poi eguali dimensioni, cioè 100 piedi di larghezza (che sarà anzi portata a 110, secondo recenti modificazioni al primitivo progetto, approvate dal Congresso americano) per 1000 di lunghezza ed una immersione di 40. Attraverso di esse saranno costruite porte di necessità, da servire in caso di

danno alle porte normali e vi sorgeranno anche delle porte duplicate operanti al termine superiore ed inferiore di ciascuna chiusa connesse alla sommità del loro livello.

Il lago creato dalla diga di Gatún, di cui son già rigorosamente fissati i contorni precisi e che ricoprirà l'attuale vallata mediana del Chagres, emergendone soltanto a guisa di scogli e di isolotti le cime più elevate, avrà un'area di 165 miglia quadrate a livello normale. La sua esatta capacità cubica non può dirsi ancora esattamente calcolata. Esso sarà lungo circa 25 miglia da Gatún al taglio di Culebra e calcolando anche l'esistenza di un altro piccolo lago, che dovrà sorgere al termine Pacifico del canale, si può ben dire che esso coprirà assai più della metà del cammino totale; ossia le navi passando da un Oceano all'altro percorreranno solo un miglio di canale per circa uno e mezzo di lago, nel quale ultimo esse potranno correre con maggiore velocità. Questo futuro grande serbatoio d'acqua renderà intanto praticabile il completo controllo del corso dello Chagres ed a cose finite il passaggio dal livello del lago a quello del mare rappresenterà un'operazione relativamente semplice.

Il livello del lago che è ad 85 piedi di altezza sul mare, rappresenterà la sommità di livello del Canale. Come il fondo del taglio di Culebra sarà all'altezza di 40 piedi, la profondità dell'acqua attraverso il taglio sarà conseguentemente di 45. I fiumi Chagres, Gatuncillo, Trinidad ed altri minori vi sboccheranno alle sommità del livello e costituiranno il rifornimento d'acqua del lago che sarà per buona parte alimentato anche dalle acque di pioggia. I calcoli hanno dimostrato che entrerà nel lago sufficiente acqua per provvedere all'evaporazione, infiltrazione, usi varii dall'acqua ed ogni altra causa di perdita; questo nella supposizione che entrambe le serie di chiuse agiscano in piena capacità.

La minima profondità dell'acqua nel lago sarà di 42 piedi, ma, durante la stagione delle piogge, è contemplato che il livello dell'acqua possa elevarsi di 4 piedi su quello normale e questa eccedenza di acqua è quella che gli Americani chiamano magazzino (*storage*) del lago. Per altro, se ho ben compreso questo

particolare, anche questa eccedenza di acqua, non provvederebbe per quello che potrebbe dirsi il massimo uso del Canale, ammettendo che solo navi di 40 piedi d'immersione possano accedere nel lago senza l'uso di porte intermedie nelle chiuse. Nel caso che, pel futuro, navi di maggiore pescaggio di quelle attuali, dovranno attraversare il lago, potranno introdursi delle porte intermedie nelle chiuse od il fondo della sommità del livello abbassarsi così da crescere il magazzinaggio del lago; oppure, potrà crearsi una diga addizionale in Alhajuela, attraverso il corso superiore dello Chagres. Potrà anche essere in appresso accresciuta la capacità del lago se il movimento delle navi attraverso il Canale sarà per richiederlo.

Non è poi difficile comprendere il meccanismo del passaggio di una nave dalla chiusa superiore nel lago. Dopo che una nave che rimonti il Canale è passata dalle prime due chiuse in quella superiore (ed è agevole intendere il modo di questo passaggio) le porte inferiori di questa rimangono chiuse e l'acqua del lago è ammessa per mezzo di condotti di scarico in essa, sino a che la superficie dell'acqua nella chiusa stessa sia allo stesso livello di quello del lago. Allora le porte superiori sono aperte e la nave entra nel lago. Il contrario di questo processo è seguito quando la nave passa dalla più bassa chiusa nel Canale.

* * *

Il misero ma pittoresco villaggio di Gatún (un tempo rinomato per la larga esportazione di banane che di qui si faceva) disteso sulla riva sinistra del fiume e composto di vecchie casupole di legno ricoperte di zinco e con una chiesuola cadente al loro lato è oramai scomparso; la necessità del lavoro ha imposto agli Americani, alcuni mesi fa, di ordinarne la rimozione e le casupole, ridotte di numero, sono adesso sparse al di là del baluardo iniziato, appena visibili dal treno. Al lato destro della stazione, le colline state completamente denudate sono ricoperte da un gran numero di case ed edificii nuovi: sono gli alloggi per gli impie-

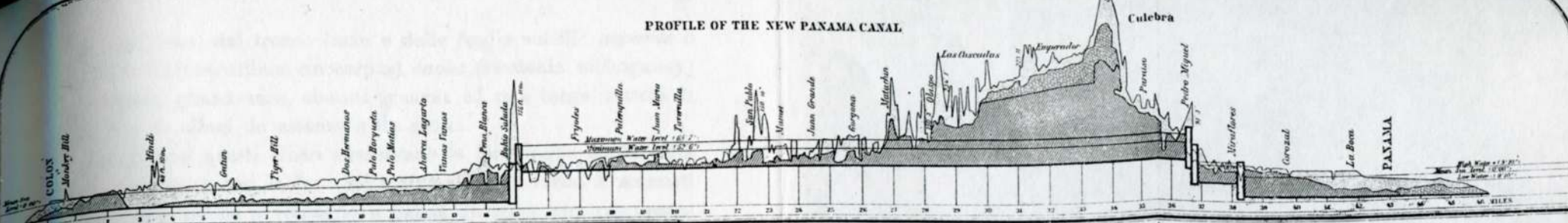
gati, per gli operai, gli uffici per l'amministrazione a la direzione tecnica locale, l'*hôtel* per gli impiegati, l'ospedale divisionale ed altre costruzioni accessorie inerenti ai lavori. Dalla sommità di queste colline la vista spazia per un raggio assai esteso e nei giorni chiari si scorge distintamente da esse il mare Colón e la pianura contigua.

A partire da Gatún, la vegetazione acquista un carattere più decisamente arboreo e boschivo ed essa diviene assai più folta e rigogliosa, assumendo tutte le attrattive e seduzioni della vegetazione tropicale. È un succedersi lungo il percorso di alberi di alto fusto, alcuni dal tronco enorme e colossale, altri snelli e sottili, tappezzati di muschio e con festoni e ghirlande di rampicanti e parassiti, disposte a guisa di corde o di scale o formanti una rete aerea intorno ad essi, circondati da arbusti minori e da erbe grasse e succulenti e costituenti spesso nel loro insieme, soprattutto nei declivi delle colline, dei *fourrés* quali impenetrabili che ricordano la primitiva foresta vergine.

La vegetazione locale è delle più ricche e variate, benchè essa non raggiunga lo splendore di altre ragioni tropicali da me viste. L'occhio rimane astratto dalla singolarità e bellezza delle forme che gli sfilano dinanzi e dalla mirabile sfumatura e gradazione di verde, che passa dal verde più tenero e delicato a quello più cupo ed acceso. Nel disordine, varietà ed intreccio delle forme spiccano poi alcuni dei rappresentanti più notevoli della ricchissima flora dell'Istmo.

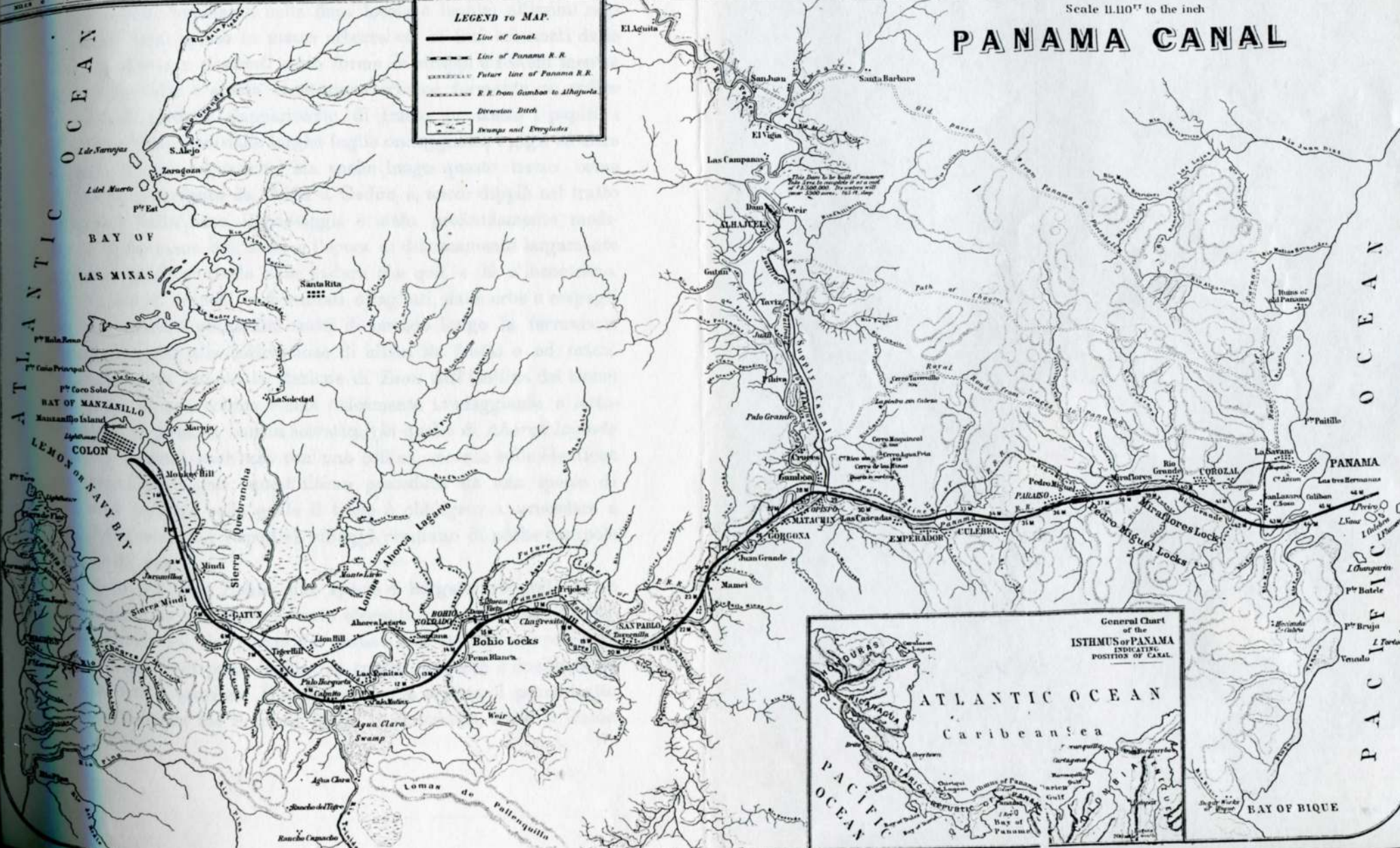
Sono *ceiba* (*bombax ceiba*) dei tropici, alti alberi dal tronco compresso ed angoloso, alcuni dei quali raggiungono proporzioni colossali; *garumas* dal tronco delicato e dai rami gracili e radi; *mangos* dal magnifico fogliame di un verde lucido disposto a cupola e dai frutti aromatici deliziosi; alberi del pane (*bread-trees*) dalle larghe foglie scure digitate che ricordano quelle del ricino e dai frutti enormi giallo-dorati; *nisperos* (*ochras sapota*) dal tronco duro e scabro e dei grossi rami contorti, che rappresentano un eccellente legname da costruzione; *membrillos* dai grandi fiori carminacei; *guajacas* dalle foglie multicolori; eppoi *goyabas* (*ery-*

PROFILE OF THE NEW PANAMA CANAL



Scale 1:110,000 to the inch

PANAMA CANAL



LEGEND TO MAP.

- Line of Canal
- - - Line of Panama R.R.
- Future line of Panama R.R.
- R.R. from Gumbao to Alhajuelo
- Deviation Ditch
- Swamps and Everglades

General Chart of the
ISTHMUS of PANAMA
INDICATING
POSITION OF CANAL

ATLANTIC OCEAN
Caribbean Sea
PACIFIC OCEAN
BAY OF BIQUE

strina ombrosa) dal tronco liscio e dalle foglie sottili; *aspavés* o *caracollillos* (*anacardium rinocarpus*), *caoba* (*swetenia mohoganey*) *higuerones*, *guanavenas*, *abacati*, *guavas* ed una larga varietà di arbusti e di alberi da essenze e da aromi.

Quasi tutti questi alberi conservano le loro foglie anche nella stagione secca e così la loro bella sfumatura di verde. Frammisti ad essi sono palme a ventaglio e palme da cocco che rappresentano la nota dominante nella flora locale e bambù altissimi raggruppati assai spesso in masse arboree od in fitti colonnati dalle cime inclinate e ricadenti sotto forma di drappi e festoni mentre poi tra la folta e spessa vegetazione erbacea formante un soffice tappeto di verdura riappariscono di tratto in tratto i papiri, i giunchi, le eteconie dalle larghe foglie ondegianti, i gigli ed altre varietà di erbe acquatiche. Ma anche lungo questo tratto, come in quello precedente da Colón a Gadún e, ancor dippiù nel tratto terminale della linea, il paesaggio è stato profondamente modificato dalla mano dell'uomo e l'opera di diboscamento largamente iniziata; quale si rivela dalle radure che qua e là s'incontrano, dai residui di tronchi carbonizzati o tagliati, dalle erbe e cespugli mozzati, mentre pochissimi tratti di terreno lungo la ferrovia si vedono disposti alla coltivazione di alberi da frutto e ad orteti.

Si traversa intanto la stazione di *Lion hill* (collina del leone) dal nome di una collina vicina dolcemente tondeggiante e letteralmente coperta di banani selvatici, poi quella di *Ahorca lagarto* (afforca lucerta) anch'essa con una collina accanto colle identiche caratteristiche vegali; quest'ultima preceduta da una specie di profonda torbiera sulla quale il treno è obbligato a procedere a passo di formica: i rispettivi villaggi risultano di poche casupole abitate da negri.

Segue più oltre *Bohio*, una specie di borgata preceduta da un verde prato su cui sorgono varie eleganti casine di recente fattura, seguite poi dal grosso del paese: una serie di casupole vecchie e fradicie disposte in fila; di contro, il paese è dominato da un'alta collina rocciosa. È a Bohio che si arresta il primo tratto di canale scavato dai Francesi, lungo 16 chilometri, e che a Galún

io ho avuto occasione di traghettare; è anche da Bohio innanzi che si costeggia ininterrottamente lo Chagres che sinora si era mantenuto alquanto distante dal percorso ferroviario; al termine del paese esso si dispiega innanzi in una graziosa curva che descrive e di qui se ne rimonta il corso che segue più o men profondamente incassato e colle rive rivestite di una ricca vegetazione di bambù e di alberi coi rami ricadenti sull'acqua. A Bohio si eleva un idrometro a guisa di torretta per misurare il livello delle acque del fiume.

Al di là di Bohio il terreno che si era mantenuto undulato e fiancheggiato da colline diviene pressochè piano e la pianura si espande e si allarga a *Frijoles* ed ancora dippiù a *Tabernilla*; il primo un villaggio composto di umili tuguri, il secondo un paese in gran parte nuovo, il primo grande centro di lavoro che s'incontra dopo Gatún, ricco di alloggi e di operai; circondato da gruppi di magnifici alberi. Da questo punto innanzi il lavoro s'intensifica ed entriamo perciò nella zona di massimo movimento ed attività.

A circa 10 minuti di treno da Tabernilla, sul ponte cosiddetto di *Barbacoas* (nome indigeno che vale a designare i ponti di liane costruiti dagl'indiani sui fiumi della regione) si traversa lo Chagres di cui, di qui innanzi, si segue la riva sinistra. Il ponte in ferro, lungo più di 600 piedi, è la migliore opera d'arte costruita lungo la linea; appena lo si è oltrepassato s'incontra il villaggio di *San Pablo*, anch'esso in gran parte nuovo, in amena posizione, circondato da una corona di verdi colline, le quali adesso si stanno spianando per le esigenze del tracciato del Canale. Segue *Mamei* (dal nome di un albero indigeno) una specie di eremitaggio composto di 5-6 case ai piedi di una collina per metà diboscata, e poi *Juan grande* un semplice campo da lavoro, presso cui sono stati iniziati e condotti a termine importanti lavori di riempimento di terreno.

Giova qui avvertire che i varî punti traversati da *Frijoles* in poi e gli altri successivi che verremo menzionando, sono designati, o almeno erano designati sino a poco tempo fa, col nome di *dum-*

ping grounds (terreno di riempimento o, meglio, di rovesciamento) e la più gran parte di lavoro compiuto lungo gli stessi è stato di rialzamento e livellamento di terreno, ottenuto con materiale estratto in massima parte dal taglio di Culebra e qui riversato mediante speciali carri ferroviari (*dumping cars*) che sono dei carri piattaforma che si possono rovesciare di fianco. Tutti questi varî lavori di riempimento sono stati naturalmente compiuti col sussidio di numerose linee ferroviarie accessorie, in parte isolate, in parte innestate al tronco principale, ai lati delle quali il materiale si è venuto buttando, in modo da riempire i vuoti e da allargare sempre più la zona colmata. Così la ferrovia ha rappresentato e continua tuttora a rappresentare una parte essenziale in questo primo periodo dei lavori del Canale.

Ed oltre queste linee di lavoro che costituiscono di per sè sole una bella estensione di chilometri e che son destinate naturalmente a scomparire, occorre poi ricordare la nuova ferrovia da Colon a Panama adesso in costruzione la quale seguirà il tracciato del futuro Canale, e che iniziata già in varî tratti è oramai arrivata a buon punto di compimento. Quando essa sarà completata, verrà immediatamente adibita al traffico tra le due città, mentre l'attuale ferrovia sarà esclusivamente riserbata al servizio del Canale.

A qualche chilometro da Juan grande s'incontra *Gorgona*, presso a poco a metà distanza fra i due estremi della linea; il più ameno e forse il più simpatico centro lungo il Canale e come tale preferito anche quale stazione di villeggiatura. Il paese si adagia sulla sommità di due piccole alture il cui mezzo è traversato dalla ferrovia che divide così la cittadina in due sezioni distinte. *Gorgona*, oltre all'essere uno dei più frequentati centri sociali lungo il Canale, è ancor più rinomata per le sue officine meccaniche destinate al rifornimento e riparazione del materiale ferroviario: esse comprendono una fonderia, una sezione per riparazioni alle macchine, un'altra per riparazione d'istrumenti, un mulino da piallare, una segheria e sezione di carpenteria, un'altra per modelli e lavori al tornio; una forza motrice per le varie officine e per

un'istallazione di aria compressa situata più oltre; e tutte queste varie officine ed impianti appariscono degni di un gran centro industriale.

A *Matachin* che segue a qualche minuto da Gorgona, suddiviso alla sua volta in varî piccoli centri, si lascia definitivamente lo Chagres. Il fiume che accoglie le acque di tutto il versante nord dell'istmo e che prende le sue origini ad una cinquantina di chilometri, a N. E. della linea che congiunge le due città di Colón e Panama — senza che le sue sorgenti possano dirsi a stretto rigore conosciute — discendendo dall'alto cambia quivi bruscamente di direzione volgendosi verso l'ovest, ossia lungo il tratto nel quale lo abbiamo accompagnato a ritroso. La pittoresca vallata che esso formava in questo punto è oramai trasformata dalla mano dell'uomo; da varii mesi a questa parte sono stati eretti sulle sue sponde due baluardi di terreno preaccennanti a lavori di colmata che a quest'ora devono essere completi.

Il nome di *Matachin* si riconnette ad una non antica leggenda; quella della grande mortalità di Cinesi che sarebbe avvenuta in questo posto (che vorrebbe appunto significare: ammazza cinesi) all'epoca della primitiva costruzione della ferrovia da Colón a Panama. Ma la leggenda, come tutte le altre dell'istesso genere, è oramai sfatata. Innanzi tutto se la mortalità generale dei lavoratori in quel periodo fu notevole, essa non è però a considerarsi quale eccessiva o straordinaria, come è stato dimostrato da un attento esame delle cifre relative. Poi questo nome di *Matachin* figura già in un'antica carta dell'istmo, pubblicata nel 1678 in Olanda da un tal Esquemelin, carta che fu poi riimpresa in Inghilterra; ond'è che detto nome registrato nel Dizionario spagnuolo deve interpretarsi come l'equivalente di fantoccio o marionetta. È un fatto però che molti Chinesi morirono, soprattutto qui, nell'epoca della costruzione della linea; ma più che alle malattie essi soggiacquero ad una strana mania di suicidio diffusasi contagiosamente tra di essi, cagionata alla sua volta dalla profonda nostalgia di cui divennero preda. Parecchi di essi s'impiccavano ai rami degli alberi (e sino a pochi anni fa si mostrava il mango pode-

roso ai cui rami essi affidavano di preferenza il loro corpo), altri si facevano stritolare dalla locomotiva di passaggio; altri infine si sdraiavano, a marea bassa, sulla spiaggia di Panama e quivi, al pari dell'eroe victorhughiano dei *Lavoratori del mare*, attendevano stoicamente che il flutto li ricoprisse. Ad onor del vero occorre subito soggiungere che i Cinesi attuali — i quali così numerosi popolano il Canale da un estremo all'altro di esso — non mostrano al presente la più piccola velleità di suicidio. Umili, remissivi, taciturni, sornioni, moventisi come ombre e con un sorrisetto enigmatico stereotipato sulle loro labbra, essi procurano di non urtare, di non dare nell'occhio, di passare inosservati alle autorità, di essere lasciati indisturbati nel loro piccolo commercio. Proprietari della maggior parte degli spacci di bibite lungo il canale, contenti del poco, frugali ed economi al più alto grado, essi riescono, cumulando centesimo su centesimo, a raggranellare delle discrete fortune. I privilegiati fra essi posseggono ricchi negozi di chineserie e curiosità esotiche in Colón e Panama e tutti sono animati da uno spirito di solidarietà veramente commendevole.

* * *

Il tratto che si estende da Gorgona a Culebra — tratto assai accidentato e rilevato da alture e colline — il quale comprende, oltre la stazione di Matachin, quella di Bas Obispo, las Cascadas ed Empire — è quello in cui tuttora più vivo ferve il lavoro e che più di ogni altro è campo di un attività rumorosa ed incessante. Lungo questo tratto è un passaggio continuo di pesanti treni carichi di materiale estratto, un rumore acuto ed assordante di fischi di locomotive e di sbuffare di macchine, di scoppi e detonazioni di mine e di ogni altra forma di attività e di traffico violento e vertiginoso. Non meno di un centinaio di treni di carico percorrono di andata e ritorno questo tratto ed il fragore del loro passaggio, pari al rombo di artiglieria, si ripercuote per valli e per monti e cagiona in chi assiste a tale spettacolo un vero annichilamento fisico. È lungo questo tratto anche, e soprattutto vicino

Empire e Matachin, che si vede la più gran parte di materiale ferroviario e da lavoro lasciato dai Francesi e sparso del resto su quasi tutta la linea — locomotive e vagoni, ruotaie e ruote, draghe e macchine di ogni genere — immerso nell'acqua o sprofondato nel terreno o ammassato in cataste e pile, abbandonato da lunghi anni alla pioggia ed alle ingiurie del tempo, muto testimone dell'immane catastrofe di altra epoca, pure non ancora così deteriorato da non poter essere rimesso a nuovo ed utilizzato dagli Americani.

I rispettivi centri di popolazione lungo questo tratto sono anch'essi fra' più animati e folti di abitazioni e, sino a poco tempo fa, vi erano scaglionate le forze operaie più numerose del Canale. *Las Cascadas* si distende sulle falde di una collina ed è sede di un importante deposito di macchine (*engine house*) per la ferrovia del Canale e di altre installazioni accessorie. *Bas Obispo*, che prende il nome dal fiumicello dell'istesso nome, di cui la ferrovia segue per tenue tratto la vallata, è sede di una formidabile installazione di aria compressa (*air compressor plant*) destinata a fare agire le perforatrici (*air-drills*) per scavare e minare le rocce ed il cui raggio di azione si estende sino a Pedro Miguel. A poca distanza da Bas Obispo sorge *Camp Elliot*, un campo trincerato composto di 300 e più soldati di marina sotto la dipendenza di un maggiore; la quale forza è destinata alla tutela dell'ordine nel Canale per ogni straordinaria occorrenza. Ad *Empire*, oltre l'ufficio centrale delle paghe (*Disbursing office*), vi ha delle vaste officine per riparazioni agli *steam-shovels* e per compiere riparazioni d'urgenza alle macchine dei treni, impiantate presso a poco sullo stesso modello di quelle di Gorgona. Questo Empire, altrimenti chiamato *Emperador*, è il più grande centro che s'incontri lungo la linea, una vera città, ricca di alberghi, *restaurants* e case di negozio, allineati e disposti in gran parte ai due lati della ferrovia, mentre i nuovi quartieri americani di recente costruzione sono distesi sui declivi di due collinette che si guardano di fronte.

Ed eccoci, ad un miglio e mezzo di distanza da Empire, a

Culebra, il centro più importante di lavoro lungo il Canale, verso il quale può dirsi conversa da vario tempo l'attenzione di tutti coloro che s'interessano al gigantesco taglio intrapresi. La nuova *Culebra* è disseminata sulle falde di una collina e risulta tutta di recenti ed ampie costruzioni fatte dagli Americani; la vecchia *Culebra* giace nel basso in una breve pianura ed è composta di casupole e tuguri dove si agglomera la fitta popolazione di colore del posto. Quasi in cima alla collina è l'ufficio centrale tecnico della direzione dei lavori e poco più in su ancora, dominante tutta la vallata sottostante, si erige la residenza dell'ingegnere capo dei lavori.

Il taglio di *Culebra* comincia, a vero dire, a Bas Obispo, dal qual punto sino a *Culebra* propriamente detta, si segue più o meno davvicino, il tracciato del futuro Canale più o men profondamente scavato; ma la parte più essenziale del lavoro è quella che riguarda il taglio della collina dello stesso nome, non la più alta del gruppo ma pure con un'elevazione di 660 piedi.

Si accede alla sede dei lavori dalla stazione ferroviaria dalla quale, seguendo una direzione presso a poco parallela a quella della ferrovia che continua per Panama, comincia poco dopo a spiegarsi per tutto il tratto scavato, una breccia enorme, profonda, rettilinea, uno spacco netto nella montagna le cui pareti sono tagliate a picco ed il cui fondo attuale è percorso da varie linee ferroviarie accessorie. Sulle due pareti laterali si distinguono nettamente i lunghi gradini o scaglioni tagliati sulla roccia, attestanti la serie successiva degli scavi compiuti, dall'epoca dei Francesi che li iniziarono nel 1881 (ed il taglio parve allora impresa d'impossibile esecuzione) e li proseguirono per 8 anni, sino a quelli più recenti. Procedendo lungo la sezione mediana della larga breccia, che sembra l'alveo artificiale di un gran fiume, si può assistere davvicino al singolare e mirabile lavoro degli *steam-shovels* (letteralmente pale a vapore) i meccanismi più adatti finora inventati per lo scavo e l'asportazione del terreno. Questi portentosi meccanici, che per la loro forma bizzarra e tozza ricordano lo scheletro di un animale antidiluviano, sembrano dei veri mostri animati;

mercè lo snodarsi e distendersi di una catena metallica si vede la parte anteriore del meccanismo rappresentata da raspe o cucchiaie taglienti, allungarsi come la proboscide di un elefante, raggiungere la roccia, aggredirla, scavarla, sgretolarla e sminuzzarla ed il materiale asportato cadere in un grande serbatoio metallico; con un secondo contrarsi e restringersi di catena, la bocca del mostro si volge ad un vagone piattaforma situato accanto, le sue fauci si spalancano ed il materiale cade dal serbatoio nel carro con un rumore sordo e gorgogliante del meccanismo che sembra il barrito metallico di una bestia soddisfatta. L'assistere a questo lavoro d'ingoimento e di scarico del materiale sottratto alla montagna è uno spettacolo affascinante e che vi tiene per lungo tempo con gli occhi inchiodati; il trionfo della meccanica assume in questo caso l'aspetto d'un fenomeno portentoso che esce quasi dai limiti del naturale; qui, lungo il taglio di Culebra, noi siamo nel vero regno degli *steam-shovels*, nel loro campo di applicazione più esteso e immediato, tuttochè, al pari delle *dredges* (draghe), più propriamente usate nei terreni pantanosi e nei corsi d'acqua della regione, essi siano dappertutto adoperati nei lavori di scavo e costituiscano gli agenti meccanici più in vista nel Canale. La Commissione dei lavori ne possiede un centinaio ed essi rappresentano di per sè soli un capitale enorme, considerando che ciascuno di essi non costa meno di 15 mila dollari. Anche i Francesi, in verità, li adoperarono nei loro lavori, ma da quell'epoca a quest'oggi tali meccanismi hanno raggiunta una perfezione e potenza straordinaria e sbalorditoia che quasi ne centuplica l'azione.

Non è esagerato l'affermare che questi *steam-shovels* rappresentano il nerbo principale dei lavori del Canale, la molla precipua che permette il rapido progredire dei lavori stessi; senza di essi l'opera dello scavo, se affidata unicamente a braccia umane, si protrarrebbe per decine e decine di anni. In effetti vi ha degli *steam-shovels* di una potenza tale da asportare 2175 yarde cubiche di roccia mista a terreno in una giornata di otto ore di lavoro. Di 44 *steam-shovels* di media forza, ciascuno caricò in media, nel decorso mese di marzo, 18,600 yards cubiche, il che rappre-

senta giornalmente l'estrazione di 744 yarde cubiche di terreno. E siccome un buon lavoratore potrebbe al massimo estrarre giornalmente 6 yarde cubiche di terreno, così ne viene di conseguenza che il lavoro compiuto in un mese da uno di questi *steam-shovels* equivale in media a quello di 124 uomini, e, per il totale delle 44 macchine, a quello di 5456 uomini; mentre poi è stato calcolato che, per l'assieme di questi vari *steam-shovels*, occorre un personale di soli 298 uomini, destinati alcuni a farlo manovrare, altri a collocare le rotaie per il suo funzionamento, altri nella manovra dei treni situati daccanto ad essi. Dove poi gli *steam-shovels* non riescono per l'estrema compattezza della roccia, si adoperano le perforatrici con le consecutive cariche di polvere e dinamite.

Il taglio del Culebra avrà una lunghezza totale di 8 miglia e 700 metri, di cui la sezione più stretta, quella cioè che corre attraverso la collina, è lunga 4 miglia e 56 metri. La larghezza massima del taglio sarà di 1100 piedi; quella del fondo di 200 piedi, mentre si è già accennato che la profondità dell'acqua nello stesso sarà di 45 piedi. Il totale degli scavi compiuti nel taglio del decorso anno 1907 è stato di 9,177,130 yarde cubiche (ogni yarda cubica è eguale a circa tre quarti di metro cubo), su di un totale di 15,764,095 yarde cubiche di terreno estratto da tutto il Canale, del quale totale 10,959,967 yarde cubiche furono rimosse dagli *steam-shovels*, il resto dalle draghe. Aggiungerò qui altre cifre che dimostrano l'intensità del lavoro compiuto in questo tratto. Nel gennaio dello scorso anno 1908 sono state asportate del taglio 1,150,334 yarde cubiche su di un totale di 2,712,568 estratte da tutto il canale; nel febbraio 1,176,752 yarde cubiche su di un complesso di circa 3 milioni; nel marzo 1,216,264 yarde cubiche su di un totale di circa 3 milioni e mezzo; nell'aprile 1,170,872 yarde cubiche su 3,296,096 dello scavo generale; nel maggio 930,179 yarde cubiche sul totale di 2,703,923; avvertendo che la diminuzione nella quantità del materiale estratto verificatasi in detto mese è da attribuirsi alle piogge abbondantissime cadute durante lo stesso. Infine, durante il decorso giugno sono state asportate dal taglio 1,099,068 yarde cubiche su di un totale di escavazione

di 3,060,307 yarde cubiche che rappresentano il *récord* più alto sinora raggiunto nella stagione delle piogge. In comparazione poi al giugno del precedente anno 1907, questa cifra rappresenta un aumento di ben 2,103,015 yarde cubiche. Circa alla quantità di materiale estratto dalla primitiva Compagnia francese del canale dal 1881 al 1889, essa fu di 12,600,000 yarde cubiche, e quella asportata sotto la nuova compagnia dal 1895 al 1904 fu di 10 milioni di yarde cubiche, mentre la quantità complessiva scavata dagli Americani dall'inizio dei lavori all'epoca presente, ossia per un periodo di circa tre anni e mezzo, risulta di 18,445,476 yarde cubiche.

Le rocce del taglio di Culebra sono di natura sedimentaria.

Dal taglio del Culebra, perchè esso sia completo, devono essere scavati ancora circa 40 milioni di yarde cubiche di terreno e da tutta la sezione del Canale (quello che gli Americani chiamano *Canal-prism*) altri 60 milioni. Si spera che questi lavori, con gli altri che vi sono connessi, possano essere terminati nel 1915, epoca nella quale, conforme la voce comune, il Canale dovrebbe essere aperto al traffico. Per ultimo, secondo un curioso calcolo fatto, col materiale estratto in 50 giorni dalla sezione del Canale, si potrebbe erigere una piramide della mole di quella di Cheope.

* * *

Da Culebra innanzi il paesaggio si restringe e si segue una stretta vallata compresa tra colline argentisi pressochè a piombo e costeggiando burroni ed avvallamenti o pendii profondi. È la vallata del *rio Grande superior*, le cui acque sono state raccolte in un lago o serbatoio, che la ferrovia sfiora nel suo percorso, per alimentarne la città di Panama.

È da questo punto che comincia la discesa della linea; a Culebra essa avea raggiunta la sua massima elevazione che è di 250 piedi sul livello del mare, ridotta a 120 alla prossima stazione di Paraiso. Il contiguo centro di lavoro si distende ad una certa distanza da questa, con le sue case disseminate in una specie

di larga conca di terreno, di un aspetto assai vago e pittoresco. Vicino ad essa sorge l'altro centro di Cucaracha, quest'ultimo non compreso nella serie dei paesi sparsi lungo la linea, addossato come è ai declivi di una collina lungo la sezione del taglio di Culebra. Paraiso è un altro centro notevole di lavoro e possiede anch'esso una serie di officine addette più specialmente alla riparazione del materiale ferroviario.

Segue a poca distanza *Pedro Miguel*, notevole per la sua larga installazione di binari e di scambi ferroviari e per una caduta di carbone (*coal-chute*) destinata al rifornimento dei treni lungo la linea. È a Pedro Miguel che finirà il taglio di Culebra o la sezione del Canale propriamente detta, ed è quivi che dovrà sorgere un'altra chiusa in duplicato, per mezzo della quale le navi qui arrivate saranno sollevate in un piccolo lago all'altezza di 55 piedi sul livello del mare, traversato il quale per la lunghezza di poco più di un miglio, per l'intermezzo di altre due chiuse in duplice serie da costruirsi in Miraflores (tutte queste chiuse sul Pacifico avranno l'istessa grandezza di quelle dell'Atlantico) esse passeranno nel Canale terminale — lungo poco più di 8 miglia, largo 500 piedi e profondo 45 — per il quale raggiungeranno in piena acqua il Pacifico.

Le due serie di chiuse di Miraflores, le quali dovranno sorgere, le più basse all'altezza di 25 piedi, le più alte a quella di 45-55 piedi sul livello del mare, saranno costruite diagonalmente attraverso la vallata di rio Grande e accanto ad esse s'innalzeranno anche due brevi dighe fondate sulla roccia, distese tra le colline di Miraflores all'est e quella di Cocoli all'ovest.

Questi lavori da compiere al termine Pacifico del Canale, che sono al presente appena iniziati, rappresentano una recente modifica ad altro progetto sino ad alcuni mesi fa stato in corso di attuazione, consistente nella costruzione di due chiuse terminali alla Boca (che è il nome del porto di Panama) a cui avrebbe fatto seguito un lago — il così detto *Sosa lake* — chiuso da due dighe di terra, della lunghezza di circa 6 miglia e che avrebbe fatto capo a Pedro Miguel. Ma mentre i relativi lavori erano in corso

di attuazione, per iniziativa soprattutto dell'ingegnere capo colonnello Goethals, il quale ne riferì di proposito in Washington, essi furono abbandonati. Le cause di tale abbandono devono ricercarsi dapprima in ragioni strategiche, poichè le chiuse alla Boca avrebbero potuto essere facilmente danneggiate da una flotta nemica (con che il Canale sarebbe rimasto immediatamente inutilizzato), e poi nella circostanza che alla Boca non si è trovato un fondo roccioso tale da appoggiarvi le pesanti costruzioni. Invece, col nuovo progetto, non solo le dighe e le chiuse riposeranno su di una solida fondazione, ma quasi le chiuse stesse varranno a fare da dighe, essendo assai corta la distanza dal loro termine a ciascuno dei lati della vallata a cui le dighe dovranno appoggiarsi. In effetti, il limite più alto delle chiuse — che saranno disposte, come ho detto, in senso diagonale — è così vicino alle colline di Miraflores, e quello più basso così prossimo alla collina di Cocoli, che le breccie od aperture residuali potranno essere chiuse da corti argini di non difficile erezione. Rimanendo poi le chiuse e le dighe a tre miglia dentro terra e protette per giunta dalle vicine colline, esse saranno completamente al sicuro dal fuoco di una flotta nemica. Per ultimo, il nuovo progetto importerà una spesa di 7 milioni e mezzo di dollari minore di quella occorrente per il primitivo progetto, per quanto in questa valutazione non occorra dimenticare la spesa di altri tre milioni e mezzo di dollari già impiegati per l'esecuzione del progetto stesso.

Un'ultima occhiata al paesaggio ed avrò finito. Da Pedro Miguel la vallata del rio Grande si espande alquanto, allargandosi la cerchia delle colline che la delimitano, ed il treno traversa sino a Panama un tratto pianeggiante ed allagaticcio, denudato di vegetazione e solo coperto da un fitto intreccio di erbe palustri. Gli ultimi centri di lavoro che si toccano sono quelli di Miraflores e di Corozal, oltrepassato il quale comincia a delinearsi il *cerro* (colle) di *Ancón*, ai piedi del quale si distende la città di Panama; una massa compatta e poderosa, dal dorso fulvo che ricorda la criniera di un leone in riposo. Questo colle che ha dato il nome al quartiere americano della città di Panama, è tutto disseminato di eleganti

e ricchi edifizii, fra i quali spiccano il *Tivoli-hôtel* ed i numerosi padiglioni del grande ospedale generale. Frattanto un certo intensificarsi del traffico e del movimento e le numerose casupole che si estendono nel suburbio, ci rivelano la vicinanza immediata di Panama, termine di questa rapida escursione lungo il costruendo Canale.

Tutte le località accennate, molte delle quali sono destinate a scomparire quando la costruzione del canale sarà ultimata, e poche altre che sorgono a qualche distanza dalla linea ferroviaria, rappresentano tanti singoli centri di popolazione e di lavoro, la maggior parte dei quali esisteva anche in passato, ma che gli Americani hanno ampliati ed abbelliti considerevolmente ed adattati alla vita che essi devono condurvi. Il loro numero complessivo è di 27; di alcuni di essi sarà fatta più larga menzione in appresso.

IV.

La *Canal-Zone* e la sua organizzazione.

Le *Canal-Zone* nella quale si svolgono i lavori per il Canale interoceanico costituisce una specie di Stato a sè nella giovane Repubblica di Panama. Con questo nome di "*Canal-Zone*", s'intende una striscia di terreno che attraversa l'Istmo, lunga quanta sarà la lunghezza del Canale e larga 10 miglia (5 da un lato e dall'altro della linea mediana del Canale) la quale fu ceduta agli Stati Uniti per effetto della convenzione stipulata tra questi e la Repubblica di Panama; convenzione firmata la prima volta in Washington il 18 novembre 1903 e, dopo uno scambio di reciproche ratifiche, proclamata definitivamente il 21 febbraio 1904. Nel luglio dell'istesso anno si procedè poi ad una provvisoria delimitazione di confini. Questa convenzione porta la firma di John Hay, allora ministro degli esteri degli Stati Uniti, e di Bunau-Varilla, l'ingegnere francese già ai servizi della compagnia francese del Canale, incaricato dal Governo provvisorio della Repubblica di Panama delle trattative cogli Stati Uniti; ed è col nome dei due sotto-

scrittori che essa è comunemente conosciuta. Conforme l'art. 2 della convenzione suddetta è appunto testualmente stabilito " che la Repubblica di Panama concede agli Stati Uniti in perpetuità l'uso, l'occupazione ed il controllo di una zona di terreno e di terra sott'acqua per la costruzione, mantenimento, esercizio, risanamento e protezione di un Canale, della larghezza di 10 miglia, estendentesi alla distanza di 5 miglia da ciascun lato del centro della linea del cammino del Canale da costruirsi; detta zona cominciando nel mare Caraibico a tre miglia marine della linea media della bassa marea si estenderà attraverso l'istmo di Panama nell'Oceano Pacifico sino alla distanza di tre miglia marine del limite medio delle basse acque, coll'avvertenza che le città di Colón e di Panama ed i porti adiacenti a dette città, che sono compresi nei limiti della zona suddescritta, non sono incluse nella concessione. La Repubblica di Panama concede inoltre agli Stati Uniti l'occupazione e controllo di ogni altra terra ed acqua al di fuori della zona descritta che possa essere necessaria e conveniente per la costruzione, mantenimento, ecc., del detto Canale o di ogni altro Canale ausiliario o di altri lavori necessari e convenienti per la costruzione, mantenimento, ecc., di detta intrapresa. La Repubblica di Panama concede dippiù in pari maniera agli Stati Uniti in perpetuità tutte le isole della zona suddescritta, ed in aggiunta a ciò il gruppo delle piccole isole della baia di Panama denominate Perico, Naos, Culebra e Flamenco „.

Nella Canal-Zone adunque gli Americani esercitano una sovranità assoluta, completa, pressochè dispotica: essi vi si sentono e vi si affermano padroni, quasi assai più che in casa propria. Tutte le disposizioni ulteriori della convenzione suddetta, che si compone di 24 articoli, tendono ad affermare con cura gelosa questo concetto, a scolpirlo con una precisione minuziosa, quasi con ostinazione insolente, nella mente di chi legge, non lasciando adito al più piccolo malinteso o alla più tenue illusione. Tutte le risorse di cui può disporre la Repubblica dovranno, all'occorrenza, essere impiegate e sfruttate per il Canale; la Repubblica deve al Canale la sua esistenza ed era perciò naturale che essa dovesse ripagare

allo stesso il diritto di nascita conseguito e che al Canale fosse fatta per il presente e per il futuro una situazione eccezionalmente privilegiata e di favore. Così la Repubblica di Panama non potrà mai imporre nessuna tassa di nessuna specie sul Canale, sulle ferrovie ed opere ausiliari, rimorchiatori e navi impiegate al servizio dello stesso, sui magazzini, officine di lavoro, uffici, quartieri per lavoratori, fattorie di ogni specie, case di negozio, moli, macchinari, ecc., appartenenti al Canale o alle sue opere ausiliari, mentre gli Stati Uniti alla loro volta potranno importare nella Canal-Zone e terre ausiliari, liberi di ogni diritto di dogana, imposta, tasse od altri carichi e senza qualsiasi restrizione, tutto quanto può servire alla costruzione del Canale, come carri, macchine, ordigni, draghe, esplosivi, rifornimenti e materiali di qualsiasi genere. È ancor concesso agli Stati Uniti il libero uso di tutti i porti aperti al commercio della Repubblica, come posto di rifugio per qualsiasi nave impiegata nei lavori del Canale e, quel che più è essenziale, tacendo diverse altre disposizioni congeneri, viene stabilito che nessun cambiamento sia nel Governo, sia nelle leggi o nei trattati della Repubblica di Panama, potrà toccare, senza il consenso degli Stati Uniti, il risultato della convenzione in parola.

Nulla è dunque dimenticato nella rassegna metodica delle concessioni; tutto è esposto con un'esattezza e precisione fredda, lucida, crudele che, ripeto, non lasciano luogo al minimo dubbio od equivoco. Questo diritto degli Americani al possesso assoluto della Canal-Zone è la nota dominante ed insistente della convenzione; esso è affermato recisamente in mille forme e guise e tutte le disposizioni relative non sono che semplici varianti di quest'unico e fondamentale concetto.

* * *

Nella Canal-Zone gli Americani hanno di conseguenza istituito un Governo proprio; Governo che, per vari rispetti, potrebbe dirsi *sui generis* od eccezionale, quale cioè potrebbe convenire ad un paese di conquista o che si abbia cura estrema di conservare od

in cui si voglia deliberatamente affermare il proprio prestigio od autorità. Questo Governo comprende un'amministrazione civile propriamente detta la quale fu primitivamente regolata da un atto emanato dalla Commissione del Canale, in conformità ad autorità avutane dal Congresso degli Stati Uniti, col quale si provvedeva appunto all'organizzazione della branca esecutiva del Governo della Canal-Zone. In appresso con un ordine esecutivo del Presidente, in data del 27 novembre 1906, il Governo della Zona fu connesso col Dipartimento legale della Commissione ed insieme essi furono conosciuti come Dipartimento delle leggi e Governo della *Isthmian Canal Commission*. Successivamente però, con un ordine emanato dal segretario della guerra Taft, per direttiva del Presidente, in data del 3 aprile 1907, ne furono separate, e quindi innanzi il Governo della Zona fu conosciuto come "Dipartimento di civile amministrazione", della Commissione, col qual titolo essa è riportata in un ordine del Presidente, in data del 6 gennaio 1903, l'ultimo della serie. Già precedentemente, poi, con un ordine del Presidente, in data del 17 novembre 1906, il Dipartimento di salute pubblica, prima annesso al Governo della Zona, ne era stato separato in maniera da costituire adesso un Dipartimento o Divisione a sè.

L'attuale dipartimento di amministrazione civile comprende gli stessi uffici, divisioni e dipartimenti secondari assegnatigli col primitivo atto cennato cioè oltre quelli dell'amministrazione civile propriamente detti, impersonati nel Governatore, nel segretario (*executive secretary*), in un tesoriere ed in un uditore, il dipartimento delle rendite, quello della pulizia, quello della pubblica istruzione, quello delle poste, l'amministrazione delle terre, oltre uno speciale ufficio legale. A queste varie divisioni si sono aggiunti più recentemente il dipartimento dei pompieri (*Fire-department*) incaricato della protezione contro il fuoco della proprietà pubblica e privata nella Canal-Zone e la divisione dei lavori pubblici che ha per carico il mantenimento e l'esercizio delle condutture d'acqua, fogne, macelli e mercati nella Canal-Zone, nonchè la pavimentazione delle strade di Colón e Panama e l'apertura

di altre nella Canal-Zone. A cura di questa Divisione le condizioni della viabilità tra i principali centri della Canal-Zone sono state considerevolmente migliorate, essendo state costrutte parecchie miglia di strade carrozzabili ed aperti molti sentieri larghi 6-8 piedi, per il trasporto dei prodotti agricoli locali. La Divisione delle Poste, oltre la Direzione generale stabilita ad Aucón, comprende 16 uffizii postali aperti in tutta la Canal-Zone e che funzionano assai bene.

I cinque Municipi che esistevano nella Canal-Zone, prima dell'arrivo degli Americani, furono aboliti con un ordine presidenziale del 13 marzo 1907 ed al loro posto creati dei Distretti amministrativi dipendenti dal Governo generale della zona. Furono successivamente estese alla Canal-Zone alcune delle leggi degli Stati Uniti, come quella sulle patenti e sulle marche di fabbrica (*trade-mark*), ed emanati provvedimenti per regolare le Compagnie di Assicurazione, la registrazione dei titoli delle terre e la celebrazione dei matrimoni. Quanto ai fondi della Canal-Zone, essi sono tratti dal fitto delle terre e dei fabbricati, dal servizio postale, dalle spese di giustizia che sono a carico di chi la sollecita, dall'applicazione delle multe e da varie tasse, di cui la più remunerativa è quella sulla vendita dei liquori.

L' Isthmian Canal Commission.

Per quanto concerne i lavori del Canale e tutto ciò che ha attinenza ai lavori stessi, essi sono sotto l'immediata dipendenza di una speciale Commissione — l'*Isthmian Canal Commission* — nella quale figurano oltre membri esclusivamente tecnici, quali il tenente colonnello Goethals, ingegnere-capo e presidente (*chairman*) della Commissione stessa, i maggiori Gaillard, Sibert e l'ingegnere civile Rousseau, il capo dell'Amministrazione civile e governatore della Canal-Zone, che è l'on. sen. Blackburn, il colonnello medico Gorgas, capo del servizio sanitario, il capo dell'Ufficio del lavoro, degli alloggi e delle sussistenze sino a qualche tempo fa rappresentato dal signor Jackson Smith adesso ritiratosi.

Vi ha poi un ufficio di Commissariato (*Commissary*) che ha naturalmente diramazioni in tutti i centri di lavoro ed un dipartimento dei materiali e rifornimenti.

Quanto ai membri tecnici della Commissione del Canale essi erano, sin oltre la metà del decorso anno 1908, a capo dei rispettivi dipartimenti in cui le opere da eseguirsi erano state distribuite e sino allora riuniti nell'ufficio tecnico centrale di Culebra; così il colonnello Goethals dirigeva più specialmente il dipartimento delle costruzione e dell'ingegneria generale; il maggiore Gaillard era al servizio delle escavazioni e delle draghe; al maggiore Sibert era affidato l'importante dipartimento delle chiuse e delle dighe; l'ing. Rousseau sovrintendeva al dipartimento dell'ingegneria municipale, degl'impianti elettrici e della macchinaria, nonchè alla costruzione degli alloggi.

Invece nel decorso luglio 1908 furono soppressi i singoli dipartimenti e create invece tre divisioni generali dei lavori — dell'Atlantico, Centrale, e del Pacifico — aventi rispettivamente la loro sede in Gatun, Empire e Corozal, ciascuna delle quali abbraccia i lavori di ogni sorta da compiere nel rispettivo raggio. Ed in detta epoca anche si cominciò a militarizzare completamente il personale tecnico del Canale, chiamando in esso esclusivamente, oltre quelli che già vi erano, ingegneri del genio militare americano che finiranno col sostituire completamente il personale civile.

È risaputo che i lavori del Canale si compiono per esclusivo conto e sotto la diretta responsabilità del Governo americano, senza cioè l'intermezzo di imprese assuntrici, come per solito si pratica; e le Autorità americane del Canale che ad essi provvedono possono dirsi rappresentanti dirette del Governo degli Stati Uniti quivi. In verità si è discusso all'inizio dei lavori ed anche quando questi erano avviati, se fosse più conveniente dare i lavori a contratto od eseguirli per conto proprio, e questa seconda decisione prevalse. E sono molteplici le ragioni che militano in favore della presa decisione.

Il lavoro da eseguirsi lungo il Canale è di così vasta mole e presenta alla sua volta un complesso di così speciali e grandiose opere

tecniche non aventi precedenti in importanza, che nessuna Impresa assuntrice e neppure forse un Sindacato d'impresе avrebbe potuto procurare i mezzi per compierli. Dippiù il lavoro che qui si compie è eseguito in condizioni differenti per clima, condizioni sanitarie e meteorologiche locali, ed organizzazione di quelle di lavori analoghi che eventualmente potessero compiersi negli Stati Uniti. Nessuna grande Impresa assuntrice avrebbe potuto stabilire nell'Istmo una organizzazione così complessa come quella che il Governo ha potuto compiere, intesa innanzi tutto a risanare l'ambiente, e poi ad una conveniente sistemazione delle formidabili masse d'impiegati ed operai alla propria dipendenza, ad apparecchiare tutto l'enorme materiale da lavoro di cui si ha quivi bisogno, ed al regolare funzionamento dei servizi. L'esperienza ha inoltre dimostrato che la continuità del lavoro è più atta ad ottenersi ed a dare buon risultato nei casi in cui il Governo si assume il compito di eseguirlo che in quelli in cui tale compito è riversato su di Impresе assuntrici; queste ultime difficilmente offrono la sicurezza che il lavoro possa essere compiuto in un tempo determinato; il più sovente il limite anche approssimativo di tempo è di gran lunga oltrepassato. Nessuna Impresa assuntrice avrebbe poi potuto compiere i lavori più economicamente di quello che li compie il Governo, poichè nessuna idea di guadagno può entrare nell'esecuzione dei lavori stessi.

Si aggiunga a tutto ciò che per la massima parte dei lavori del Canale, quali quelli della costruzione di dighe, di chiuse, di escavazioni, quelli di dragaggio, ecc., il Governo americano aveva già un personale tecnico pronto, che aveva già dato ottima prova di sè in Impresе analoghe compiute negli Stati Uniti; sotto questo punto di vista l'esperienza del Governo era per lo meno eguale, se non superiore, a quella che poteva essere dimostrata da Impresе private, con l'aggiunta della maggior fiducia che esso può riporre sul proprio personale.

Dippiù il Governo e per esso i suoi rappresentanti nel Canale avrebbero potuto disporre di forze operaie più disciplinate e meglio organizzate di quelle di qualsiasi altra Impresa assuntrice, la quale

ultima difficilmente avrebbe potuto conservare a lungo una stabile organizzazione operaia nel Canale. Infine non occorre far rilevare che l'istesso genere di lavoro a compiere è di tale importanza e difficoltà da richiedere la immediata sorveglianza e vigilanza del Governo, per la sua perfetta esecuzione.

Queste varie considerazioni hanno dunque deciso il Governo a compiere il lavoro per proprio conto, e varie offerte state presentate per l'esecuzione di tutta o parte della grande opera, furono definitivamente rigettate ai primi del 1907, anche tenendo conto della circostanza che l'esecuzione delle opere stesse da Società assuntrici avrebbe potuto alleggerire il Governo di una somma considerevole di lavoro e di responsabilità.

Quanto al costo dei lavori del Canale, senza tener conto dei vari preventivi precedentemente fissati e che si son dimostrati insufficienti alla bisogna, esso sarebbe stato recentemente fissato in 380 milioni di dollari, compreso il già speso, somma che sarà assai probabilmente sorpassata. In detta somma rientrano i 10 milioni di dollari pagati dal Governo americano alla Repubblica di Panama per l'acquisto della Canal-Zone, ed i 40 milioni versati alla seconda Compagnia francese per l'acquisto dei piani, del materiale e di ogni altro diritto da quella posseduto.

Per lo scopo di questa relazione giova fermarsi un momento, dopo questi brevi cenni generali, sull'importante

Dipartimento del lavoro, quartieri e sussistenze.

Esistevano, sino al momento della mia partenza da Colòn, 4 dipartimenti o divisioni del lavoro, alloggi e sussistenze, aventi la loro sede rispettiva in Cristobal, Gorgona, Culebra ed Ancòn, oltre l'Ufficio centrale o direttivo stabilito in Culebra.

Compito di queste varie divisioni è, innanzi tutto, il provvedere all'assegnazione, ammobigliamento e cura degli alloggi per gl'impiegati americani, sia di quelli scapoli, sia di quelli con famiglia, agli alloggi pei lavoratori europei e loro famiglie, per quelli delle Indie occidentali e famiglie. Altro compito è il ser-

vizio di sussistenza degli impiegati e dei lavoratori in genere, che include l'esercizio degli *hôtels* istituiti per essi (dove il vitto è servito in ragione di 30 cents di dollaro per ciascun pasto), delle *mess-halls* pei lavoratori europei e delle cucine (*kitchens*) pei lavoratori di colore, nelle quali ultime il vitto è fornito in ragione di 30 cents per giorno. Tale servizio importa anche il rifornimento dei generi alimentari di ogni specie, compreso il ghiaccio, nonchè il loro trasporto dalla stazione ai singoli posti.

È inoltre a carico di questa divisione la pulizia dei terreni, attorno ai campi ed alloggi, la rimozione dei materiali inutili e di rifiuto, l'illuminazione delle singole località e cammini, il rifornimento di acque ghiacciate negli uffici, residenze ed officine ed altri incarichi consimili.

Altro compito di ciascuna divisione è la trattazione delle richieste di lavoro di ogni genere e la risoluzione di qualsiasi questione che possa insorgere riguardo al trattamento degli operai.

Ciascuna delle divisioni è retta da un *superintendent* mentre a ciascun centro di lavoro presiede un *supervisor* che sarebbe un soprintendente locale, sussidiato da altri impiegati. Ciascuna divisione tiene poi le note personali di servizio di ciascun impiegato, emana e registra, per ordine del *chairman*, tutti gli ordini riferentisi a permessi e congedi per malattia, a dimissioni, licenziamento e riduzione di personale.

Spetta poi più propriamente alla Direzione generale del dipartimento, in conformità alle sollecitazioni che ne riceve dalla Commissione, di procurare tutte le forze occorrenti per i lavori e provvedere alla sua assegnazione, conforme la necessità del lavoro stesso.

Tutte le forze lavoratrici del Canale vengono ripartite nelle due categorie distinte, quella dello *skilled* e l'altra dell'*unskilled labor*.

La prima comprende tutto il personale di concetto o direttivo, o meglio tutto il personale tecnico speciale e quello d'ordine dei vari uffici ed esso viene esclusivamente reclutato negli Stati Uniti. Appartengono a questa categoria, il personale dei treni, quello

degli *steam-shovels*, quello dei capimastri e sorveglianti (*foremen*) e tutti i meccanici ed artieri in genere (*artisans*). Tutto questo personale è stato ammesso in servizio per domanda fattane agli agenti della Commissione in Washington, che prende nota dei requisiti e precedenti dei richiedenti. Quanto agl'impiegati più propriamente d'ordine — quelli designati generalmente quali *clerks* — nonchè ai tecnici d'una categoria differente, quali stenografi, disegnatori, copisti, medici ed infermieri, i loro titoli vengono controllati in base ai registri del servizio civile.

L'*unskilled labor* rappresenta, per dir così, la forza bruta ed esso è costituito da tutti gli operai europei e da coloro arruolati pei lavori.

Di essi avremo occasione di dire partitamente.

Gl'impiegati americani nel Canale. I *gold* e *silver* employees.

Gl'impiegati americani che lavorano nel Canale (comprendendo in questa qualifica comune i tecnici propriamente detti e quelli di amministrazione e di qualsiasi altro genere) sono ripartiti in 2 categorie: quella dei *gold* e l'altra dei *silver* "employees". Questa distinzione lascerebbe supporre che gli uni sieno pagati in oro e gli altri in argento, ma ciò è vero solo in parte, mentre d'altra parte l'essere pagato in oro od argento non accennerebbe a differenza sostanziale, perchè pari è il valore della moneta in oro ed argento nella Canal-Zone ed in tutta la Repubblica del Panama (1).

È più conforme al vero il ritenere che queste designazioni rispondono a speciali privilegi o facilitazioni concesse all'una od altra categoria d'impiegati che verremo qui riassumendo.

Agl'impiegati *d'oro*, i quali sono generalmente sulla base di un servizio mensile, sono concessi, per ciascun anno di servizio,

(1) In effetti, in tutta la Repubblica di Panama così l'oro e la cartamoneta americana, come la moneta d'argento propria della Repubblica, hanno eguale valore nelle transazioni commerciali e per gli effetti del cambio.

sei settimane di congedo con paga; a quelli a base di servizio ad ore (*hourly basis*) si concede un permesso o congedo temporaneo, ma senza paga. A quelli degli stessi impiegati in genere che non siano accostumati al clima locale e che vadano incontro a malattie, sono anche concessi 30 giorni di permesso per anno. Come regola gl'impiegati stessi sono pagati in moneta dagli Stati Uniti, benchè la Commissione possa pagarli in qualsiasi moneta il cui valore è però garentito dal Governo.

Quanto ai *silver employees* od impiegati del *silver roll*, ad essi non si concede permesso di assenza, nè congedo per malattia ammenochè questo non sia proprio meritato; agli stessi impiegati i quali subiscano infortunio in servizio, pel quale essi siano temporaneamente resi inabili a compiere il loro ufficio, sono concessi 30 giorni di congedo con paga per ciascun anno in cui possono servire. Gli stessi impiegati sono abitualmente pagati in moneta di Panama.

Per i *gold-employees* sulla base del servizio-orario, 8 ore costituiscono una giornata di lavoro; tutto il tempo al disopra delle 8 ore è considerato una volta e mezzo. Pei *silver-employees* il tempo al di là delle 9 ore di lavoro è considerato una volta e mezzo, ed a quelli sulla base d'un servizio ad ore, i quali prestino servizio il giorno antecedente e quello susseguente ad una festa, sono concesse gratuitamente 8 ore per il giorno festivo. Se poi nel giorno festivo essi compiono effettivo servizio, il tempo di lavoro è considerato una volta e mezzo, in aggiunta alle 8 ore di paga gratuita.

Gl'impiegati americani del Canale godono in genere di grandi facilitazioni materiali, e così oltre al percepire degli stipendi più o meno lautì e di godere dei vantaggi già accennati, essi usufruiscono di alloggi affatto gratuiti, convenientemente mobiliati e circondati di ogni *comfort*, di *clubs* per loro speciali trattenimenti, di speciali riduzioni nell'acquisto d'ogni genere che loro necessita, senza che poi le ore di lavoro da essi compiute possano dirsi eccessive o pesanti. Però la loro posizione non è del

tutto sicura, e da un momento all'altro essi possono essere congedati senza che la Commissione del Canale sia tenuta a rendere il minimo conto di ciò.

V.

Le mie prime ispezioni personali e risultati delle stesse.

Prima di iniziare la mia inchiesta personale circa le condizioni dei nostri operai nel Canale, io fui, come di dovere, a rendere visita ufficiale alle principali Autorità americane della Canal-Zone, dalle quali mi ebbi la più cortese e deferente accoglienza. Ricordo fra le persone che avvicinai in quei primi momenti, l'on. Senatore Blackburn, Governatore della Canal-Zone, funzionario tra i più distinti ed amabili, il sig. Reed, l'attivo ed intelligente Segretario (*executive Secretary*) dell'Amministrazione civile, il maggiore Sibert, una delle più spiccate competenze in materia di lavori idraulici; ed in appresso ebbi poi l'onore di ossequiare il Presidente (*Chairman*) della Commissione del Canale ed ingegnere-capo dei lavori, ten. col. Goethals. Ma, prima che io mi recassi da lui, egli mi usò la cortesia d'inviarmi una commendatizia, nella quale, ricordandosi lo scopo della mia missione, si raccomandava a tutti gli impiegati con i quali io fossi in contatto, d'usarmi ogni genere di facilitazioni.

Dappertutto dove io mi presentai, fui bene accolto e tutti si posero a mia disposizione per tutto quanto io desiderassi conoscere o constatare.

Delle speciali attenzioni e cortesie che io ebbi poi da alcuni degli impiegati io conservo il più grato e riconoscente ricordo.

Il primo campo da lavoro da me visitato fu quello della Boca, col qual nome, come ho già rilevato, s'intende il porto di Panama (che adesso rientra nell'esclusiva giurisdizione della Canal-Zone) essendo esso l'unico tratto della rada dove possono approdare dei vapori di più o meno grossa portata, accanto ad un lunghissimo molo in legno costruito dai Francesi, oltre un altro più

recente fatto dagli Americani, seguendo uno stretto canale continuamente scavato per evitarne l'interramento. La Boca rappresenterà il futuro sbocco del Canale nel Pacifico ed in essa sorge al presente un grande cantiere ferroviario ed officine per equipaggiamento e riparazioni delle flottiglie del Canale, come draghe, rimorchiatori, ecc. Specialmente in questi ultimi mesi la località ha assunto un considerevole sviluppo, per le molte nuove costruzioni ed officine erettevi, ed essa è stata sempre un centro pieno di movimento ed attività. La Boca dista da Panama circa 10 minuti di ferrovia ed un breve tronco ferroviario riunisce i due punti.

La mia prima visita alla Boca fu fatta in compagnia del dottore Tomaselli, trentino, per vari anni al servizio della Compagnia ferroviaria Colón-Panama, adesso a quello della Commissione del Canale, medico di molto valore e che ha il vantaggio di conoscere assai bene le principali lingue estere. Da lui potei avere le prime informazioni circa il funzionamento del servizio sanitario lungo il Canale, che mi par pregio dell'opera riferire sin d'ora, rimandandone il completamento al relativo capitolo.

Esiste in ogni centro di lavoro un locale destinato alle prime visite degli ammalati e quale posto di medicatura; esso è designato col nome di *sick-camp* che corrisponde ad "infermeria da campo". Questo locale si compone di varie camere (secondo l'importanza dei singoli centri ed il lavoro che vi si compie), di cui un paio destinate ad uso farmacia e posto di medicazione (con relativo ufficio di contabilità e scritturazione, per lo scarico dei materiali consumati); un'altra per il medico che deve dimorarvi permanentemente ed altra per il suo assistente o commesso. Quivi, dunque, si visitano tutti gli ammalati che vi si presentano, vi si medicano quelli che hanno bisogno di esserlo, o si distribuiscono medicine a quelli indisposti che possono dopo tornare al lavoro; quelli un po' più gravi vengono ricoverati nella locale infermeria e qui vengono curati o tenuti in osservazione; se l'ammalato si aggrava o si mostra tale sin dal principio, esso vien mandato in uno dei due Ospedali generali di Colón e Panama, in carro d'am-

bilanza o per ferrovia. In alcuni centri di lavoro più importanti vi ha, oltre il *sick-camp*, un Ospedale divisionale il cui numero complessivo è di 4, in corrispondenza alle 4 divisioni del lavoro.

Nei *sick-camps* si prepara anche il vitto per gli ammalati, essendo essi provvisti di un buon *stock* di generi alimentari e soprattutto in conserva, inviati dal relativo Deposito delle sussistenze. Ciascun medico è autorizzato a spendere per ciascun ammalato L. 1.50 al giorno. Sul modello già visto a la Boca sono dunque le installazioni sanitarie lungo la linea e la differenza fra esse riguarda soltanto la loro grandezza e la più o meno ricca dotazione locale.

Esaurita così la visita all'infermeria locale, passai in compagnia del Tomaselli, nonché del signor Maguire, allora *superintendent of labor quarter* della divisione della Boca a visitare l'accampamento propriamente detto che comprendeva gli alloggi per i lavoratori e le installazioni accessorie, che sorgono ad una mezz'ora di distanza dalla Boca propriamente detta. Questi alloggi e relative installazioni mi parvero tra' migliori tra quanti ne vidi poi in appresso. Sul proposito è utile avvertire una volta per sempre che degli alloggi destinati agli operai lungo la linea, alcuni sono di recentissima costruzione, fatti cioè dagli Americani e rispondono pressochè completamente all'ideale di un buon alloggio per lavoratori in una regione tropicale; altri sono antichi e rappresentati da vecchie case lasciate dai Francesi. Questi sono assai meno perfetti ed adattati alla meglio allo scopo cui devono servire.

Gli alloggi operai visti alla Boca (giova farne una descrizione dettagliata che vale per tutti) erano in numero di tre e rappresentati da case di legno pressochè quadrate, poggianti, come tutte le case e gli alloggi lungo la linea, su corti pilastri in muratura, in maniera da lasciare tra il pavimento ed il suolo uno spazio vuoto di circa un metro di altezza. Essi erano provvisti ai due estremi, e così è il caso della maggior parte di questi alloggi, di due larghi vestiboli o ballatoj o verande, così grandi da poter contenere tutta la gente che vi era allogata, e da cui si accedeva nell'unica sala centrale destinata ad uso di dormitorio.

Ciascuna sala conteneva 72 letti disposti in due serie ed in ordine di tre a tre, come le cuccette di un piroscavo e ciascun letto risulta di un unico telo di canape inquadrato in un telaio metallico. Le serie dei letti sono poi, due a due, disposte a cerniera intorno a colonnine metalliche che sostengono l'armatura, sicchè durante il giorno essi possono addossarsi alle colonnine stesse. All'interno delle pareti di questi dormitori, corrono in alto dei soppalchi o scaffali destinati a riporvi le valigie ed i panni dei lavoratori. Altri effetti di uso più immediato si mettono ad asciugare in alto con cordicelle tese tra una colonnina e l'altra in maniera che sul letto non esiste il più piccolo ingombro.

Il numero di 72 letti per un unico vano parrebbe eccessivo, se non si riflettesse che il vano, oltre all'avere di per sè cubatura sufficiente, è largamente ed incessantemente ventilato attraverso le reti metalliche che circondano l'alloggiamento, poichè così i ballatoj in tutta la loro altezza, come le porte d'ingresso, come anche tutto il tratto superiore della parete che corre al disotto del tetto sono costituiti da reti metalliche a maglie assai fine e robustissime che sostituiscono completamente le finestre e le porte, ed una parte delle pareti di ogni singolo alloggio. È la disposizione seguita — non occorre insistere su ciò — nelle regioni malariche per impedire negli alloggi l'accesso delle zanzare malarigene od *anopheles claviger*, produttrici dell'infezione, e che forse, presentemente, in nessun'altra regione si vede adesso così largamente attuata come in tutta la zona del Canale. Tutto ciò anzi conferisce a dare agli edifici ed alloggi sparsi in tutta la Canal-Zone un aspetto dei più singolari e caratteristici; costruiti tutti in legno, librati quasi in aria e circondati da reti metalliche hanno un po' l'aspetto di grandi uccelliere o gabbie colossali. Pertanto risulta evidente che nella costruzione di questi vani alloggi si sono adottate le regole più moderne di profilassi antimalarica.

Cade qui in acconcio il rilevare che la costruzione degli alloggi per operai ed impiegati colle relative installazioni accessorie, nonchè il risanamento locale, è stata la prima cura della Com-

missione del Canale, dal momento che essa si è stabilita quivi, assai prima che si desse mano ai lavori propriamente detti. Tali lavori d'installazione — intesi a preparare l'ambiente nel quale il grande lavoro tecnico dovea svolgersi — a me son parsi per certi rispetti anche più notevoli delle opere tecniche propriamente dette che si vengono adesso eseguendo; ed essi rivelano ampiamente lo spirito pratico e di sapiente organizzazione di cui gli Americani sanno dar prova nelle loro intraprese. Certo molto, sotto questo punto di vista, era stato già iniziato e compiuto dai Francesi, ma all'epoca in cui gli Americani son divenuti padroni del campo quasi tutto il precedente lavoro dei Francesi era caduto in rovina ed in abbandono, e quasi tutto occorre rifare su basi più nuove e moderne. Questi lavori preparatori e d'installazione possono dirsi già da vario tempo al completo, per quanto tuttora essi si modificano, si ampliano e si ritocchino in ogni singola parte e dappertutto si tenda a migliorare per raggiungere l'ideale di una perfetta accomodazione. È così adunque che sono sorti i numerosi centri di lavoro sparsi lungo il Canale, di cui la maggior parte esisteva solo il nome od appena in embrione nel passato; ad ogni modo in ciascuno di essi è sempre evidente il contrasto tra la parte vecchia e logora e quella nuova e moderna. Questi varî centri a cui si sarebbe imbarazzati se dare, all'uso nostrano, il nome di paesi, villagi o cittadine (rappresentando una aggregazione *sui generis*) ed il cui nome, già da me ricordato, si confonde con quello delle relative stazioni ferroviarie, hanno, a vero dire, più l'apparenza di amene residenze o di luoghi di villeggiatura che di veri centri di lavoro, in cui ferve una così intensa attività; la sera poi, quando nel traversare la zona del Canale si veggono sprigionarsi da esso mille fiammelle di luce elettrica che rompono il tenebrore dell'aria, i singoli centri assumono un'apparenza pressochè fantastica ed altamente suggestiva. Per dare intanto un'idea del movimento verificatosi e dell'attività spiegata nella costruzione degli alloggi dall'inizio dei lavori al momento presente, basterà dire che nell'ultimo anno fiscale sono state erette dalla *Building and Construction Division* 767 nuove

case, le quali portarono ad un totale di 2919 il numero delle case di ogni sorta erette a cura di detta Divisione. Delle 2265 costruzioni ereditate dalla Compagnia francese del Canale, 262 furono riparate nell'anno suddetto e 113 furono distrutte. Di queste stesse case rimanevano ancora alcuni mesi fa 678 a riparare, rimodernare o distruggere, mentre nuovi alloggi si son venuti qua e là costruendosi nel frattempo conforme le necessità lo esigono. La media forza impiegata dalla Divisione in questi lavori è stata di 3570 uomini e nei lavori stessi sono stati spesi sino al termine dell'anno fiscale suddetto dollari 4,357,578.57.

Dagli alloggi propriamente detti passai a vedere le installazioni che ne dipendevano, cioè i bagni e le latrine. I bagni costituivano uno scompartimento a sè e ne contai 36 (16 per ciascun lato) rappresentati da piccoli camerini con doccia; in quanto alle latrine, occupanti un altro locale a sè, esse erano un po' primitive come forma, essendo costituite da vasche rettangolari di legno, destinate ad accogliere vari operai ad un tempo; non pertanto la loro disposizione era tale da evitare ogni svolgimento di cattivi odori, poichè il copioso getto d'acqua che scorreva nel loro fondo porta via immediatamente ogni materiale di rifiuto.

Il *restaurant* per gli operai o *mess-hall*, come qui viene designato, (letteralmente: sala da vivande) che appresso mi recai a visitare, costituisce qui come in ogni altro centro di lavoro, un edificio a sè, ed esso comprende una camera destinata ad uso di cucina, la quale è in metallo come usa sui piroscafi, con tutto l'arredamento necessario (il tutto tenuto scrupolosamente pulito); di un vasto camerone da pranzo dove è disposta la serie delle tavole e delle panche per i lavoratori, nonchè dei piatti, bicchieri in metallo, di altre camere per il deposito giornaliero dei generi alimentari che contengono anche uno *stock* di altre provvisioni, e soprattutto di articoli in conserva. Il rifornimento delle varie *mess-hall* è fatto, come si è accennato, dal locale ufficio delle sussistenze viveri; ciascuna *mess-hall* è poi sotto la sorveglianza

dello *steward* (maggiordomo) ed al servizio di cucina attendono uno o due cuccinieri col sussidio di sguattereri neri.

Essendo arrivati alla *mess-hall* della Boca nel momento in cui si apparecchiava il pasto per gli operai, potei avere un primo saggio della cucina locale che a me parve soddisfacente. Era apparecchiato in quel giorno: riso, bue stufato alla spagnola con patate, zuppa al pomodoro, gallettine oltre il pane, tuttociò per il pasto di mezzogiorno; per la sera poi: arrosto con sugo, fagioli al forno, patate e riso.

Al mattino era stato distribuito bue freddo con cipolline, pane e caffè. Sin da quella prima visita mi si fece rilevare che il *menu* era variato di giorno in giorno, e poichè il *menu* era giornalmente dattilografato, così da una serie di fogli che portai con me potei persuadermi dell'esattezza di questo particolare. In tutti i pasti viene servita acqua ghiacciata, non vino, riserbato solo per la domenica nella proporzione di un quarto di litro a testa.

Visita al campo di Ancón.

Esaurita la visita al campo della Boca passai a vedere quello di Ancón dal nome della pittoresca collina ai cui piedi si distende Panama, di cui occupa il versante posteriore. Prima però di recarmi colà fui a visitare il grande Ospedale generale che porta anche lo stesso nome di Ancón, a cui eravamo prossimi, disteso su di un altro versante della stessa collina, in una posizione delle più adatte e convenienti. Quest'ospedale, costruito dapprima dai Francesi, è stato poi dagli Americani notevolmente ingrandito ed abbellito. In compagnia del maggiore Philips, che lo dirige, e di altri medici feci un rapido giro attraverso lo stesso e ne riportai la migliore impressione. L'ospedale, costruito sul sistema dei padiglioni multipli, è indubbiamente uno dei più perfetti modelli di ospedale coloniale che esistano al presente; pulito, elegantissimo e fornito di tutte le più moderne installazioni ed accessori per la cura degli ammalati.

L'accampamento di Ancón è certo in posizione più acconcia e più salubre di quello della Boca presso cui esistevano allora degli stagni ed acquitrini che si stavano prosciugando, ma gli alloggi non erano quivi così perfetti, come quello visto poco prima alla Boca, come ebbi campo di verificare in appresso. Poichè in quella prima visita dovetti limitarmi a vedere l'infermeria locale, allora in via di riorganizzazione, il deposito pel rifornimento dei viveri e la *mess-hall*. In quest'ultima trovai un cuoco napoletano, il quale mi assicurava che i suoi superiori gli lasciavano mano libera nella richiesta e manipolazione dei viveri. Il *menu* preparato per quel giorno era a mezzogiorno: piselli al pomodoro, pasta in brodo con carne lessa; alla sera, zuppa con fagioli, piselli e pasta, carne al forno, ecc.

Il deposito viveri di questa *mess-hall* era abbondantemente fornito di quarti di bue sotto ghiaccio, di enormi grappoli di banane, di barili pieni di patate, di sacchi di fagioli, di scatole di conserve di frutta, di farina di cacao, di latte condensato e di svariati altri articoli pel vitto giornaliero degli operai.

Fu alla *mess-hall* di Ancón che per la prima volta fu richiamata la mia attenzione su alcune bottiglie di *soluzione di chinino al rhum* che mi parve una delle più indovinate preparazioni chinacee. Queste bottiglie sono a disposizione degli operai che ne bevono un bicchierino, ad uso di *cicchetto*, prima di mettersi a tavola. Seppi anche allora che, durante il lavoro, vi ha dei negri che girano con delle bottiglie fra le mani distribuendole a chi ne fa richiesta.

Visita al campo di Pedro Miguel.

Il giorno successivo a questa prima visita mi recai a Culebra, per pormi a contatto di un gruppo numerosissimo di operai italiani che mi si diceva essere colà, ma effettivamente non trovai là neppur l'ombra di un operaio italiano, ed anche in appresso in questo centro di lavoro sono stati chiamati sempre pochissimi

Italiani. Peraltro, io non perdetti il mio tempo e, dopo aver visitato su di un carrello ferroviario gentilmente messo a mia disposizione i lavori del famoso taglio, mi recai al campo di Pedro Miguel dove mi si disse che certamente erano degl'Italiani a lavorare.

Gli alloggi pei lavoratori a Pedro Miguel, occupati allora nella maggioranza, come lo furono anche in appresso, da Spagnuoli, sono disposti lungo le falde di un'altura prossima e sono discreti. Essi sono qui rappresentati da alcune delle case lasciate dai Francesi ed essendo vecchie lasciavano qualche cosa a desiderare. Nelle *mess hall* dove fui poco dopo, trovai un cuoco spagnuolo il quale mi mostrò un eccellente *puchero* in preparazione ed una buona zuppa di fagioli anch'essa in cottura. Verso sera, essendo poi terminati i lavori, colla cooperazione del *supervisor* locale feci riunire presso il suo ufficio, tutti gli Italiani presenti sul posto, allora in numero di circa 50.

Il questionario da me sottoposto a questi operai e poi ripetuto agli altri aggruppamenti visitati in appresso, comprendeva: loro numero attuale, la provincia di origine, loro provenienza, reclami ed osservazioni sul vitto, alloggi, sulle multe e cattivi trattamenti che ad essi potessero essere stati inflitti, eventuali ritenute sulle paghe, osservazioni sulle condizioni generali di salute e sul lavoro in sè.

Gli operai italiani schierati dinanzi a me a Pedro Miguel, mi dissero di essere in gran parte sardi e siciliani, di essere tutti provenienti da porti francesi e di trovarsi colà da varii mesi. Riguardo al vitto lo dichiararono senz'altro cattivo, ed avendo io obbiettato che al saggio da me fattone esso mi era parso saporoso, mi spiegarono che come la maggioranza del loro accampamento era di spagnuoli, così il cuoco spagnuolo preposto alle cucine faceva il più spesso il mangiare all'usanza spagnuola, a base di fagioli, ceci e legumi in genere, e che perciò essi avrebbero preferito avere un cuoco italiano.

Circa gli alloggi ebbero a dichiararmi che le brande erano sporche e con degli insetti, per cui avrebbero dovuto essere cam-

biate e ripulite. Circa il trattamento da parte dei loro superiori immediati, una delle due squadre in cui gli operai erano divisi, era soddisfattissima del proprio *foreman* che era un vecchio inglese e che anzi fu fatto segno ad un'acclamazione calorosa sul posto; pochi altri dell'altra squadra si mostrarono invece malcontenti del proprio sorvegliante americano, senza peraltro addurre una prova un po' dimostrativa del cattivo contegno dello stesso a loro riguardo, tranne forse il fatto di una sospensione un po' prolungata dal lavoro, in caso di qualche mancanza o negligenza commessa: peraltro due caporali italiani presenti (intendo caporali di lavoro) mi dissero che anche questo secondo *foreman* non era un cattivo uomo, ma solo un po' rigido e rigoroso.

Circa reclami per eccessive punizioni subite o per multe arbitrarie, me ne furono allora riferiti solo due: di uno cioè, condannato a qualche giorno di prigione per avere, diceva lui, capito ed eseguito male l'ordine di un superiore datogli quando lavorava in un'altra squadra, ed un altro condannato a 25 franchi di ammenda per avere fatto le sue operazioni corporali una notte in cui era spento il lume, sul pavimento delle latrine e non al posto ad *hoc*.

Nuova visita al campo di Ancón.

Nella prima mia visita al campo di Ancón io non avea potuto mettermi in contatto cogli operai italiani colà lavoranti, poichè in quell'ora essi erano intenti al lavoro (quanto a quelli della Boca sapeva che in quell'epoca non ve n'erano colà più di 20-30) ond'è che qualche giorno dopo tornai qui di proposito, allo scopo di raccogliere dalla loro bocca le eventuali loro doglianze e reclami; e mi recai là sul mezzogiorno nell'ora in cui certamente li avrei trovati raccolti pel pasto del mattino.

Nel fare, nella *mess-hall*, il solito assaggio culinario del pasto preparato, mi accorsi che la pasta al brodo, sapeva indubbiamente di stantío o di muffa, difetto che ritrovai anche nelle *mess-hall* di Corozal e, per qualche tempo anche in altri accampamenti.

Trattavasi di una partita di pasta acquistata in Genova, di buona qualità, ma che era andata a male per difetto di imballaggio o perchè mal custodita e che in seguito alla mie insistenze ed a quelle del signor Garibaldi finì coll'essere bruciata; ma è singolare che nel discorrere della bontà del vitto agli operai essi non mi fecero alcuna osservazione in proposito, benchè avessero avuto pieno diritto di dolersene. Quanto alla carne essa era eccellente, benchè un gaglioffo, che poi seppi essere un tipo assai bizzarro e stravagante, venisse a sbattermene innanzi un pezzo con gran forza e dispregio, dicendo che vedessi che carne guasta ed infetta si era obbligati a mangiare!

Circa la carne usata negli accampamenti è opportuno rilevare che essa arriva esclusivamente da New York e che viene conservata nel ghiaccio. Appena che essa viene sottratta dall'ambiente freddo in cui è stata mantenuta, se non la si adopera subito, e si lascia altrimenti esposta all'aria, sotto l'influenza del clima caldo-umido locale, si altera rapidamente; ond'è che nelle cucine, prima di metterla a cuocere, quando essa apparisce malandata, se ne asporta la parte esterna, sino ad arrivare al sano, e questo lavoro di eliminazione è fatto senza risparmio.

Pure qualche volta ha potuto accadere che pezzi di carne leggermente avariati avessero potuto essere cucinati col resto, senza che ciò potesse infirmare la bontà del tutto.

È un fatto, ad ogni modo, che qualche lagnanza per la qualità della carne io l'intesi solo nei primi tempi ed espressa in modo molto vago, in appresso non ne intesi più parlare. È superfluo aggiungere che la carne costituisce la base dell'alimentazione operaia nel Canale e che essa, pei tre pasti del giorno, viene distribuita in ragione di oltre una libbra inglese (circa mezzo chilo) a testa (1).

(1) A vero dire la razione di carne per l'operario del Canale è fissata in una libbra e mezza di carne di bue del quarto anteriore — quello che gl'inglesi chiamano *forequarter* — ma, privata dell'ossa, la razione si riduce presso a poco alla quantità suindicata.

Il numero degli Italiani residenti nell'accampamento di Ancòn era allora di circa 220, di cui 170-180 si recavano a mangiare alle *mess-hall*, il resto faceva cucina in alcune baracche ad essi concesse. La maggior parte erano Sardi, venivano dopo Siciliani, Calabresi, Piemontesi e tutti provenivano da porti francesi. Circa il vitto non intesi lagnanze apprezzabili, mentre mi si fecero delle rimostranze circa gli alloggi essendo in essi le reti metalliche rotte e strappate, mentre i letti erano durissimi essendo fatti da lamine metalliche su cui c'era da indolenzirsi tutta la persona. Di ciò potei constatare poco dopo l'esattezza; ma occorre pur soggiungere, come io seppi poco dopo, che in questi alloggi, come negli altri, vi erano dapprima delle brande di tela e che nell'epoca dei torbidi che avevano funestato il Canale, ben 27 di esse erano state lacerate col coltello per quello spirito di rivolta e d'insubordinazione che allora dominava e si fu allora che le Autorità americane pensarono di sostituire qui alle brande i letti a lamine metalliche. Anche le reti metalliche erano state in parte lacerate o strappate dagli stessi operai in uno dei precedenti periodi. Nonpertanto io presi nota del reclamo coll'idea di farvi provvedere.

Circa a molte mi accennarono i seguenti casi: un tale per essere stato trovato in istato di ubbriachezza, era stato condannato a 50 lire di multa e a qualche giorno di prigione; un altro per aver chiesto nella *mess-hall* del the con voce forte ed insistente, a 25 lire di ammenda e qualche giorno di prigione; un altro a 20 franchi di multa non ricordo più per quale motivo. Sul lavoro, mi fu assicurato non essere mai state applicate multe. Parecchi mi parlarono di ritenute supposte arbitrarie sulla loro paga quindicinale. Alcuni mi espressero il desiderio che qualche cosa si facesse per l'assicurazione sulla vita e per compensare gli infortuni sul lavoro.

Visita al campo di Corozal.

Il giorno appresso mi recai al campo di Corozal. Questa è la prima stazione del percorso Panama-Colón ed ha l'aspetto di un tranquillo villaggio, avente allora attorno a sè alcuni stagni e di-

stese di acqua dormente. Il campo degli operai europei sorge vicinissimo alla stazione. In compagnia di un impiegato locale visitai dapprima gli alloggiamenti in numero di sei, oltre un altro destinato esclusivamente pei negri, e capaci rispettivamente 3 di 60 letti, 2 di 48 ed un altro di circa 40; in questi ultimi vidi per la prima volta dei letti da campo, costituiti cioè da forti teli fissati su quattro piuoli di legno: la forma più pratica, forse, e più conveniente di letto per operaio, se esso non occupasse troppo spazio. Accanto agli alloggiamenti visitai dei locali per bagni, comprendenti ciascuno 20 camerini e le latrine.

Alle *mess-hall* trovai preposto un cuoco italiano (toscano) intento ad apparecchiare il mangiare per gli operai che dovevano giungere fra breve. Il *menu* per la mattina si componeva di pasta in brodo e vitella in umido; per la sera, di zuppa di piselli, stufato, confettura di frutta.

Come ad Ancón, dopo che gli operai ebbero finito il loro pasto, io esposi loro lo scopo della mia visita e li raccolsi in buon numero attorno a me perchè mi esponessero i loro gravami e doglianze e tutti quegli altri dati di cui ho fatto cenno. Nell'accampamento di Corozal non si aveva allora predominio assoluto di una parte d'Italia rispetto ad altra, ma vi erano rappresentate le principali regioni d'Italia, con prevalenza però di Sardi e Siciliani e tutti erano provenienti da porti francesi. Il numero di coloro che frequentavano le *mess-hall* era allora di circa 200; un'altra trentina faceva cucina da sè in alcune baracche prossime. Circa al vitto essi lo giudicarono senz'altro cattivo, senza però accennare perchè lo ritenessero tale, mentre d'altra parte la presenza di un cuoco italiano, il quale mi aveva assicurato poco prima della generale bontà dei viveri, mi fece accogliere con molte riserve questa dichiarazione.

Circa gli alloggi costituiti qui dalle case lasciate dai francesi, mi affermarono che gli stessi erano tenuti sporchi, avvertendo che la sporchizia non si riferiva al pavimento tenuto dappertutto pulitissimo, ma alle brande che erano effettivamente sudicie di sudore, come io avevo notato prima, e per giunta anche popolate

da qualche insetto. Era qui indispensabile il rinnovamento delle brande e la disinfezione delle stesse.

Circa ad altri reclami, ne intesi alcuni circa ritenute abbastanza forti sui salari e mi si fece presente che una volta si era sottratta alla loro paga giornaliera mezz'ora, imputabile al ritardo di un treno. Si dovevano anche che in quell'epoca il numero delle ore di lavoro da 9 era stato ridotto ad 8 e che essi non lavoravano più nei giorni festivi come prima si praticava. L'applicazione delle multe era quivi piuttosto rara, più frequente la sospensione dal lavoro. Mi fu anche accennato genericamente a cattivi trattamenti da parte della polizia nera, senza che per altro mi fosse riuscito appurare in che cosa questa avesse ecceduto. Anche in questo accampamento mi fu espresso il desiderio che si provvedesse agl'infortuni sul lavoro.

Visita all'accampamento di Las Cascadas.

La successiva ispezione da me compiuta fu rivolta all'accampamento di Las Cascadas. Detto accampamento sorge a non grande distanza dalla stazione, lungo le falde della collina che la fiancheggia.

In compagnia del *supervisor* locale, visitai i dormitori in numero di 4, capaci rispettivamente tre di 60 letti e uno di 45, oltre un altro più piccolo di 12 letti destinato ai sorveglianti del lavoro. Questi vari dormitori occupavano locali lasciati dai Francesi, tutt'ora in discreto buono stato e nell'interno imbiancati di calce. Le reti che circondavano gli alloggi erano dappertutto perfettamente integre. Alcune delle brande dei letti erano divenute sporche coll'uso, molte altre invece erano pulite perchè non usate essendo allora il numero dei letti assai superiore a quello degli operai presenti.

Le installazioni accessorie erano sullo stesso tipo, ma un po' meno perfette che altrove. Così anche la *mess-hall* in questo campo occupa un locale assai più piccolo che altrove. Visitando

le cucine, presi alcune cucchiariate di una buona minestra di riso, e saggiai una fetta di lesso eccellente. Passato poi nel refettorio vi trovai una settantina di operai, di cui poco più di 30 italiani, ai quali rivolsi le domande di costume.

Il numero degli Italiani allora presenti a Las Cascadas era di una ottantina, numero alquanto ristretto in comparazione dei 250 che si aveva qualche tempo prima, e di cui una parte aveva emigrato altrove, ed il resto passato in altri accampamenti. La maggior parte di essi erano Sardi venendo dopo Siciliani e Piemontesi, e tutti erano arrivati nel Canale dai porti francesi, ed il più gran numero arrivati qui colle prime spedizioni.

Circa al mangiare, cominciarono col dichiararlo cattivo ed avendo io opposto che il saggio che io ne avea fatto me lo dimostrava buono, essi si spiegarono meglio, e mi dissero che da alcuni giorni, dacchè cioè era stato preposto alla *mess-hall* un *steward* tedesco, le cose andavano bene, ma che prima, quando c'era un maggiordomo americano, il vitto era molto trascurato; epperchè anche parecchi operai di quell'accampamento non frequentavano la *mess-hall* ed invece facevano cucina da sè od andavano a mangiare in qualche osteria del luogo. Oltre ciò gli operai si dolevano che in quel periodo il primo pasto del mattino, fosse a base di solo caffè, mancando quei cibi rinfreddi che si distribuivano negli altri accampamenti.

Riguardo agli alloggi richiamarono la mia attenzione sullo stato di sporchizia delle loro brande e mi espressero il desiderio di avere un lavatojo, per pulire la loro biancheria, analogo a quello di altri accampamenti. Nessun apprezzabile reclamo mi fu presentato circa il trattamento della polizia del luogo, eccezione fatta di qualcuno che si doleva di essersi visto tolta, mentre giocava, la posta del danaro, senza averlo potuto più riavere.

Oltre queste informazioni raccolte nella *mess-hall*, altre ne ebbi da un altro gruppo di operai coi quali m'imbattei poco dopo; e queste ultime mi parvero assai più favorevoli di quelle intese prima.

Visita all'accampamento di Gorgona.

Da Las Cascadas nel giorno successivo retrocessi a Gorgona, e di là a *Juan Grande*, a circa mezz'ora di cammino a piedi da quella. Poichè Gorgona, la graziosa cittadina di cui ho fatto cenno più innanzi, non ha un vero accampamento operaio propriamente detto (essa è un centro di lavoro meccanico più che operaio), e questo è invece stabilito nelle sue adiacenze.

L'accampamento di Juan Grande è situato in terreno perfettamente piano ed in acconcia e ridente posizione. I varii alloggi per gli operai, in gran parte nuovi, erano capaci rispettivamente di 37, 42, 48 e due di 84 letti, tutti ampi, spaziosi, pulitissimi e tutti provvisti di reti metalliche integre e forti. Di tutti i letti ricordati appena la metà era allora occupata, ed oltre gli alloggi cennati, altri ve ne erano pronti e che potevano utilizzarsi all'occorrenza. Un'utile innovazione che qui trovai e che poi notai in altri accampamenti era questa: essendo gli alloggi di molto elevati sul suolo si era utilizzato lo spazio sottostante col mettervi dei tavoli e delle panche, attorno alle quali gli operai potevano comodamente intrattenersi, completamente riparati dal sole e dalla pioggia.

Un'altra installazione degna di nota era un bel lavatojo a varie vasche con rubinetti, nel quale gli operai potevano comodamente risciacquare la loro biancheria; la migliore installazione del genere che vidi lungo la linea.

Il locale dei bagni comprendeva qui venti camerini ed il sistema delle latrine era più perfetto che altrove.

L'infermeria comprendeva 12 letti a scanni ed era fornita di cessi a sistema inglese. Presiedeva e presiede tuttora ad essa il dott. Garçon, distinto medico francese, pieno di cure e riguardi pei suoi ammalati.

La *mess-hall* che fui a visitare dopo è tra le più larghe e spaziose dei varii accampamenti, capace di contenere comodamente 3-400 operai; e così anche le installazioni annesse, cucina, dispensa,

ghiacciaja, ecc., erano assai comode e pulite. Alla cucina era allora preposto un cuoco modenese e così anche il personale della cucina, composto di 4-5 persone era allora tutto italiano. Il cuoco mi assicurò della generale bontà dei viveri qui somministrati; ed i campioni che io ne avea visti e saggiati non mi fecero per nulla dubitare della realtà delle sue asserzioni. Per accontentare gl'Italiani si serviva qui la pasta asciutta due volte la settimana e la cucina era naturalmente fatta a loro gusto.

Il numero degli operai italiani allora esistenti in Juan Grande era di 250 circa (in massima parte Sardi e poi Piemontesi e Toscani) e da essi non intesi lagnanze apprezzabili nè per il vitto nè per il trattamento. È utile che io qui aggiunga che l'accampamento di Juan Grande, per tutto il tempo che esso è stato centro degli importanti lavori di riempimento quivi compiuti, ha sempre goduto fama di accampamento modello, ond'è che gli operai in genere avrebbero tutti desiderato di esservi destinati. Particolare menzione meritano per tal riguardo il capo dei lavori locali ingegnere Montmorency ed il soprintendente del lavoro della divisione di Gorgona, Mr Charles Parker, che hanno posto sempre un particolare studio e premura nel trattar bene gli operai alla loro dipendenza.

Visita all'accampamento di Gatún.

La mia ispezione successiva fu rivolta all'accampamento di Gatún. Questo di Gatún è il più prossimo centro di lavoro, a partire da Colón, in cui si trovano o, per meglio dire, si trovavano allora degl'Italiani, non tenendo conto di quello di Cristobal, centro della prima divisione del lavoro e da cui dipende Gatún. In effetti gli operai italiani che qui lavorano, sono in massima parte operai *avventizi* (vedi appresso il significato speciale da attribuire a questa parola) più propriamente impiegati ai lavori di risanamento della città, e quindi alla fognatura, condotta di acque, pavimentazione, ecc., alle dipendenze di un bravo *foreman* italiano, Antonio de Luca, di cui mi piace qui fare il nome, per la premura ed interessamento che ha sempre dimostrato verso i nostri compatriotti.

Gli alloggi per gli operai in Gatún sono disseminati ai piedi delle colline che circondano la località ed essi erano allora una dozzina di cui due propriamente destinati ai nostri, dove essi però erano mescolati a degli spagnuoli. Essi erano capaci di 84 letti ed erano in buonissimo stato, ad eccezione di qualche rete rotta. Questi alloggi sono tutti di recente costruzione.

La *Mess-hall* è la più vasta fra quante ne esistono lungo la linea, capace di 570 posti, ed io ebbi occasione di vederla nell'ora del pasto tutta gremita di operai. Occorre qui notare che l'accampamento di Gatún era allora, e continua ancora ad essere il più popolato di operai de' varii centri di lavoro lungo il Canale, per i grandi lavori della diga, delle chiuse e dello *spill-way* che ivi si stanno eseguendo, senza contare il lavoro di costruzione della nuova ferrovia Colón-Panama, iniziato in quell'epoca a questo punto ed il cui tratto corrispondente è ora ultimato. In quell'epoca vi erano a Gatún, oltre una maggioranza numerica di spagnuoli, moltissimi greci con un'appendice di turchi e siriaci; venivano in terza linea, per numero, gli operai italiani.

Nel visitare la *Mess hall* fui tosto circondato da un certo numero di operai italiani, alcuni dei quali mi espressero vive lagnanze per il vitto, dicendo che il cuoco, di nazionalità greca, serviva loro la carne putrida, che i legumi erano crudi, che egli cucinava in maniera da accontentare solo i propri connazionali, che speculava sulle razioni di vitto, ecc. Queste lagnanze, per altro, erano infondate e rispondenti solo a qualche circostanza di fatto transitoria; così effettivamente qualche giorno prima era accaduto che la carne fosse avariata e sostituita in quel giorno da carne in conserva; che il baccalà, servito in altro giorno non era stato ben preparato e così qualche altro inconveniente minore; eppoi occorreva anche tener presente le difficoltà di preparare da mangiare a circa seicento operai in una volta e quella di accontentare i vari gusti. È certo che in quel giorno in cui io ero capitato colà all'improvviso (come era anche accaduto nelle mie ispezioni precedenti) il vitto era buono e presso a poco dell'istessa qualità e dell' identica preparazione constatate altrove.

Non pertanto, poichè il numeroso concorso di operai in quella *Mess hall* rendeva effettivamente difficile il funzionamento del servizio di cucina, ed era opportuno che ci fosse colà un cuoco italiano che sapesse meglio soddisfare i desideri dei nostri, così sollecitai immediatamente il *supervisor* locale Mr Dix, giovane inglese che trovai allora ed in appresso oltremodo cortese e premuroso nell'attendere ogni mia sollecitazione, perchè sceglieste anche un cuciniere italiano per esibirlo al servizio dei nostri, e la mia proposta fu subito accolta.

Di altri speciali reclami io nulla intesi in questa visita, e tutto si riduceva a qualche lagnanza isolata. Avendo poi domandato a questi operai se, migliorate le condizioni del vitto, conforme il loro desiderio e supponendo che nessun altro inconveniente si presentasse in appresso, essi avrebbero avuto piacere di rimanere sul posto, essi mi risposero concordemente di sì. Per essi era indifferente vivere in questo od in altro posto; nè essi consideravano eccessivamente faticoso il lavoro nè insopportabili le condizioni climatiche locali come altri operai mi aveano dichiarato nelle precedenti visite agli altri accampamenti. Quanto alle condizioni sanitarie queste si erano mantenute tra essi abbastanza soddisfacenti.

Il numero degli italiani allora residenti in questo accampamento era di circa 100, di cui la maggior parte sardi e piemontesi; pochi qui erano siciliani, pochi napoletani e due o tre toscani.

In questa mia prima ispezione, io visitai anche l'infermeria locale, capace di 45 letti e che allora si era intenti a modificare, in maniera da separare gli operai europei da quelli di colore (la cui commistione coi bianchi avea provocato vive lagnanze da parte di questi ultimi), e l'ospedale locale. Quest'ultimo giace sulla sommità di una collina, in bellissima posizione, affatto isolato da ogni altro edificio, ed è affatto nuovo ed assai ben tenuto. È capace di 44 letti ripartiti in due piani, con riparto speciale per gl'impiegati, ed un padiglione isolato per malattie contagiose. Esso è uno dei quattro ospedali divisionali sparsi lungo la linea, ed è forse il migliore tra i vari.

Visita all'accampamento di Cucaracha.

Questo accampamento, tra' varii, è di più difficile accesso, essendo collocato, presso a poco a metà cammino tra Culebra e Pietro Miguel, in una località fuori mano, a cui non si può accedere che o a piedi o per mezzo di qualcuno dei treni di lavoro, o treni di materiali che percorrono le linee ferroviarie accessorie al taglio di Culebra. L'accampamento si estende in una breve vallata ai piedi di una collina, segregato quasi dagli altri paesi o centri di lavoro sparsi lungo la linea.

Nell'accampamento di Cucaracha, all'epoca della mia visita, erano una novantina di italiani ed altrettanti spagnuoli; la maggior parte dei nostri erano sardi e siciliani, con un piccolo nucleo di piemontesi; quasi tutti erano arrivati nel Canale da un'epoca relativamente recente e provenivano, al solito, da porti francesi.

Recatomi nella *Mess hall* proprio nell'ora in cui gli operai vi erano raccolti per il pasto del mezzogiorno, vi intesi delle lagnanze per il vitto, cagionato da che quivi si faceva cucina prevalentemente spagnuola (a base dunque di ceci, fagiuoli e legumi in genere) più che di pasta all'italiana. Il saggio di minestra che io gustai allora, a base di ceci e riso, mi parve buona e la carne poi era buonissima.

Tenni mente però del loro legittimo desiderio di avere un cuoco italiano, promettendo di provvedervi al più presto.

Tranne queste lagnanze per il vitto, io non intesi in questo accampamento alcun reclamo degno di nota. Devo anzi confessare che il gruppo di operai che trovai allora colà mi fece la più simpatica impressione, per la modestia delle sue esigenze e pel modo schietto e bonario con cui mi parlarono. "Se il nostro vitto fosse migliorato, essi mi dicevano, noi non avremmo di che dolerci e potremmo dichiararci soddisfatti". In effetti, le condizioni materiali del lavoro erano giudicate da essi non gravi, il trattamento dei sorveglianti e superiori immediati buono, soggiungendomi che essi non aveano che a lodarsi del contegno degli agenti di polizia a

loro riguardo. Quanto alle condizioni sanitarie esse si mantenevano soddisfacentemente buone.

Gli alloggi in questo accampamento aveano il vantaggio di essere esclusivamente forniti di letti da campo; più comodi e più adatti a riposarvi delle brande a telajo o in ferro e comportanti un numero assai minore di operai nello spazio che li racchiude.

In quel primo periodo di ispezioni — che si estese dai primi di luglio alla metà di agosto — fu agli accampamenti suddetti che io limitai le mie visite, essendo essi quelli, sui 27 centri di lavoro allora esistenti, in cui era raccolto il maggior numero d'italiani. Altri operai italiani erano frazionati in altri accampamenti, ma in numero trascurabile per lo scopo delle mie indagini, mentre quanto io avea visto e constatato nelle ispezioni suddette era più che bastevole per cominciare a darmi un'idea adeguata della condizione dei nostri. In appresso vennero sorgendo altri accampamenti con prevalenza di operai italiani, o, per meglio dire, in alcuni dei centri di lavoro già esistenti vennero destinati operai italiani sopraggiunti nel frattempo e spostati da altri luoghi. Perchè una delle caratteristiche dei centri di lavoro lungo la linea è quella di non conservare a lungo una fisionomia propria per quanto concerne il numero e la nazionalità degli operai che vi sono raccolti; si ha lungo il Canale, e ciò lo si comprende agevolmente, un frequente spostamento di masse operaie, un flusso e riflusso incessante di lavoratori, destinati là dove si ha nuovi lavori da compiere e da quei posti dove i lavori sono stati portati a compimento.

Pertanto il numero delle forze operaie nei vari centri di lavoro è variabilissimo da un periodo all'altro ed è perciò che mi riusciva difficile farne di tratto in tratto l'esatto controllo. Gli accampamenti nei quali furono in appresso destinati degl'italiani furono quelli di Tabernilla, S. Pablo, Caimito Malato (che è una frazione di S. Pablo), Matachin (e propriamente *George-Town* e Sta Cruz che sono frazioni di questa) e Miraflores, mentre nel frattempo, scemava considerevolmente il numero dei nostri negli altri accampamenti. A questi nuovi accampamenti io venni estendendo le mie ispezioni, rinnovandole periodicamente in essi e negli antichi,

ma poichè è già noto lo scopo che io mi proponevo nelle stesse, così non occorre discorrerne più oltre partitamente; e d'altronde esse rientrano nell'opera generale di tutela e vigilanza da me esercitata e di cui terrò discorso in appresso. Ma prima di trattare di questa è indispensabile che io esponga tutta quella serie di dati potuti raccogliere sul trasporto degli operai e sulle condizioni del lavoro nella Canal Zone in più diretto rapporto cogli operai italiani.

VI.

Dati e notizie riguardanti gli operai ed il lavoro in genere

Arruolamento e trasporto degli operai nel Canale.

L'arruolamento degli operai europei pel Canale (il cui complesso assieme a quello dei lavoratori di colore costituisce come ho già detto il cosiddetto *unskilled labor*) veniva compiuto per conto della Commissione del Canale, da una speciale Agenzia che avea il suo centro a Parigi, il suo principale ufficio a Marsiglia, e per suo principale agente, oltre uno speciale rappresentante del Governo americano a Parigi, certo signor Dubois.

Quest'Agenzia per mezzo dei suoi emissari ha fatto in passato (mi riferisco principalmente a quell'epoca in cui avvennero le più numerose spedizioni di operai europei, la quale si può dire vada dalla metà del 1906 ai primi mesi del 1907) la più attiva propaganda per invogliare gli operai a recarsi in Panama, e stabilì in Marsiglia il suo centro di arruolamento. Tra gli operai venivano diffusi dei fogli volanti ed un opuscolo dal titolo: "Dati riferentisi al Canale di Panama e le condizioni mediante le quali gli operai saranno ammessi a lavorare per l'apertura del Canale"; opuscolo compilato nel modo più goffo e grossolano che sia dato immaginare, ma il cui contenuto, tranne qualche volgare amplificazione, devo confessare rispondeva sostanzialmente al vero.

A Marsiglia venivano arruolati non pure operai italiani, ma di altre nazionalità, quali francesi, greci e spagnuoli, benchè in

appresso questi ultimi fossero direttamente imbarcati dai porti spagnoli di Santander e Vigo e circa agli operai greci, quando se n'era arruolato in Grecia un buon numero, si mandava un vapore a rilevarli che li conduceva a Marsiglia. Poichè bisogna rilevare sin d'ora che ai lavori del Canale hanno finora concorso operai di diverse nazionalità europee, sempre però con prevalenza numerica assoluta di spagnuoli, i quali si son dimostrati al pari dei nostri assai bravi e simpatici operai.

Gli operai arruolati versavano a Marsiglia 10 lire di caparra, che venivano loro restituite nell'atto d'imbarcarsi; e da Marsiglia venivano diretti, in ferrovia, a Bordeaux e più frequentemente a S. Nazaire, da dove seguivano per la loro destinazione coi vapori della *Compagnie transatlantique française*.

Per quante diligenze io abbia usato, non mi è stato possibile raccogliere dati precisi sull'entità delle prime spedizioni di operai italiani dalla Francia pel Canale; i dati potuti raccogliere in proposito sono assai confusi e contraddittorii. Possiamo solo ritenere che queste prime spedizioni avvenute coi vapori " Martinique, " Versailles, " France, " Canadà, " ecc. furono molto numerose ed esse riversarono nel Canale una massa considerevole di operai.

Il massimo numero di operai italiani nel Canale fu raggiunto ai primi del 1907 ed in quell'epoca, secondo le notizie raccolte, esso deve aver toccato i 3000.

Anteriormente all'arrivo delle prime spedizioni non esistevano nel Canale che pochissimi operai. Io ho notizia di un'unica squadra d'italiani, composta di 20 persone, venuta da New-York con contratto speciale e senza obbligo di pagamento del passaggio, ed arrivata approssimativamente nel Canale nel luglio 1905. Vari altri braccianti italiani che si trovavano per loro conto in Panama e Colón, quando si iniziarono i lavori domandarono d'ingaggiarvisi e qualcuno di questi anziani io ho conosciuto nella mia dimora sul Canale.

Dire che questi operai delle prime spedizioni fossero tutti fiore di galantuomini equivarrebbe ad affermare cosa non vera, ed io ho già riferito le altrui impressioni circa le qualità dei primi emi-

granti arrivati nel Canale. Certo gli arruolamenti pel Canale in quei primi periodi furono fatti con poca cura e discernimento; senza ricercare tanto per il sottile ed indagare circa i precedenti delle persone arruolate, si accettava gente di ogni risma e colore, purchè questa gente facesse numero. Questa circostanza spiega come le prime traversate dei vapori francesi con carico di emigranti di differente nazionalità fossero contrassegnate da continue agitazioni e da varii tentativi d'insubordinazione qualcuna delle quali si dovè reprimere con la forza.

Gli operai arruolati in Europa dall'Agenzia di cui sopra o da altra che eventualmente oggi può averne preso il posto, e trasportati nel Canale, vengono considerati come operai *contrattati* e sono tali pel semplice fatto dell'arruolamento contratto e della tacita approvazione dei patti di lavoro, non perchè essi, all'atto dell'imbarco o al loro arrivo, firmino alcun contratto, come erroneamente si sarebbe indotti a credere. Invece l'operaio europeo, arrivato sul posto non riceve che una placca metallica (*metal-check*) con un numero d'ordine col quale, oltre che col proprio nome, è iscritto nei registri del lavoro. Non si richiedeva allora nè si richiede adesso all'operaio nè il passaporto, nè alcun altro titolo che attesti dei suoi precedenti personali.

Dal semplice fatto adunque di essere arruolato e dalla placca che riceve, l'operaio appena arrivato, comincia a compiere il servizio a cui è tenuto, usufruendo di quegli attributi ed in certo modo di quei diritti che spettano appunto all'operaio *contrattato*. Fra questi il più notevole è la stabilità, nel senso che un operaio *contrattato*, ammesso di mancanze o colpe commesse, non può essere mandato via e, che io mi sappia, le riduzioni di mano d'opera nel Canale almeno sino a quando io sono rimasto sul posto, non hanno mai comportato licenziamenti di operai *contrattati*.

Occorre anche aggiungere, per essere conformi al vero, che mentre il contratto, per quanto non compiuto nelle forme a cui noi siamo abituati in Europa, impegna moralmente le autorità americane a tenere alla propria dipendenza gli operai arruolati, non impegna in nessun modo questi ultimi a rimanere sul posto,

e ciò è dimostrato dalle centinaia di operai che nei primi mesi hanno lasciato il Canale, senza aver finito di soddisfare il loro debito e senza che per essi fosse adottata alcuna misura repressiva. Ed oltre agli operai partiti in massa per emigrare altrove, io ne ho conosciuti moltissimi che alla spicciolata si son recati in altri paesi senza essere altrimenti molestati. L'unica misura preventiva — la quale pare a me giustificata — che le autorità americane adottano per opporsi all'esodo generale o parziale di operai alla loro dipendenza è quella di non concedere loro il passaggio sui vapori della *Panama railroad* (Compagnia di navigazione alla dipendenza della ferrovia del Canale, la quale fa un servizio settimanale tra Colón e New-York) quando essi non presentino alla relativa agenzia un biglietto attestante che essi hanno pagato il loro debito di viaggio; ma ciò non impedisce a questi stessi operai, se vogliono andar via, di imbarcarsi su altri vapori. Io credo infine che l'aumento nella ritenuta di viaggio sul salario, portato con disposizione del decorso ottobre 1907 da L. 20 a L. 50 mensili, sia stato soprattutto determinato dalla necessità in cui si è trovata la Commissione del Canale di porre un freno a queste partenze, nel senso che l'operaio che in breve tempo ha pagato il suo passaggio è meno disposto ad andar via, volendo innanzi tutto rifarsi delle spese sostenute per esso con corrispondenti economie.

Agli operai arruolati venivano anticipate le spese di trasporto, calcolate in L. 235 da essere poi scontate sui futuri salari. A proposito di tal prezzo di viaggio varie critiche ho lette ed intese, oltre di quelle di cui è fatta menzione più innanzi, — non saprei se all'indirizzo delle Autorità americane o dell'Agenzia di emigrazione da queste mantenuta, — intese a rilevare che mentre il prezzo del viaggio dall'Europa a Panama è di L. 200, si facevano pagare 35 lire in più all'emigrante. Ora, unicamente per ristabilire la realtà della cosa, occorre, innanzi tutto, far presente che il prezzo del passaggio in L. 235 era già indicato sui foglietti di propaganda già ricordati, per cui l'operaio che si arruolava sapeva in precedenza quello che dovea pagare pel suo viaggio.

Inoltre, se il costo del passaggio è di 200 lire dai porti di Genova e Barcellona, non è tale dai porti francesi e sui vapori della *Transatlantique*, nei quali non esiste una terza classe conforme alle nostre, ma un'altra di carattere più speciale e molto più cara, ond'è che il trasporto di veri e propri emigranti o lavoratori sugli stessi importa alcune modificazioni da apportare sul piroscampo; per ultimo, occorre calcolare il prezzo del trasporto in ferrovia da Marsiglia o Bordeaux o S. Nazaire che è abbastanza forte. Con ciò non voglio già dire che 235 lire per il trasporto di un emigrante, essendo questo trasporto fatto in blocco, non fossero molte, e non è neppure difficile immaginare che il dippiù su quello che potremmo considerare quale prezzo ordinario del passaggio andasse a finire nelle tasche dell'agente arruolatore; ma data l'anormalità di un arruolamento compiuto all'estero, non dirò clandestinamente, ma abusivamente, e senza il controllo di alcun Governo *interessato*, qual meraviglia che l'Agenzia di Marsiglia manipolasse a modo proprio il prezzo dei noli, pur potendo apparentemente dimostrare che i noli non erano esagerati?

Occorre infine notare che con disposizione in data del 21 ottobre 1907, agli operai che da quell'epoca sono arrivati al Canale, il viaggio è stato computato in ragione di 40 dollari pari a duecento lire, che è appunto, come dicevo or ora, il prezzo comune del passaggio in terza classe sui vapore italiani e spagnuoli che da Genova arrivano a Colón.

Quanto alla gente di colore, i centri del loro arruolamento sono alla Martinique ed a Barbados, da dove vengono trasportati nel Canale sui vapori della *Royal Mail* o su quelli della stessa *Compagnie transatlantique*. Tutta questa gente di colore proviene, oltre che dalle isole suddette, dalla Giamaica, ed in misura minore da S. Thomé, Sta Lucia, Guyane ed è comunemente designata coll'appellativo di *west indians*, il quale si riferisce così alla loro provenienza come alle loro caratteristiche etniche essendo essi esclusivamente neri e mulatti. Sino alla metà dell'anno 1906 questi lavoratori di colore costituivano l'assoluta maggioranza degli operai del Canale, ma da quando si ebbe acquistata la convinzione che

con essi non si poteva compiere un lavoro soddisfacente e sollecito la Commissione si vide nella necessità di procedere all'arruolamento di lavoratori europei il cui numero d'allora venne aumentando rapidamente. Così mentre al 30 giugno 1906 vi erano nel Canale soli 500 europei di contro a 13,625 operai di colore, al 30 giugno 1907 le forze europee nel Canale arrivavano a 4,317 individui in correlazione a 14,601 *west-indians*, notando che durante questo periodo sono stati introdotti nel Canale 6,899 europei e 10,947 uomini di colore, il che fa, in complesso, una media di circa 1500 uomini per mese. Se tutt'ora questi operai di colore rappresentano la maggioranza numerica assoluta fra tutti i lavoratori del Canale, non bisogna dimenticare che mentre essi costituiscono la forza o la massa bruta indispensabile nelle opere da compiere, molti di essi sono poi adibiti ad una quantità di servizi e di bisogne a cui i bianchi non si presterebbero.

Salario degli operai.

Gli operai italiani od europei (o bianchi in genere) sono pagati in ragione di 20 *cts.* di dollaro ossia di una lira per ciascun'ora di lavoro che compiono, mentre i negri e gli operai di colore in genere ricevono 12 *cents* per ora; e siccome generalmente sono 9 le ore di lavoro che giornalmente si compiono, così sono 9 le lire di paga giornaliera dell'operaio, le quali però rimangono sette detraendone le due lire che egli paga per il vitto.

Circa il computo delle ore di pioggia durante il lavoro, si è per vario tempo seguita questa pratica (in conformità ad una disposizione dell'ingegnere Stevens, già presidente della Commissione del Canale, in data del 12 ottobre 1905), che cioè quando la durata delle piogge non eccedeva un'ora durante un periodo di 4 ore di lavoro, questo tempo non doveva essere sottratto alla paga giornaliera; se invece superava tal tempo veniva dedotto. Da varii mesi a questa parte, però, in conformità ad altra disposizione emanata dall'ingegnere Goethals, in data del 7 dic. 1907, qualsiasi sospensione di lavoro cagionata dalla pioggia deve essere

sottratta alla paga. Non occorre dire che la prima disposizione era molto più liberale dell'attuale per quanto, anche al presente, i brevi periodi di pioggia non vengano computati. Occorre anche aggiungere che, per quanto le piogge sieno frequenti, pure alla prova dei fatti si verifica che il numero delle ore di lavoro che, per essa vengono sottratte nel mese, è in realtà inferiore a quello che potrebbe supporre; il che, forse, è in rapporto alla generale brevità della pioggia. La media delle ore di lavoro nel periodo più acuto delle piogge può calcolarsi in 92 su 117 — quali normalmente dovrebbero essere — nella quindicina (esclusi da questa i due giorni festivi). Nel mese di maggio 1908, benchè piovosissimo, si sono avute, nell'insieme, 22-23 giornate di lavoro complete.

Le Autorità americane concedono integralmente la paga giornaliera in quei giorni che gli operai non lavorano per la ricorrenza di una festa nazionale degli Stati Uniti. Tali giorni di paga gratuita ricorrono il 1° gennaio, il 20 febbraio, il 30 maggio, nel cosiddetto *Labor day* e nel *Thanksgiving day* e, per ultimo, il 25 dicembre.

Oltre le 9 ore di lavoro ordinario, ridotte temporaneamente ad 8 in qualche accampamento si verificano pure (e prima con maggiore frequenza di adesso) ore di lavoro straordinario ed ore di lavoro nei giorni di festa, queste ultime retribuite in ragione di L. 1.50 per ora.

Ai salarii degli operai venivano sino ad una certa epoca sottratte mensilmente 20 lire delle spese di viaggio sostenute per essi dalla Commissione ed essendo queste calcolate in L. 235, occorre 12 mesi ad un operaio per liberarsi completamente dal suo debito. Oggigiorno, come si è accennato, mentre il costo del viaggio è ridotto a L. 200, esso viene scontato con quattro ritenute mensili di L. 50.

Circa il salario occorre anche notare questo particolare singolare, che cioè, mentre gli operai arruolati all'estero, nel modo con cui si è fatto menzione più innanzi, considerati come *contrattati*, ricevono la paga di cui sopra, invece gli operai che si son pagati

da sè il trasporto dall'Europa nel Canale, ossia che sono arrivati qui per loro conto in cerca di lavoro, e che vengono considerati quali avventizi o straordinari, ricevono una paga di sole L. 7,20, ossia 16 *cents* per ora. In verità, io non son riuscito ad afferrare la ragione di questa differenza di trattamento, ed essa non mi è sembrata conforme a giustizia. In effetti a me sembra che l'operaio il quale si offre *spontaneamente* di lavorare nel Canale, meriterebbe maggiore riguardo e considerazione dell'operaio arruolato, poichè mentre egli mostra col passo che ha fatto di aver fiducia nell'Impresa a cui si offre, l'altro, volere o no, mostra di avere ubbidito alle sollecitazioni altrui. Dippiù, l'operaio arruolato, venuto con viaggio anticipato, può da un momento all'altro andarsene via con che la Commissione subisce una perdita; per l'arrivato spontaneamente quest'inconveniente si verifica difficilmente. Ma, evidentemente, altri sono i criterii dai quali è guidata la Commissione del Canale nello stabilire questa differenza di paga; ed accennato a questo particolare, non è il caso per me d'insistervi ulteriormente. Occorre solo aggiungere, che mentre l'operaio contrattato all'estero ha la garanzia di non essere congedato, quello avventizio può esserlo da un momento all'altro, per riduzione di forze e di lavoro; e purtroppo questa circostanza ha dato luogo a qualche grave inconveniente, come avrò agio di esporre più particolarmente in appresso.

Per altro, con una circolare del 30 novembre 1907, è disposto, essersi trovato conveniente che operai della classe suddetta (cioè avventizi) che si son mostrati degni di un compenso addizionale, possano esser promossi ad una paga maggiore dopo sei mesi di lavoro.

Gli operai contrattati sono anche contraddistinti dal numero d'ordine delle loro placche metalliche che si estende da 1 a 10,000. I numeri più alti vengono assegnati agli operai avventizi od ai lavoratori di colore.

A tutti gli operai, come agli impiegati, si distribuisce a loro richiesta un cosiddetto *coupon-book* o libretto di boni col quale essi possono fare acquisti, sino alla concorrenza di cinque dollari,

per ciascun libretto, di articoli svariati presso i vari depositi del Commissariato generale del quale è stato fatto cenno, inteso a fornire a tutti gl'impiegati ed operai del Canale qualsiasi articolo di rifornimento personale di cui possono avere bisogno.

Modo di paga degli operai.

Occorre, innanzi tutto, premettere che le paghe degli operai erano dapprincipio quindicinali, ma in appresso, con disposizione dell'ingegnere capo, in data del 21 agosto 1907, che divenne effettiva al 1° ottobre successivo, essi divennero mensuali; e ciò sia per gli operai in genere, come per qualsiasi altra categoria d'impiegati. Tale disposizione, anzi, nei primi momenti cagionò un certo stato di fermento e d'irritazione soprattutto nel ceto commerciale di Colón e Panama il quale allegava che col rendere le paghe mensili gli operai e gl'impiegati avrebbero minore occasione di spendere e fare acquisto nei negozi, con che esso ne rimaneva danneggiato. Ma questo fermento poco per volta si calmò e tutti accettarono il fatto compiuto. Per mio conto, son d'avviso che, in relazione agli operai, forse giovi più il sistema della paga mensile, perchè così essi hanno minore occasione di consumare parte dei loro quattrini in spese occasionali e perchè anche se occorresse da loro parte avanzare dei reclami per erronee ritenute e sbagli sul loro salario, questi, a ben considerare, diventano in sostanza meno frequenti col sistema delle paghe mensili.

Le ore giornaliere di lavoro degli operai sono annotate in un apposito quaderno, il cosiddetto *time-book*, che è in mano del *foreman* o sorvegliante o capo di ogni singola squadra di operai in ogni centro di lavoro. Questo quaderno ha delle colonne per ogni foglio, in cui possono essere notati i nomi e cognomi di dieci operai. All'indicazione del nome, corrisponde un quadratino (conforme la figura annessa),



diviso alla sua volta in quattro quadratini più piccoli; per ogni quarto di giornata di lavoro compiuto, il *foreman* fa un punto col lapis nel centro di ognuno di questi quadratini; e se l'individuo ha lavorato 9 ore esatte egli mette questo numero nel mezzo, e così 8 od altro numero conforme le ore di lavoro compiuto nella giornata

Quando si compiono ore di lavoro straordinario, esse si segnano in un quadratino accanto, conforme l'annessa figura:

	ore straord.
--	-----------------

Vi ha due *time-books* per ogni gruppo di dieci operai, l'uno pei giorni dispari e l'altro per quelli pari. Ciascuno di essi è portato volta a volta di sera dal sorvegliante all'ufficio locale del *time-keeper* (misuratore, calcolatore del tempo) annesso ad ogni ufficio locale del lavoro riprendendolo nella mattina successiva; ossia il sorvegliante lascia la sera, ad es., il libretto di lavoro del giorno dispari e prende la mattina successiva quello del giorno pari e viceversa. Nell'ufficio locale del *time-keeper* si registrano poi in apposito libro le ore di lavoro compiuto dai singoli operai. Il computo delle ore complessive di lavoro compiuto in ciascun mese e del salario corrispondente a ciascun operaio viene però fatto nell'ufficio centrale delle paghe che ha sede ad Empire (*Disboursing-Office*), in base all'assieme dei *time-books* colà inviati alla fine del mese; ad Empire stesso si preparano i singoli *checks* di pagamento, che sono poi rinviati al *time keeping office*, dei vari centri di lavoro.

I boni di paga sono pronti nei vari uffici all'8 di ciascun mese, ma essi, salvo casi eccezionali, non sono consegnati sino al giorno prima che deve arrivare il *treno-paga*, e gli operai sono tenuti a presentarsi essi stessi all'ufficio relativo per ritirarli.

Il treno paga compie il suo servizio dalla Boca a Culebra il giorno 12 del mese; da Empire a Gorgona il giorno 13; da Mamei a Gatùn e Mindi il giorno 14; quanto all'ufficio di Cristobal e

Mount-hope essi pagano in qualsiasi tempo durante il mese; a Portobello la paga si compie il giorno 11 o 12 di ciascun mese.

Quando il carro paga non possa, per una circostanza straordinaria, compiere il suo giro, si possono riscuotere gli *checks* nei tre uffici di Ancón, Empire o Cristobal.

Gl'impiegati addetti al calcolo del tempo di lavoro (*time-vouchers* — garanti, mallevadori del tempo) non emanano nè pagano boni di paga nel mese in corso, ammenochè non si conosca che l'operaio sia per andar via. A scopo d'identificazione è poi richiesto ai relativi uffici, la placca metallica recante il numero di lavoro di ciascun operaio od una ricevuta che faccia fede della esistenza della stessa, ed i boni di paga non sono consegnati ed il pagamento eseguito senza l'esibizione della stessa.

I boni di paga diventano nulli dopo 60 giorni, e quelli non reclamati vengono allora restituiti all'ufficio paga di Empire, di dove vengono nuovamente emessi a richiesta dell'interessato. Gli operai che lasciano un dipartimento di lavoro per entrare in un altro, hanno i loro *checks* di paga assicurati col riferirne agli ufficiali di paga, rendendo ad essi noto il numero dei precedenti *checks* e la data in cui hanno lavorato.

La vita degli accampamenti e le condizioni del lavoro.

Occorre innanzi tutto rilevare che i vari alloggiamenti operai colle loro dipendenze, costituiscono delle sezioni distinte nei vari gruppi di abitazioni della Canal-Zone, rappresentando dei veri quartieri operai nei vari centri sparsi lungo il Canale. La popolazione operaia europea vive poi affatto distinta e segregata, così negli accampamenti come nelle linee di lavoro, da quella di colore; quest'ultima ha alloggio e cucina a sè, e molta parte della stessa vive, con le rispettive famiglie, in piccoli villaggi o frazioni aggregate ai rispettivi centri di lavoro. Intanto con questa divisione netta e recisa dei due grandi gruppi di popolazione operaia, oltre al salvaguardare con savio accorgimento il prestigio e l'amor proprio degli operai europei, viene evitata ogni causa

di attrito e di conflitto tra essi e gente di colore, mentre per solito, tra i gruppi differenti di popolazione europea esiste un lo-devole buon accordo e fratellanza di lavoro.

La vita negli accampamenti è assai semplice e regolata con metodo rigoroso. Alle 6 del mattino viene suonata la sveglia e l'operaio, compiuta una rapida pulizia personale, si reca alla *mess-hall* a farvi la sua prima colazione: caffè con latte o cioccolato; pane, un pezzo di carne rinfredda o salame, salmone e marmellata di frutta. Alle 7 precise deve trovarsi al lavoro, al quale egli si reca, quando esso non si compia proprio nelle immediate vicinanze dell'accampamento, con treno ferroviario. Ritorna dal lavoro alle ore 11 e mezza od a mezzogiorno, si reca alla *mess-hall* per prendervi il suo pasto del mattino. Ad un'ora deve trovarsi nuovamente sul lavoro, dove rimane sino alle 5 e mezza; alle 6 ha luogo il pasto della sera. Dopo questo egli può trattenersi a suo bell'agio nell'alloggiamento o nell'accampamento; per solito egli utilizza questo tempo in piccole faccende domestiche; però vari operai impiegano, o meglio impiegavano, la loro serata a giuocare. Il giuoco a denaro è severamente proibito negli accampamenti e molti operai che sono stati trovati con le poste dinanzi le hanno perdute irremissibilmente; però in appresso essi eludevano la sorveglianza delle guardie dando al giuoco l'apparenza di un innocente passatempo. Mi si è assicurato che al tempo dell'arrivo delle prime spedizioni si faceva negli alloggiamenti un giuoco d'inferno, in cui furono perdute delle somme considerevoli; al presente questo sconcio, credo, sia definitivamente cessato. Alle 9 ed alle 10 poi, secondo i mesi, viene suonato il silenzio e gli operai non possono più uscire dall'alloggiamento. Per ogni alloggiamento si ha un paio di guardie notturne che vigilano sul buon ordine, e sulla osservanza delle regole igieniche e disciplinari, mentre poi due inservienti negri, ai quali si dà comunemente il nome di *janitors*, sono incaricati, la mattina, della pulizia dei singoli alloggi.

Si è già accennato che agli operai non è fatto l'obbligo di prendere i loro pasti nelle *mess-halls*, e parecchi di essi vanno a mangiare per loro conto nelle osterie e *restaurants* sparsi lungo

la linea, tenuti da rispettivi connazionali, ed in cui il prezzo dei pasti è presso a poco corrispondente o di poco superiore a quello delle *mess-halls*. Nei primi tempi alcuni operai usavano far da mangiare da sè, in speciali baracche ad essi destinate, provvedendosi di viveri dal Commissariato locale. Ma questo sistema molto incomodo e fastidioso finì coll'essere abbandonato.

Quanto al lavoro propriamente detto, esso si compie per squadre, sotto la direzione e sorveglianza di un *foreman* che, per solito, ha alla sua dipendenza 30 o 40 uomini. Assai sovente, conforme la necessità del lavoro, queste squadre più grandi si frazionano in squadriglie di 10-15 uomini. Durante il lavoro è concessa una certa libertà di azione e di parola, ed inoltre è permesso fumare.

Per dissetarsi l'operaio ha a sua disposizione delle grandi secchie di acqua gelata o dei fontanili in cui l'acqua viene pompata, perchè dappertutto sono state fatte installazioni di acqua potabile. Ho già accennato che, durante il lavoro, girano dei negri con delle bottiglie di soluzione di chinino al rhum, che distribuiscono agli operai che ne fanno richiesta.

Così anche è durante il lavoro che vengono distribuiti agli operai che li richiedono i boni per poter accedere alle *mess-halls*; è in base a questi boni che viene detratto, a fin di mese, l'importo del vitto.

Il lavoro è interrotto di tratto in tratto da tregue e momenti di riposo, nè esso è a considerarsi — per confessione degli stessi operai — quale eccessivamente faticoso. Esso è comunemente lavoro di picco e pala e consiste principalmente nella costruzione di linee ferroviarie supplementari, in rinalzo delle linee stesse, in spianamento di terreno (quello buttato ai fianchi delle linee costruite) ed in qualche altra opera di livellamento. Ho già accennato che i grandi lavori di sterro vengono compiuti esclusivamente cogli *steam-shovels*, e solo raramente capita agli operai di doverne eseguire limitatamente dove le macchine non possono arrivare. Alcuni operai europei sono impiegati nei lavori di mine, pochi come lavoranti speciali, alcuni altri sono al servizio delle sussistenze.

Ripeto il lavoro *comune* lungo il Canale (perchè dovrò discorrere di altro genere di lavoro che dà luogo a gravi inconvenienti) non è a considerarsi quale faticoso od eccessivo; anzi alcuni operai siciliani che aveano lavorato in Algeri ed in altri posti lo dichiaravano persino *leggero*. Certo in alcuni giorni esso può apparire faticoso per l'afa incombente che spossa e per la quale è il caso di dire che veri fiumi di sudore scorrono dal corpo del lavorante; ma perchè esso si compie all'aria aperta ed è sovente mitigato dalla brezza che spira e dalla stessa traspirazione cutanea, così esso riesce meno gravoso di quanto potrebbe apparire. E si può ritenere per cosa *certa* che nessun operaio si è mai doluto con me del lavoro *comune* eseguito lungo il Canale.

In quasi tutti i luoghi di lavoro si ha una tettoia, sotto cui gli operai possono ricoverarsi quando viene a piovere, per quanto le piogge qui sieno così torrenziali che basta qualche momento per rimanerne infradiciati tutti.

Nessun operaio valido e sano può, durante il lavoro, a meno di qualche circostanza eccezionale, rientrare nell'alloggiamento o vagabondare nell'accampamento, nel qual caso egli è passibile di multa.

Se è indisposto egli deve riparare all'infermeria o all'ospedale; uscito dall'uno o dall'altra, se ha bisogno di qualche giorno di riposo, gli viene concesso un biglietto ad *hoc* che gli permette di trattenersi all'aperto senza essere molestato o punito.

È sottinteso che gli operai devono lavorare dove essi sono originariamente assegnati, e non è permesso, a meno di speciali circostanze, mandare un uomo a lavorare da una stazione ad un'altra.

Computo delle forze operaie nel Canale.

Il complesso delle forze operaie nel Canale ha subito delle oscillazioni più o meno sensibili, dall'epoca in cui si cominciò a dare un grande impulso ai lavori, coll'attirare quivi l'elemento operaio europeo, sino al momento presente.

Non è mio compito entrare in dettagli in proposito, tantopiù che mi mancano alcuni elementi per ciò; e solo in maniera generale possiamo dire che il complesso delle forze operaie e così degl'impiegati e funzionari è venuto considerevolmente aumentando dalla metà del 1906 sin verso la fine del 1907; ha subito un certo rallentamento e diminuzione nei primi mesi del 1908; per poi raggiungere successivamente un certo equilibrio e stazionarietà che credo perduri tuttora.

Attenendomi alle cifre più esatte che io posseggo in proposito, le quali si riferiscono alla fine del maggio 1908, il complesso delle forze operaie nel Canale era in quell'epoca il seguente:

L'assieme dei lavoratori (*labourers*) propriamente detti, adibiti principalmente ai lavori cosiddetti di picco e pala, ammontava alla cifra di 9785 uomini, di cui 4962 europei e 4823 delle Indie orientali. Degli europei oltre 3500 erano spagnuoli, il resto era rappresentato da italiani, il cui esatto computo sarà ricordato più innanzi e da operai europei di varie nazionalità.

A questa categoria di lavoratori occorre aggiungere 11,255 persone, comprese nella categoria generica di *artisans* (artigiani) — costituenti in gran parte il già accennato *skilled labor* — nella quale rientrano i macchinisti e meccanici in genere, il personale degli *steam-shovels* e delle draghe, gli addetti al servizio dei treni di lavoro, i carpentieri, i pittori, i pompieri, i capimastri; notando però che a questa categoria è aggiunto, per comodità di classifica, tutto il numeroso basso personale addetto al servizio degli alloggi, degli *hotels*, delle *mess-halls*, dei magazzini depositi, degli uffici, delle infermerie ed ospedali, delle lavanderie ed altri stabilimenti congeneri: quest'ultimo composto esclusivamente da persone di colore fra cui figurano anche molte donne.

Aggiungendo alle categorie suddette quella degl'impiegati veri e propri, che comprende alla sua volta il personale tecnico e d'ordine di ogni dipartimento ed ufficio, ammontante a 4745 individui, ed il personale della *Panama railroad* che forma una categoria speciale che comprendeva nel periodo cennato 7052 individui si aveva, nell'epoca suddetta, un totale di circa 33mila persone nel

Canale alla dipendenza immediata dell' "*Isthmian Canal Commission*". Intorno a questa cifra ha oscillato, negli ultimi mesi di mia dimora nel Canale, il totale delle forze attive e lavoratrici nel Canale istesso, notando però che il computo suddetto riflette tutto il personale presente ed in attività di servizio alla fine di ciascun mese, non figurando in esso tutto il complesso delle persone degenti negli ospedali od altrimenti assenti. In effetti, nell'epoca surriferita tutta la popolazione della Canal-Zone, nel qual computo entrano anche gli abitanti che vi dimoravano per conto proprio, ascendeva a 44,816 persone.

VII.

L'opera mia di tutela e di vigilanza.

Compiuta la prima parte del mio compito, quale si era quello di rendermi un esatto conto della reale condizione di fatto degli operai italiani lungo il Canale, io iniziai, e continuai per tutto il tempo della mia dimora quivi, quell'opera doverosa di tutela e vigilanza a favore degli operai stessi che era lo scopo precipuo della mia missione; opera che si venne esplicando sia con frequenti visite ai singoli campi di lavoro dove erano degl'Italiani, sia col tener conto di ogni singolo reclamo o bisogno che mi fosse esposto personalmente o per lettera, sia col prestare, in speciali occorrenze, la mia assistenza agli operai tutte le volte che me la richiesero, sia con altri speciali compiti e provvedimenti che risulteranno meglio nel corso di quest'esposizione.

L'impressione avuta dalle mie prime ispezioni era stata, in complesso, favorevole. Con la mente allora piena delle tristi narrazioni fattemi, io trovai la condizione reale delle cose ben più soddisfacente di quello che io mi era immaginato. Buona, adunque, mi era parsa, nell'insieme, l'organizzazione dei servizi e dei lavori, e se inconvenienti avevano a lamentarsi, questi erano piuttosto inconvenienti di dettaglio. Circa al vitto, ad es., qualche idea pre-

concetta che io avea sulla sua bontà, istillatami dalle dicerie che avevo inteso intorno a me, venne modificandosi sin dalle mie prime visite, non potendosi negare che esso fosse buono e sostanzioso, ond'è che, se difetti vi erano questi erano da riferirsi qua e là alla sua preparazione non del tutto conforme al gusto dei nostri. In alcuni posti, come ebbi ad accorgermi meglio in appresso, la minore bontà di esso era da attribuirsi alla poca diligenza e forse al non eccessivo scrupolo degli *stewards* che dirigevano il servizio di cucina; mentre in altri *camps* l'opera di questi era assai lodevole, ed essi ponevano una grande cura nel soddisfare gli operai del proprio reparto. Lo stesso, anzi in misura maggiore, si verifica anche per gli *hôtels* americani. Devo anche soggiungere che i reclami per il vitto mi venivano, soprattutto nei primi tempi, esposti da gruppi parziali di operai un po' turbolenti ed incontentabili, mentre la gran massa dei lavoratori conveniva con me che il vitto era a dichiararsi soddisfacente e più che bastevole. Ad ogni modo, io sollecitai ed ottenni, soprattutto col consenso dei *supervisors* locali, che nelle *mess-halls* in cui mancava fosse preposto un cuoco italiano, scelto fra gli operai stessi; e così le primitive lagnanze vennero gradatamente diminuendo. In quei posti dove non fu possibile mettere un cuciniere italiano per l'assoluta maggioranza numerica di operai di altre nazionalità, si fece in modo, con speciali raccomandazioni agli *stewards*, da soddisfare in giusta misura i diversi gusti. Parecchi di questi cucinieri italiani fecero assai buona prova; occorre però aggiungere che alcuni di essi, dopo un certo periodo di tempo, preferirono ritornare al primitivo genere di lavoro, e qualche altro ritornò in Italia, sostituiti alla loro volta da altri. Da ciò una certa instabilità del personale adibito al servizio di cucina, instabilità e fluttuazione che è una delle note dominanti nei servizi del Canale, dove tutto si modifica di giorno in giorno in correlazione alla fluttuazione e spostamento delle singole masse operaie.

Circa gli alloggi essi erano, in sostanza, in buone condizioni e rispondenti ai principali *desiderata* per il luogo; però siccome così allora come in appresso, in ulteriori ispezioni compiute, ebbi

a verificare o un addensamento che a me parve eccessivo, o qualche riparazione da compiersi, una più accurata pulizia da eseguirvi o qualche accessorio da aggiungervi, così anche volta per volta mi adoperai perchè gl'inconvenienti cennati scomparissero ed ebbi il piacere di vedermi quasi sempre atteso con diligente premura. Del resto gli alloggi per gli operai sono, in questi ultimi mesi, non solo cresciuti di numero ma ritoccati e migliorati dappertutto, così da poter soddisfare adesso ogni legittima esigenza.

Contemporaneamente a ciò io cominciai ad occuparmi e dare corso ai vari reclami sino allora esposti dai nostri operai e ad altri presentatimi in appresso, ed in questo lavoro fui efficacemente coadiuvato dal signor Giuseppe Garibaldi. Sul proposito devo aggiungere che, terminate le mie prime ispezioni, fu di ritorno, nel Canale, il suddetto Garibaldi col quale discorremmo a lungo sulla situazione dei nostri, scambiandoci le nostre osservazioni in proposito ed il da fare in conformità; e poco tempo dopo egli ottenne dalla Commissione del Canale, la quale avea avuto agio in passato di apprezzarne lo zelo e le notevoli attitudini, un impiego speciale che poteva dirsi di fiducia e che collimava in buona parte col compito che io dovea espletare. In effetti egli veniva incaricato di accogliere, per conto della Commissione suddetta, i reclami che gli venissero pòrti dagli operai di qualsiasi nazionalità in ordine al vitto, trattamento, alloggi e ritenuta sui salari, di essere intermediario nei conflitti che insorgessero tra essi ed i capi servizio, nonchè di servire da interprete e da assistente nei processi che si svolgessero a carico degli stessi. Certo fu ottimo provvedimento da parte della Commissione del Canale quello di creare un tal posto speciale, di cui era evidente la necessità, ed il Garibaldi ha avuto occasione di rendere, nelle sue funzioni, degli utili servigi apprezzati così dagli operai come dalle Autorità americane. Come intanto le funzioni stesse erano molto late e tali da non poter attendere contemporaneamente ai molteplici incarichi che esse comprendevano e come, d'altra parte, gli operai si rivolgevano indifferentemente a me ed a lui per i loro reclami, così rimanemmo d'intesa che io avrei più propriamente accolto i re-

clami degli operai dimoranti da Colón a Culebra, e per il resto della linea vi avrebbe più specialmente atteso lui. Il fatto è che con direttive differenti, occupandosi egli per conto delle Autorità americane io per quella del nostro Governo, lavorammo di comune accordo al comune scopo di attendere ai vari bisogni dei nostri operai e migliorarne, per quanto era possibile, la loro condizione.

È un fatto che i reclami degli operai per ritenute erronee sui loro salari, erano in gran parte giustificati, benchè il numero di questi reclami, per quanto concerne i nostri operai, fosse relativamente lieve. Trattavasi, in sostanza, di ritenute di varia entità fatte sulle paghe quindicinali o mensili, dipendenti o da sbagli compiuti dal *foreman* o *time-voucher* nel registrare le ore di lavoro, o da sbagli fatti nell'ufficio di contabilità generale di Empire. Altre ritenute riflettevano le spese di passaggio sottratte nei primi mesi alle paghe mensili, nel senso che vari operai, dopo aver pagato il costo intero del passaggio si vedevano trattenuta qualche rata supplementare. Altri reclami, infine, specie negli ultimi tempi, riflettevano riduzione di paga di operai contrattati che, passati a lavorare da un luogo ad un altro, erano stati considerati in questo ultimo quali avventizi o straordinari; e qualche altro, benchè più raro, concerneva dimenticanza della registrazione di alcune giornate di lavoro di qualche operaio che, dopo aver lavorato qualche giorno in un posto, era stato trasferito in un altro, nel quale ultimo non si era tenuto conto delle precedenti giornate di lavoro. A tutti questi vari reclami fu dato corso, ed ai varii reclamanti fu data piena soddisfazione. Solo però io ebbi ad accorgermi che l'opera di verifica e controllo attraverso il tramite degli uffici locali e quello generale di paga, non era molto agevole ed essa richiedeva un tempo considerevole. Gl'ingranaggi del meccanismo delle paghe, per quanto tecnicamente perfetti, si mostrano, all'atto pratico, un po' complicati e tardi a muoversi; sicchè per tutti i reclami da me avanzati per conto di operai, mi toccò sempre attendere parecchio tempo e tornare varie volte alla carica, per vederli soddisfatti. Sotto questo punto di vista, la procedura potrebbe essere di molto semplificata ed abbreviata, con minor perdita di tempo

di chi avanza il reclamo. Astrazione fatta da questi inconvenienti, a tutti i reclami da me presentati fu fatta, generalmente, piena giustizia; qualcuno mi si dimostrò infondato.

L'opera mia non si limitò a studiare le condizioni materiali dei nostri operai ed a procurare di ottenere un miglioramento nelle stesse, nonchè a dar corso e legittima soddisfazione a tutti i loro reclami, ma ebbe un'altra estrinsecazione pratica, notevolmente utile e benefica; quale si fu quella di trovar lavoro nel Canale a molti tra essi che ne avevano bisogno. Si trattò, in massima parte, specialmente nei primi tempi, di operai che avevano disertato i lavori del Canale nell'epoca dei torbidi colà verificatisi e che dopo essersi occupati per qualche tempo per loro conto, avendo potuto toccar con mano che la primitiva condizione era migliore e più sicura, domandavano di esservi riammessi, il che non avrebbero potuto ottenere senza mie speciali commendatizie e sollecitazioni personali. In appresso fu questione di operai stati congedati per sciopero o per attriti o diverbi avuti coi relativi capi lavoro o perchè la perdita dei loro *checks* metallici ne rendeva difficile la identificazione, i quali anche, senza un mio speciale intervento, difficilmente potevano essere riammessi al lavoro. In seguito si trattò specialmente di operai venuti dall'Italia per conto loro e che senza una speciale guida o direzione si sarebbero trovati assai imbarazzati a trovare impiego, ed in appresso ancora, di questi stessi operai che, stati congedati per riduzione di lavoro, io riuscii a fare impiegare in altri accampamenti. Infine, parecchi lavoratori qui arrivati, riuscirono, per mio mezzo, ad impiegarsi presso aziende private affatto estranee ai lavori del Canale. In complesso io calcolo ad oltre 250 il numero degli operai che, durante il tempo della mia dimora in Colón, mi riuscì ad impiegare o fare rimpiegare.

Tra i vari impiegati americani coi quali fui più di frequente in contatto, è mio dovere segnalare più specialmente il nome di M.^r Edgar Lowe, *superintendent* della Divisione del lavoro di Colón per tutto il tempo della mia dimora quivi, funzionario tra i più diligenti ed operosi ed alla cui premura ed interessamento

nel soddisfare ogni mia legittima richiesta a favore dei nostri operai — soprattutto per quanto concerneva collocamento al lavoro — non potrei qui rendere sufficienti elogi.

Quando poi si verificò dagli Stati Uniti l'esodo di ritorno di grandi masse di nostri operai, dovuto alla grande crisi economica colà scoppiata, io procurai di far deviare nel Canale una parte della corrente, scrivendone di proposito alla Commissione, ma la risposta che io ebbi fu negativa. Il maggiore Gaillard, allora funzionante da *chairman*, per l'assenza del colonnello Gœethals, mi rispose che la Commissione avea già disposto per l'arruolamento di operai in Europa, e che oltre di quelli che si aspettavano, si prevedeva che non ci sarebbe stato bisogno di altri, pur tenendo presente la mia proposta per ogni futura evenienza.

L'opera mia ebbe anche una non spregevole utilità per operai ammalati. L'organizzazione dei campi da lavoro e del servizio sanitario è tale — come si sarà visto — da non permettere ad un sanitario straniero di poter assumere la cura diretta degli ammalati che l'avessero richiesta. Pure, molti operai, per quella maggiore fiducia che in un paese straniero riscuote un medico connazionale, si rivolsero a me per essere curati o per consultarmi circa qualche loro male, ed a tutti io prestai l'opera mia gratuitamente e con loro grande soddisfazione. Devo anzi aggiungere che il frequente contatto che io avea con gli operai, sia negli accampamenti, sia nell'ufficio consolare di Colón, rendeva più frequente l'occasione di queste visite mediche; ed in molti casi erano compiute da me a titolo di controllo per sofferenze allegatemi. Frequentissime nei primi mesi, queste visite divennero successivamente sempre più rare. A molti operai feci anche distribuzione gratuita di medicinali, di cui un discreto *stock* avea portato con me. Molto utile, infine, fu il mio intervento per l'avviamento di alcuni operai negli ospedali locali, ostacolato da qualche speciale circostanza o formalità. Tale era il caso, ad es., di varii operai venuti a consultarmi e che trovati affetti da una malattia in atto, non avrebbero potuto entrare nell'ospedale di Colón senza prima farsi visitare dal medico americano dell'accampamento ed ottenere da questi il biglietto

d'invio. Parecchi altri ammalati, infine, raccomandai, per speciali contingenze, alle cure dei sanitari locali.

La mia qualità di medico mi permise poi curare, con speciale attenzione e diligenza, il servizio del rimpatrio degli operai indigenti, resi inabili al lavoro da malattie sofferte, in maniera da poter soddisfare le legittime esigenze di coloro che realmente aveva diritto al rimpatrio, e respingere con fermezza delle richieste ingiustificate.

Molti operai poi facilitai ed aiutai in faccende di carattere particolare, ed in loro particolari interessi. In ogni affare, grande o piccolo, pel quale essi domandavano il mio intervento e cooperazione, io mi prestai sempre di buon grado; di che essi mi rimasero oltremodo grati e rioscenti.

Del mio intervento personale in alcuni conflitti tra operai e soprastanti, come anche in alcuni scioperi dirò partitamente in uno dei seguenti capitoli, poichè su tale argomento occorrerà distendermi alquanto.

VIII.

Alcuni più speciali dati rispetto alla provenienza, numero e risparmi degli operai italiani nel Canale.

Provenienza degli operai italiani nel Canale.

Dai risultati delle mie ispezioni precedentemente esposti, appariva evidente che la maggioranza assoluta degli operai italiani allora esistenti nel Canale era di operai sardi, e così lo fu per parecchi altri mesi; venivano dopo i siciliani, i piemontesi, i toscani e infine pochi meridionali. La maggior parte di questi operai si trovava già in Francia all'epoca dei primi arruolamenti, ed essi convennero a Marsiglia appena seppero delle richieste di operai per il Panama. In appresso, per quanto concerne gli operai sardi propriamente detti, il loro arruolamento si venne effettuando nel-

l'isola nativa, per opera di agenti locali di emigrazione, in rapporto con l'Agenzia generale di Marsiglia, e che, evidentemente, per il guadagno che loro ne veniva, fomentavano quest'emigrazione locale. Per altro, a questa emigrazione contribuirono anche molto le sollecitazioni degli operai che si trovavano già sul posto, dirette ai loro parenti ed amici, nonchè le disgraziate condizioni economiche dell'isola, come risultò da un'inchiesta speciale fatta compiere dal Commissariato dell'emigrazione, e di cui gentilmente mi furono comunicati i dati più essenziali, mentre io mi trovavo a Colón.

Durò così per qualche tempo quest'arruolamento di operai italiani in Sardegna, i quali, dall'isola si trasferivano in Marsiglia, e di qui venivano fatti seguire per il Canale. Già però nella seconda metà del 1907 il numero dei partenti cominciò a diminuire sensibilmente ed alla fine dell'anno stesso esso era ridotto al *minimum*. In tutto il decorso del 1908, almeno per tutto il tempo che io sono stato sul posto, nessun nuovo operaio italiano contratto è arrivato nel Canale.

Invece negli ultimi mesi del 1907, ed in minor numero nel 1908, è stato più frequente l'arrivo nel Canale di operai italiani avventizi, venuti per loro conto; e di essi una parte si componeva anche di sardi, ma il più gran numero risultava di operai del Mezzogiorno d'Italia e soprattutto di Basilicata. Io calcolo a circa 350 il numero di questi operai arrivati nel Canale durante la mia permanenza quivi. Di essi quasi tutti, come si è espresso più innanzi, riuscirono a trovar lavoro soprattutto per mio intervento diretto; ma parecchi di essi per riduzione di personale (essendo allora pressochè compiuti i lavori di risanamento di Colón nei quali essi erano impiegati) furono congedati nel mese di giugno e luglio e non riuscirono ad impiegarsi più oltre.

Sul proposito occorre che io insista ancora una volta sulle difficoltà che incontrano gli operai avventizi ad impiegarsi nei lavori del Canale. La Commissione del Canale, ripeto, non garantisce che gli operai da essa contrattati, gli altri no; e se questi ultimi

trovano ad impiegarvisi, corrono poi l'alea di essere congedati da un momento all'altro.

Un esempio assai eloquente della difficoltà, anzi dell'impossibilità di trovar lavoro, almeno in alcuni periodi, da parte di operai avventizi, si è avuto dopo la mia partenza da Colón e propriamente verso la fine del settembre del decorso anno. Arrivarono in quell'epoca nel Canale 160 operai sardi, recatisi colà di loro iniziativa (probabilmente anche per suggestione dei loro parenti ed amici lavoratori sul posto); orbene, arrivati in Colón essi provarono l'ingrata sorpresa di non venire in nessun modo impiegati, ed essendo privi di mezzi per ritornare in Italia, e non trovando nella Repubblica di Panama altra fonte di lavoro, il Commissariato dell'emigrazione fu costretto a mettere diecimila franchi a disposizione del console d'Italia in Panama per il loro rimpatrio.

Statistica degli operai italiani.

Io ho fatto varie volte la statistica degli operai italiani lungo il Canale, compito che non è stato per me eccessivamente agevole per il frazionamento già accennato di alcuni gruppi operai italiani in varii accampamenti, per il continuo flusso e riflusso di operai stessi lungo la linea, per cui le forze nei varii accampamenti non conservano a lungo un carattere di stabilità, per la difficoltà da parte degli impiegati americani di distinguere gli operai spagnuoli dagli italiani, inglobati spesso in un'unica nazionalità e, da ultimo, per le varie correnti di emigrazione stabilitesi dal Canale per altri paesi (di cui sarà fatta menzione in appresso) e per gli esodi parziali che pressochè incessantemente si sono verificati. Per altro le cifre che seguono possono ritenersi rigorosamente conformi al vero.

Il maggior numero di operai italiani nel Canale si ebbe, come altrove ho cennato, nei primi mesi del 1907, nella quale epoca esso deve avere toccato i 3000 (ma pur mi sembra più rispondente al vero la cifra di 2500 o 2600). Qualche mese dopo il mio arrivo a Colón questo numero era ridotto a 1700-1800; verso i

primi del 1908 tal numero era ridotto a 1200 circa. Successivamente ancora la diminuzione si è venuta sempre più accentuando sino al momento della mia partenza da Colón.

In quell'epoca, e propriamente alla fine del luglio 1908, era questo il quadro delle forze operaie italiane impiegate nel lavoro del Canale, conforme le più esatte indagini da me compiute.

La Boca	N. 120
Miraflores e Corozal	„ 250
Pedro Miguel	„ 8
Paraiso	„ 17
Culebra	„ 8
Empire	„ 9
las Cascadas	„ 50
Bas Obispo	„ 12
Matachin e Santa Cruz	„ 55
Gorgona (Juan Grande)	„ 28
S. Pablo	„ 47
Tabernilla	„ 50
Gatún	„ 6
Colón (circa)	„ 30
	<hr/>
	TOTALE 690
	<hr/>

Questo numero è costituito in massima parte di operai anziani, di veterani del lavoro, oramai perfettamente adusati al clima ed alle abitudini locali, e di uno scarso numero di operai avventizi tuttora impiegati colà. Se, come è lecito presumere, nessun altro operaio italiano si è recato nel frattempo a lavorare nel Canale, il numero complessivo degli Italiani colà residenti ai primi dell'anno in corso potrà dirsi ridotto a mezzo migliaio circa.

Questa diminuzione sempre più graduale dell'elemento italiano nei lavori del Canale è da attribuirsi, oltre che a trasmigrazioni in massa od isolate per altri paesi ed al ritorno in patria avvenuto nel frattempo di molti operai che avevano realizzato quel programma di economia che li aveva indotti a recarsi colà e di altri cui le condizioni di salute non permettevano una più lunga dimora nel-

l'Istmo, soprattutto al fatto or ora cennato che, tranne per un limitato numero di avventizî, nessun altro gruppo di operai italiani è venuto a colmare i vuoti lasciati dai partiti.

Quest'ultima circostanza, alla sua volta, è in relazione sia col-
l'ostacolata partenza di operai italiani per il Panama, effettuata dal nostro Governo in questi ultimi mesi con maggior efficacia di risultato di prima, sia alla minore richiesta di mano d'opera europea per parte dell'Autorità americane. Ma tutto ciò potrà apparire più chiaro da quanto verrò esponendo nella conclusione di questa relazione.

Risparmi degli operai.

Da informazioni richieste a variî operai circa l'entità dei risparmi che essi riescivano a realizzare colla paga che ricevevano, risulterebbe che un operaio, il quale lavori assiduamente, senza andare incontro a malattie od altri contrattempi e che faccia una stretta economia, senza impegnarsi in spese accessorie o non necessarie, riescirebbe ad economizzare circa 120 lire al mese.

Certo non sono molti gli operai che riescono a conseguire questo massimo di risparmio, ma si può ammettere che al disotto di questa cifra, in proporzioni variabili, ogni operaio che si mantenga in buone condizioni di salute, riesca sempre ad economizzare una certa somma mensile, come del resto sarebbe dimostrato dalle entità di risparmi mandati da essi nel frattempo in Italia.

Circa quest'ultimo particolare, io ebbi cura nei primi mesi del mio arrivo in Colón di assumere informazioni assai dettagliate da fonti competenti, le quali mi dimostrarono che le condizioni economiche degli operai italiani lavoranti nel Canale, anche dopo quel grave periodo di torbidi già ricordato, non erano così cattive come si sarebbe stati indotti a credere. Dalle ricerche da me fatte (si era allora nell'ottobre del 1907) mi risultava che la Casa Bertoli di Panama (una Casa farmaceutica italiana assai accreditata e che compie anche operazioni bancarie) dal novembre del 1906 avea spedito mensilmente in Italia dei risparmi pel valore di L. 15,000,

il che faceva un totale di L. 150 mila (occorrendo per altro notare che in queste somme vi erano anche comprese quelle di operai italiani residenti in Panama).

La Casa *Maduro y hijos* di Panama avea spedito negli ultimi otto mesi delle rimesse pel valore di L. 58 mila, ossia in ragione di L. 7,300 mensili. Altre Case bancarie aveano spedite delle somme pel valore di L. 7-8 mila; aggiungendo a ciò le somme spedite dagli operai alle loro famiglie per mezzo di vaglia postale (*postal money orders*) emessi dai relativi uffici postali della Canal-Zone, si poteva calcolare, che sino a quell'epoca, ascendesse a L. 250 mila l'ammontare dei risparmi spediti dagli operai in Italia.

Mi sarebbe piaciuto anche pel periodo successivo avere dei dati esatti in proposito, ma mi fu impossibile raccogliarli, sia perchè le persone a cui mi rivolsi, pressate dalle loro occupazioni non poterono attendere alle mie richieste, sia perchè i varii uffizi bancari della Zone e soprattutto il più importante fra tutti, l'*International Banking Corporation*, presso cui io sapeva che molti operai avevano depositato i loro risparmi, non erano al caso di distinguere sui registri gli operai spagruoli dagli italiani, nè io poteva pretendere che essi facessero per me questo lavoro fastidioso di sottili ricerche.

Per altro nel corso del 1908 furono assai numerosi gli operai italiani che vennero da me per consultarmi circa al modo più pratico con cui spedire i loro risparmi in famiglia, che io accompagnai nei varii uffizi; e trattavasi ogni volta, di rimesse abbastanza considerevoli.

Possiamo dunque ritenere che anche da Panama è venuto alle famiglie degli operai italiani un contributo più o meno considerevole di faticato risparmio.

IX.

Di alcuni conflitti sul lavoro e qualche considerazione sugli stessi.

Vari conflitti sul lavoro insorsero durante la mia permanenza nel Canale; dei quali alcuni furono composti col mio intervento personale; qualche altro con quello del signor Garibaldi tra i cui compiti, come si è visto, figura anche quello di assistere quale rappresentante delle Autorità americane, gli operai in eventualità siffatte. Dei principali di essi dirò in misura sufficiente.

Il primo di questi conflitti in ordine di data, rimonta all'agosto del 1907 ed esso si verificò nel campo di Gorgona. Tale conflitto ebbe un'origine abbastanza singolare, essendo stato motivato nient'altro che da una riduzione temporanea delle ore di lavoro, portate da 9 ad 8. Intanto questo semplice dato, unito ad altri precedentemente esposti, dimostra quanto sia infondata l'asserzione che l'operaio qui non possa riescire a compiere che poche ore di lavoro diario; invece l'operaio sul Canale non solo è al caso di compiere le ore di lavoro ordinario, ma egli desidererebbe poterne compiere dippiù, e lavorare anche nei dì di festa; non è la lenache gli manca per ciò, ma spesso l'opportunità di poterla adoperare a proprio beneficio.

Nel caso speciale la riduzione delle ore di lavoro poteva dirsi giustificata dalla circostanza che a Juan Grande in quell'epoca erano pressochè terminati i lavori di riempimento e livellamento di terreno, di maniera che mentre nel periodo precedente, come m'informò l'ingegnere Montmorency, arrivavano colà circa 30 treni diarii carichi di materiale estratto dal taglio di Culebra col quale appunto si compivano i lavori di riempimento, allora tal numero era ridotto a 7 od 8; ond'è che i 250 Italiani presenti allora nell'accampamento, aveano poco o nulla a fare; vi era insomma un'esuberanza di personale in rapporto al lavoro da compiere.

Questa riduzione nel numero delle ore di lavoro, provocò le proteste ed i reclami degli operai dell'accampamento; vi furono

poi successive conferenze tra essi ed il capo del personale locale in seguito alle quali alcuni accondiscesero a rimanere nell'accampamento alle condizioni di un lavoro ridotto; i più si rifiutarono e di essi la maggior parte fu destinata negli accampamenti di Corozal e Pedro Miguel, mentre altri si posero in sciopero. Ma a questo punto la questione si venne complicando; perchè gli operai destinati al campo di Pedro Miguel trovarono colà condizioni materiali di lavoro assai sfavorevoli, essendo obbligati a lavorare dentro l'acqua, al che essi si mostrarono ricalcitranti provocando colà un nuovo sciopero; ed allora una loro rappresentanza composta di 7-8 operai venne da me in Colón, dicendo di voler essere riammessa al lavoro in Juan Grande, anche ad orario ridotto.

Il mio intervento in questo caso, fu di notevole efficacia inquantochè io riuscii a conseguire che molti operai fossero riammessi in servizio nell'istesso accampamento di Juan Grande, mentre quegli altri trasferiti nei campi di lavoro più presso Panama e che si erano messi in sciopero, riescirono più direttamente ad impiegarci mercè l'intervento del Garibaldi e nell'istesso tempo essendo cessata, pochi giorni, dopo la necessità del lavoro dentro l'acqua, che avea provocate le proteste dei nostri, tutto allora rientrò nella calma e nell'ordine.

In appresso, verso la metà del novembre 1907, un altro piccolo conflitto nel lavoro sorse nell'accampamento di S. Pablo e fu motivato dal rifiuto di ubbidienza di una dozzina di operai italiani di lavorare dentro l'acqua. Si trattava in questo caso di una misura affatto temporanea che non avrebbe durato più di una giornata, ed era intesa a dare un po' di tregua ad operai neri che per circa un mese erano stati occupati in quel genere di lavoro; ed in seguito al rifiuto dei nostri toccò ad operai spagnuoli sostituirli. In quanto agli operai italiani essi non riceverebbero altra punizione che quella di essere traslocati all'accampamento di Matachin.

Prima di procedere oltre, credo opportuno far rilevare una volta per sempre che questa circostanza del *lavoro dentro l'acqua* rappresenta l'unico *punto nero* nelle condizioni materiali del la-

voro lungo il Canale; per guisa che, mentre le comuni condizioni del lavoro, come ho già rilevato più innanzi e mi piace ripetere qui, sono tali da soddisfare gli operai, questa riesce loro assai dura ed ostica. Se questo modo speciale di lavoro si verificasse tutti i giorni, esso sarebbe al certo insopportabile; ma invece è doveroso aggiungere che esso si verifica di tratto in tratto, ad intervalli più o meno lunghi, secondo speciali necessità che possono presentarsi, e capita all'una squadra o all'altra di operai di compierlo. È una condizione di fatto a cui tutti gli operai devono piegarsi, imprescindibile dalle complesse e singolari opere che qui si compiono nonchè dalla natura del terreno e che non ha altra attenuante che quelle di durar poco. Il più delle volte questa necessità è determinata dal bisogno di collocare delle traverse e quindi delle rotaie ferroviarie lungo il tratto che gli *steam-shovels* devono percorrere per andare a scavare del materiale, mentre d'altra parte si comprende che le piogge abbondanti che cadono possono d'un tratto rendere acquitrinoso un terreno in cui prima si lavorava all'asciutto.

In qualche altro caso i conflitti e gli scioperi consecutivi hanno avuto una diversa origine, tale è il caso di un piccolo sciopero occorso a Matachin nei primi di febbraio del 1908, dovuto alla seguente circostanza. Alcuni operai di una squadra italiana composta di una trentina di persone avevano ricevuto l'ordine di rimuovere alcune rotaie di una linea ferroviaria di lavoro, per ciascuna delle quali il *foreman* pretendeva che bastassero due operai, mentre i nostri dicevano che ne occorreivano tre; oltre di che pareva che in quel momento mancassero le tanaglie od altri ordigni per sollevare le rotaie stesse. Da ciò rifiuto di eseguire l'ordine, uno scambio di parole male comprese tra le due parti e licenziamento immediato degli operai in questione, mentre gli altri della squadra facendo causa comune coi compagni si ritirarono anch'essi dal lavoro.

Giova avvertire che nel caso presente il licenziamento di cui sopra dovea intendersi quale provvisorio o quale sospensione temporanea dal lavoro inflitta come punizione, in conformità a quanto si pratica sovente sulla linea del lavoro; poichè non erano in questo semplice rifiuto di ubbidienza gli estremi per licenziare de-

finitivamente degli operai contrattati; nonpertanto come il prolungarsi di questa sospensione rappresentava di per sè un pregiudizio materiale, e gli operai tutti, licenziati e scioperanti, erano preoccupati dalla piega che poteva prendere l'incidente, così appena saputo di quanto era accorso (l'incidente si era verificato qualche giorno prima di una ispezione da me fatta all'accampamento) andai a conferire col direttore locale dei lavori il quale mi assicurò che il giorno successivo, come difatti avvenne, avrebbe riassunto al lavoro gli scioperanti, e che all'incidente non avrebbe dato nessuna importanza.

In conformità a quanto io scriveva allora in uno dei miei rapporti al Commissariato, io credo che la maggior parte dei conflitti e degli incidenti del genere esposto che si verificano lungo il Canale, sia dovuta meno a cattiveria dei rispettivi *foremen* (benchè indubbiamente, in mezzo a moltissimi buoni e coscienziosi quali io ne ho conosciuto, ve ne abbia qualcheduno rude e grossolano) che alla difficoltà di farsi intendere e dare opportune spiegazioni in ogni singolo caso. Per l'impossibilità di spiegarsi accade che possono essere interpretati come atti d'insubordinazione o di protesta, atteggiamenti ed espressioni affatto normali e giudicati pertanto passibili di punizione. Questa mancanza di reciproca intesa, è al certo un inconveniente che si verifica in tutti i centri di lavoro in cui si parla una lingua differente da quella degli operai e che offra poi di per sè una notevole difficoltà ad essere capita; e per quanto concerne i lavori del Canale è ben difficile che esso possa essere rimosso. Evidentemente però la pratica materiale del lavoro, l'intelligenza degli operai europei, e quelle relazioni di buon cameratismo che anche qui si stabiliscono tra sorveglianti ed operai attenuano di molto tali inconvenienti e, tranne casi eccezionali, può dirsi che il trattamento fatto agli operai in genere sulla linea del lavoro sia umano e decoroso.

Ma il più grave conflitto nel quale io abbia dovuto intervenire è stato quello di Porto-Bello, dal nome della località in cui scoppiò. Questa località resa famosa dall'approdo che vi fece Colombo nel suo

quarto viaggio del 1502, dista due ore di vaporetto da Colón, ossia una quindicina di miglia ed il pittoresco seno di mare che vi si addentra rappresenta il più sicuro rifugio per le navi anche di grossa portata, quando spirano, sul finire dell'anno, i terribili *northern* nella rada di Colón. Porto-bello, nell'epoca coloniale, era as-surto da una grande importanza soprattutto dovuta alla circostanza che quivi si fermavano i galeoni spagnuoli per caricare l'oro venuto attraverso l'Istmo dal Perù e da altre regioni del Pacifico.

La località suddetta non è compresa nella Canal-Zone, ma essa è stata occupata dagli Stati Uniti in virtù dell'articolo 2° della convenzione stipulata tra essi e la repubblica di Panama che, come si è visto, permette loro l'occupazione ed il controllo di ogni altra terra ed acqua al di fuori della zona del Canale che possa essere necessaria e conveniente per la costruzione, esercizio e mantenimento del Canale. L'attuale campo da lavoro fondato quivi dagli Americani in sulla fine dell'anno 1907 non sorge però nella sede dell'antico Porto-bello oramai ridotto ad un meschino villaggio, ma quasi dirimpetto allo stesso su di una breve insenatura avente a ridosso un gruppo di colline rocciose coperte di folta vegetazione. Quest'accampamento che io avevo visitato nei primi del 1908, era sullo stesso tipo degli altri lungo la linea, però allora in proporzioni ridotte, non essendo ultimati gli alloggi per gli operai e le altre installazioni accessorie che si vennero completando in appresso. Trattandosi poi di località isolata, i viveri ed ogni altro rifornimento vengono qui portati da Colón.

Le colline che soprastano la località devono essere sfruttate per ricavarne del materiale roccioso per la costruzione delle chiuse di Gatún, e forse anche per eseguirvi delle fortificazioni per la futura difesa del Canale.

Nell'epoca in cui si verificò il conflitto, scoppiato verso la metà del marzo del decorso anno, si veniva costruendo quivi un grande serbatoio d'acqua compreso in una stretta vallata tra due colline con l'annessa erezione di una diga di terreno per chiuderlo completamente. Per eseguire questi lavori gli operai erano obbligati a lavorare dentro l'acqua; dippiù il terreno delle colline spesso

franava senza che l'ingegnere locale avesse preso dei provvedimenti in proposito e, per giunta, siccome la rimozione del materiale estratto veniva compiuto per mezzo di grandi secchi metallici manovrati da catene, succedeva che da questi, eccessivamente ricolmi, cadeva del materiale su gli operai applicati al lavoro ed obbligati perciò a stare continuamente sull'attenti. Già qualche infortunio si era verificato per tale causa.

In un certo momento, ai 3-400 operai spagnuoli che lavoravano in Porto-Bello, fu aggiunta una squadra di una trentina d'italiani, distaccati dall'accampamento della Boca per questa località.

Appena gli operai si accorsero delle condizioni del lavoro colà, fecero energiche rimostranze all'ingegnere soprastante, dicendo di non voler sapere di continuare in esso, e che perciò domandavano di essere messi in libertà; di queste rimostranze l'ingegnere non credè tenere nessun conto; anzi fu persino impedito a coloro che non lavoravano l'accesso alla *mess-hall* del luogo, diguisachè i reclamanti a stento potettero procurarsi un po' di vitto comprato di seconda mano. E siccome agli stessi fu anche impedito di rimbarcarsi sul vaporetto che fa il servizio tra Colón e Porto-Bello, così 7 od 8 tra essi noleggiarono di nascosto una barca, e vennero al mio ufficio a Colón per farmi le debite proteste e sollecitarmi ad intervenire a loro favore, soggiungendo anche che grande era il fermento e l'irritazione tra i loro compagni per la situazione in cui si trovavano. Mi accorsi subito che i nostri operai avevano ragione di avanzo; in effetti essi erano tutti operai anziani contrattati i quali avevano interamente scontato il loro debito di viaggio verso la Commissione; pertanto, solo per questa semplice circostanza, essendo cioè essi affatto liberi di sè, non li si poteva obbligare ad un lavoro da cui ripugnavano recisamente.

In compagnia di questi operai mi recai immediatamente all'ufficio del lavoro e sussistenza di Colón, da cui dipende Porto-Bello; e feci presente al Soprintendente del luogo, Mr. Edgard Lowe, i reclami esposti e la necessità di provvedervi, ed insieme preparammo una missiva agl'impiegati americani di Porto-Bello, nella quale si facevano le più vive sollecitazioni agli stessi, perchè

agli operai italiani di colà fosse permesso di lasciare immediatamente quel posto, senza alcun ostacolo o intralcio, e che frattanto fosse provveduto al loro nutrimento.

Di queste prime sollecitazioni, gl'impiegati americani di Porto-Bello commisero la leggerezza di non tenere nessun conto, e gli stessi operai italiani rimandati a Porto-Bello col messaggio di cui sopra per riprendersi i loro effetti e ritornarsene coi loro compagni, si videro negato l'imbarco di ritorno sul vaporetto da cui anzi furono respinti con qualche violenza; ond'è che essi, noleggiato di nuovo una barca ritornarono da me più risentiti ed eccitati per quanto era loro occorso. Era il caso di tagliar corto ad una condizione di cose che poteva divenire gravissima da un momento all'altro; per cui tornato all'Ufficio del lavoro di Colón, comunicai a Mr. Lowe (della cui efficace cooperazione in quel difficile caso, io ebbi a lodarmi grandemente) che se il giorno successivo tutti gli operai italiani di Porto-Bello non fossero lasciati liberi di venir via di là, io avrei reclamato telegraficamente al Presidente della Commissione e che, d'altra parte, era interesse degli Americani stessi che si evitassero le eventuali spiacevoli conseguenze del conflitto insorto.

Fu telegrafato al Capo del dipartimento del lavoro, allora signor Jackson Smith, per istruzioni, e questi, rendendosi subito ragione della cosa, emanò ordini perentori in proposito. Il giorno successivo tutti gli operai italiani di Porto-Bello furono autorizzati a lasciare quel posto; ed essi rimasero, talmente soddisfatti della recuperata loro libertà di lavoro, che vennero in massa al mio ufficio a farmi una calorosa dimostrazione di simpatia e riconoscenza.

In appresso mi costò qualche fatica a farli riammettere al lavoro in altri centri; alcuni di essi qualche tempo dopo abbandonarono il Canale.

Quest'incidente di Porto-Bello colla felice soluzione che esso ebbe, aumentò di molto la mia popolarità tra gli operai del Canale (il mio nome era anche diffuso tra gli operai spagnuoli ai quali anche, in varii incontri, ebbi occasione di rendere dei ser-

vigi) e la simpatia di cui essi mi avevano sempre circondato. Cominciò allora a prendere maggiore consistenza la voce che io fossi il "padre degl'Italiani", e che nessun altro al par di me, avrebbe saputo in tale occasione, come in altre precedenti, prendere le loro difese con quel calore ed efficacia che io riescii a dispiegare. Queste espressioni mi commossero grandemente e mi dimostrarono quali tesori di riconoscenza albergano nell'animo dei nostri operai, quando essi trovano l'occasione di venire manifestati; e che assai spesso si raccoglie dall'esatto adempimento del proprio dovere una larga messe di soddisfazioni personali. Io aveva compiuto allora nient'altro che lo stretto obbligo mio, ma l'aveva fatto con premura e con calore, impedendo che il conflitto si prolungasse e cagionasse delle serie conseguenze; e questa circostanza era stata convenientemente apprezzata dai nostri operai.

Intanto quest'ultimo incidente mi fece rilevare ancora dippiù uno dei difetti dell'organizzazione operaia lungo il Canale già messo in evidenza da precedenti scioperi e conflitti, ed è quello di non essersi disposto che per lavori speciali importanti un disagio fisico maggiore e le eventualità di infortuni più frequenti, fosse accordato un supplemento di paga e qualche altra speciale remunerazione. Se la paga diaria di L. 9, può dirsi appropriata e conveniente ai comuni lavori (benchè forse a stretto rigore non possa considerarsi come lauta), così non è invece per altri speciali lavori manuali, del genere di quelli accennati, pei quali sarebbe opportunissima una retribuzione maggiore che invogliasse gli operai a compierli di buona volontà. Succede quindi che gli operai sottratti all'abituale lavoro di picco e pala e di rinalzo di linee ferroviarie il quale, ripeto, non è qui più faticoso ed esauriente di quello che sarebbe qualsiasi altro lavoro manuale in altro paese, mal volentieri si adattano a lavorare nell'acqua o ad altre condizioni materiali che giudicano pericolose per sè. Da ciò nascono malumori, contrasti, proteste e conflitti di non facile soluzione e che lasciano sempre qualche strascico di animosità; per quanto la giurisprudenza locale non consideri in casi simili il rifiuto di obbedienza come passibile di punizione.

X.

Infortuni sul lavoro.

Frequenti sono gl'infortuni sul lavoro nel Canale; nè ciò potrebbe sorprendere data la mole e vastità dei lavori che colà si vengono compiendo, e soprattutto certe qualità di lavoro pericolose in sè. Pure è anche doveroso aggiungere che in comparazione di quelli che si verificano in altri grandi centri di lavoro, di cui ogni giorno leggiamo descrizioni terribili e raccapriccianti, essi appaiono relativamente rari.

In verità, nel maggior numero dei casi, più che di veri infortuni, trattasi di disastri sul lavoro, di morti violente e subitane, dovute a scoppi di mine e ad investimenti di macchine; i veri infortuni, quelli cioè che producono lesioni più o meno gravi ma guaribili o che lasciano postumi compatibili colla vita o con un ulteriore uso delle proprie energie fisiche, sono, almeno per quanto io sappia, non frequenti.

Il contributo dato dai nostri operai ai gravi infortuni è fortunatamente assai lieve, ed esso apparisce minimo comparato a quello degli americani, degli spagnoli e della gente di colore, che frequentemente sono rimasti vittime degli accidenti or ora cennati. I casi di questi gravi infortuni, riflettenti i nostri operai, verificatisi nell'epoca anteriore al mio arrivo e nel periodo successivo, non superano - per quanto io ho potuto ricercare - una quindicina e forse meno, e fra essi bisogna annoverare 4-5 disgrazie accidentali non occorse sul lavoro: tale è il caso di 3-4 operai che son periti miseramente stritolati da treni di passaggio, e di un altro che perì annegato nel fiume Chagres, pel rovesciarsi di una barca carica di passeggeri.

La convenienza di far ottenere un equo indennizzo agli operai vittime di accidenti sul lavoro, fu sempre la mia costante preoccupazione sin dai primi tempi del mio arrivo, e così anche degli operai stessi che giustamente lo reclamavano. Pure occorre dire

che ogni mia proposta o sollecitazione al riguardo rimase allora lettera morta; e ciò non per malvolere della Commissione del Canale, ma perchè a quei tempi non esisteva nessuna disposizione di legge agli Stati Uniti - che di riflesso potesse considerarsi applicabile anche nella Canal-Zone - che contemplasse indennizzi da accordare ad operai lavoranti per conto del Governo americano e soggiaciuti ad infortuni. Di conseguenza la Commissione del Canale non poteva ritenersi autorizzata ad accordare indennità non stabilite per legge e che avrebbero dovuto estendersi a tutto il complesso dei lavoratori alle sue dipendenze. L'unico provvedimento che la Commissione prendesse al riguardo, e di cui essa merita lode, fu quello di concedere, a datare dai primi del novembre del 1907, dei congedi di 30 giorni, con un'indennità per l'istesso periodo di tempo, calcolata in ragione di 8 ore di lavoro diario, agli operai da essa contrattati e che fossero andati incontro a lesioni sul lavoro. So poi che molti operai hanno beneficiato di questa disposizione.

Ciò evidentemente non bastava; e poichè nel frattempo le deficienze della legislazione americana in proposito erano state messe in rilievo da varii uomini politici e soprattutto dallo stesso Presidente Roosevelt in un suo messaggio, ed un *bill* sul riguardo era stato presentato alla Camera dei deputati il 10 febbraio 1908 dal deputato dell'Illinois, Sterling (presentato poi il 21 dell'istesso mese al Senato dal senatore Lodge del Massachussets); così il Congresso alla fine del maggio dell'istesso anno, prendendo in opportune esame l'importante argomento, emanò un atto col quale era provveduto a colmare la grave lacuna.

Stimo opportuno trascrivere integralmente le disposizioni di questo atto, in virtù del quale d'ora innanzi anche gli operai europei del Canale avranno diritto a quegli equi compensi per infortuni sul lavoro, cui provvede la legislazione di altri paesi.

Atto concedente a certi impiegati degli Stati Uniti il diritto di ricevere per esso compensi per infortuni (*injuries*) incontrati nel corso del loro impiego.

Rimanga decretato dal Senato e Camera dei deputati degli Stati Uniti d'America, riuniti in Congresso, che quando nel o dopo il 1° agosto 1908, qualsiasi persona impiegata dagli Stati Uniti come artigiano o lavoratore in qualsiasi dei suoi stabilimenti manifatturieri, arsenali o cantieri navali, o nelle costruzioni di fiumi e porti, o lavori di fortificazione, od in imprese pericolose (*hazardous*), o in lavori di costruzione nella correzione (*reclamation*) di terre sterili, o nell'esercizio e controllo delle stesse, o in *impiego pericoloso sotto l'Isthmian Canal Commission* è danneggiata (*injured*) nel corso di tale impiego, tali impiegati hanno diritto a ricevere per un anno di lì innanzi - ammenochè tale impiegato, ad opinione del Segretario del commercio e lavoro, sia in grado di riassumere più presto il lavoro - la stessa paga come se egli continuasse ad essere impiegato, ed il pagamento fatto in conformità a quelle regole che il Segretario del commercio e lavoro possa prescrivere: *inteso* che nessun compenso sarà pagato in base a questo atto, quando il danno è dovuto a negligenza o cattiva condotta dell'impiegato lesionato, neppure se la lesione durerà più di 15 giorni. Tutte le questioni di negligenza o cattiva condotta saranno determinate dal Segretario del commercio e lavoro.

SEZ. 2.^a — Che se qualsiasi operaio o lavoratore così impiegato morisse durante il detto anno a cagione di tale offesa ricevuta nel corso di tale impiego, lasciando una vedova, o un figlio o figli sotto i sedici anni di età, o un genitore da lui dipendente, tale vedova, o figlio, o figli, o genitore, avranno diritto a ricevere, in tali porzioni e sotto tali regole, quali il Segretario del commercio e lavoro possa prescrivere, la medesima somma, per il rimanente di detto anno che il detto operaio o lavoratore avrebbe avuto diritto a ricevere come paga, se tale impiegato fosse stato vivo e continuasse ad essere impiegato. *Inteso* che

se la vedova morisse in qualsiasi tempo durante il detto anno, la sua porzione di detta somma sarà aggiunta alla quantità da essere pagata ai rimanenti beneficiarii in base ai provvedimenti di questa sezione, se ve ne saranno alcuni.

SEZ. 3.^a — Che, ogniqualvolta un accidente occorra a qualsiasi impiegato compreso nei termini della prima sezione di questo atto, e che metta capo alla morte o ad una probabile incapacità di lavoro, sarà dovere dell'ufficiale superiore di tale impiegato riferire subito tale accidente, ed il danno risultantene, al capo del suo ufficio o ufficio indipendente, ed il suo rapporto sarà immediatamente comunicato, attraverso il tramite ufficiale, al Segretario del commercio e lavoro. Tale rapporto stabilirà: 1° il tempo, causa e natura dell'accidente o lesione, e la probabile durata del danno risultante dallo stesso; 2° se l'accidente sorse o no nel corso dell'impiego della persona danneggiata; 3° se l'accidente fu dovuto a negligenza o cattiva condotta dell'impiegato lesionato; 4° qualsiasi altro argomento richiesto da quelle regole e disposizioni che il Segretario del commercio e lavoro possa prescrivere. Il capo di tale Dipartimento o ufficio indipendente avrà potere, nondimeno, d'incaricare uno speciale ufficiale del compito di fare tale rapporto.

SEZ. 4.^a — Che nel caso di qualsiasi accidente che risulterà in morte, le persone aventi diritto al compenso in base a questo atto, od i loro legali rappresentanti, dovranno, entro 90 giorni dalla sua morte, avanzare al Segretario del commercio e lavoro una deposizione con giuramento (*affidavit*), dimostrante la loro parentela col morto ed il fondamento del loro reclamo per compenso in conformità ai provvedimenti di questo atto. Questa sarà accompagnata dal certificato del medico curante esponente il fatto e la causa della morte, o la non produzione del certificato sarà soddisfacentemente spiegata. In caso d'incapacità al lavoro durante più di 15 giorni, la persona offesa, desiderando godere del beneficio di quest'atto, dovrà, dopo un ragionevole periodo dallo spirare di tale tempo, avanzare al suo ufficiale superiore, per essere spedita attraverso tramite ufficiale al Segretario del commercio e

lavoro, una deposizione giurata esponente il fondamento del suo reclamo per il compenso, e questa sarà accompagnata da un certificato del medico curante circa la causa e natura dell'offesa e probabile durata dell'incapacità, o la non produzione del certificato sarà soddisfacentemente spiegata. Se il Segretario del commercio e lavoro scorderà dalla relazione o *affidavit*, o da qualsiasi altra prova fornita dal reclamante o dai suoi legali rappresentanti, o da quelle investigazioni addizionali che egli possa ordinare, che il reclamo per compenso è stabilito in conformità a questo atto, il compenso da pagarsi sarà determinato così come è previsto da questo atto, ed approvato pel pagamento dal Segretario del commercio e lavoro.

SEZ. 5.^a — Che l'impiegato dovrà, ogniqualvolta sia richiesto dal Segretario del commercio e lavoro, ed almeno una volta in sei mesi, sottomettersi all'esame medico, perchè si provveda al pagamento, sotto la direzione del Segretario, e se tale impiegato rifiuta di sottomettersi o impedisce questo esame, il suo diritto al compenso sarà perduto per il periodo occupato dalla continuazione di tale rifiuto od astensione.

SEZ. 6.^a — Che i pagamenti, in base a questo atto, saranno fatti ai beneficiari od ai loro legali rappresentanti oltre che mandatarii, e non saranno soggetti a reclami di creditori.

SEZ. 7.^a — Che gli Stati Uniti non si esenteranno dalla responsabilità inerente a questo atto per nessun contratto, accordo, regole o disposizioni; e qualsiasi contratto, accordo, regola o disposizione sarà pertanto nulla.

SEZ. 8.^a — Che tutti gli atti o parte di atto in conflitto col presente, o disponenti una differente scala di compensi, o altrimenti regolanti i suoi pagamenti, sono per questo mezzo respinti (*).

Approvato il 30 maggio 1908

(*) Ho tradotto con la maggiore precisione ed esattezza il testo della nuova legge sugli infortuni votata dal Congresso americano, ripetendo che essa avrà valore anche per gli operai europei al servizio della Commissione

XI.

Amministrazione della giustizia nella Canal-Zone.

Durante il mese di febbraio del decorso anno 1908, può dirsi che ogni mia attività e la maggior parte del mio tempo furono per intero assorbiti dalla necessità di tener dietro a due processi fatti a due operai italiani; processi che si svolsero nel circuito della Corte di Cristobal (Colón), mentre altri precedenti erano stati discussi presso la Corte di Ancón (Panama) e quindi sotto la più immediata sorveglianza di quel Consolato d'Italia e di Giuseppe Garibaldi, nelle cui attribuzioni di impiegato speciale rientra anche l'assistenza alle cause criminali per servire da interprete e dare le opportune spiegazioni e dilucidazioni alla giustizia. Ora furono tanti i contrattempi, gl'incidenti, le complicità e le singolarità che si verificarono nei processi cui alludo, che non se ne potrebbe avere un'esatta idea senza un'esposizione minuziosissima del tutto, il che sarebbe adesso fuori proposito. Riassumo quindi brevemente.

Il primo dei due processi riguardava un operaio sardo, arrivato un paio di mesi prima nel Canale, dove era venuto per proprio conto, ossia non contrattato, e che pertanto era pagato in ragione di 16 soldi per ora.

Ora a costui venne la disgraziata idea di acquistare una placca

del Canale regolarmente contrattati e considerati perciò anch'essi quali *impiegati americani*. Per altro a me sembra che il primo inciso della sez. 4^a, in quanto esso può avere relazione con famiglie di operai stranieri morti per infortuni sul lavoro e che avanzino le opportune pratiche per avere diritto all'indennizzo loro spettante, non sia all'intutto chiaro e che esso avrebbe meritato perciò una maggiore dilucidazione. ¡Certo un tale schema di legge apparirebbe a noi un po' troppo arido e conciso. Ad ogni modo è da felicitarsi che la questione dei compensi agli infortuni sul lavoro abbia fatto negli Stati Uniti in questi ultimi tempi un così rapido passo, divenendo d'un tratto un fatto compiuto.

di lavoro (*metal-check*) da uno spagnuolo contrattato che aveva lasciato il Canale, per aver diritto a ricevere la paga di 20 soldi per ora. Occorre avvertire che questo commercio di *checks* da lavoro venduti da operai contrattati in partenza ad altri non contrattati, è, o forse sarebbe meglio dire era, assai frequente nel Canale e sino a che le Autorità non se ne accorgono le cose corrono lisce. È necessario anzi aggiungere che questa sostituzione di un nome ad un altro ha dato luogo a gravi inconvenienti, quando era in giuoco la necessità della reale identificazione dell'individuo; e moltissimi casi del genere, nei quali io ho dovuto intervenire per rimediare ad una condizione di cose anormale, son passati per le mie mani. Singolarissimo è poi in proposito un caso raccontatomi dal Segretario del Consolato italiano di Panama: un operaio italiano aveva acquistato la placca da un altro operaio partito, ereditando naturalmente anche il suo nome; questo disgraziato muore, ed il Consolato si fa un dovere di comunicare il decesso alla supposta famiglia. Questa risponde che l'operaio dato per morto è vivo e sano negli Stati Uniti, e frattanto, per la mancanza di ogni documento personale, non fu in alcun modo possibile identificare il morto! (1).

Nel caso riflettente l'operaio sardo in parola, questi ebbe la dabbenaggine di farsi scoprire e di non insistere nell'affermazione che egli era realmente l'operaio spagnuolo di cui aveva comprato

(1) Il caso di non potere identificare gli operai morti sul lavoro o per malattia è abbastanza frequente nel Canale; nel qual caso non è possibile notificare alle famiglie il decesso occorso e le disposizioni a prendere per far loro pervenire gli effetti ed il denaro lasciato dal defunto.

Parecchi operai s'iscrivono nel lavoro con nome differente da quello reale, e si può immaginare quanto questa circostanza — di cui molte volte non son riuscito a scoprire la causa — sia pregiudizievole agl'interessi degli operai stessi quando, per un motivo qualsiasi, sia indispensabile identificare il soggetto con assoluta certezza.

Un'altra difficoltà dell'identificazione di un individuo è da attribuirsi al modo generalmente erroneo con cui gli Americani interpretano e scrivono i nomi di operai europei ed al fatto di non registrare, sulle schede di ammissione agli Ospedali il paese di nascita e la paternità, limitandosi soltanto

la placca, con che si sarebbe salvato. Arrestato e condotto in prigione a Cristobal, dopo una diecina di giorni di detenzione, mercè il pagamento di 50 dollari ottenne la libertà provvisoria, ma iniziatosi il processo, dopo la prima seduta il giudice pretese altri 25 dollari per mantenerlo in libertà; e così la prima come la seconda somma gli furono pagate da un suo parente e da altri compagni di lavoro.

Intanto sin dalla prima udienza di cui sopra io mi accorsi che le cose si mettevano male per quest'individuo. La colpa da lui commessa era considerata come un atto di *felony* (vedi appresso), e come tale passibile di una forte condanna; tanto più che egli aveva opposto resistenza alle guardie che lo avevano tratto in arresto ed era stato trovato possessore, e pare anzi che lo avesse estratto, di un coltello a lama acuta. Il meno che poteva capirtagli era una condanna a varii mesi di prigione (uno spagnuolo in un caso analogo era stato condannato ad un anno); considerando adunque la condanna inevitabile e quindi i varii mesi di lavoro che avrebbe perduto, il denaro che gli sarebbe occorso per farsi difendere da un avvocato, senza essere sicuro che la difesa avesse a giovargli, l'operaio pensò bene di sottrarsi definitivamente dalle grinfie della giustizia, e, approfittando della libertà provvisoria ottenuta, prendeva il volo per altri lidi.

L'altro caso è alquanto più complicato. Nel pomeriggio del primo dell'anno 1908, un operaio italiano ebbe la malaugurata e balorda idea di andare a provare un *revolver* in una boscaglia

a registrare la provincia o la regione. Su questo inconveniente io richiamai l'attenzione del mio egregio amico, maggiore medico Mc. Culloch il quale, con quella cortesia che lo distingue, son sicuro che avrà fatto rilevare alla Direzione dei singoli Ospedali, la necessità di rimediare a tale inavvertenza.

Occorre anche aggiungere che la Commissione del Canale, preoccupata di questo sconcio, era sul punto di emanare, al momento della mia partenza, una circolare agli operai, nella quale si raccomandava agli stessi d'iscriversi col loro vero nome, di conservare il loro *metal-check* assieme alle loro carte personali, e di lasciar scritto in caso di eventuale sinistro, a chi dovessero essere inviati i loro averi.

presso l'accampamento di Tabernilla (e dico malaugurata sia per le conseguenze del fatto, sia perchè i campi di lavoro non sono certo i luoghi più adatti per esercitazioni siffatte). Attratto dal rumore dei colpi apparve sul posto un *policeman* nero, il quale tentò di sequestrare l'arma. L'operaio reagì, vi fu una viva colluttazione nella quale egli ebbe la meglio, riuscendo a mettere sotto il negro; ma comparsi sulla scena due americani, questi dettero man forte al negro e l'operaio, tratto in arresto, fu condotto verso l'accampamento.

Intanto tra gli operai quivi radunati si era sparsa la notizia del fatto, che passando di bocca in bocca aveva assunto proporzioni gravi e non conformi al vero (affermandosi che l'operaio era stato malmenato, ferito od ucciso), di guisa che quando il poliziotto fu presso all'accampamento seguito dal prigioniero, fu fatto segno ad una sassaiuola, ed egli allora sparò coll'istesso *revolver* che aveva sequestrato alcuni colpi, che andarono a vuoto, mentre dal gruppo degl'Italiani si rispose con altri colpi di *revolver* che ugualmente non raggiunsero il *policeman*. In questo parapiglia, l'operaio arrestato, causa di tutto l'imbroglio, se la svignò e non fu più ripreso; gli altri operai che avevano sparato colpi di *revolver* riuscirono a squagliarsi anch'essi ed in loro vece fu arrestato un altro operaio, che sino allora era rimasto in uno degli alloggi e che, colpito dal rumore delle revolverate, era uscito all'aperto, presentando egli qualche somiglianza fisica con uno degli autori degli spari e portando un cappello identico. Per colmo di complicazioni, quest'operaio, che aveva nella mattinata alzato un po' il gomito, era ancora mezzo intontito nel momento dell'arresto, per cui non seppe in nessun modo giustificarsi della colpa attribuitagli.

L'assistenza a questo secondo processo mi dette molto da fare, avendo dovuto provvedere a che varii operai italiani dell'accampamento di Tabernilla, presenti al fatto, venissero a deporre quali testimoni, al che essi si mostrarono al principio riluttanti (temendo per ciò solo di dover rimanere implicati nel processo); eppoi alla difesa dell'imputato, pel quale sollecitai l'opera di un avvocato

americano del luogo, ed a varie altre bisogne concernenti l'imputato stesso.

A motivo di varii contrattempi, la causa si svolse in tre sedute successive, e l'esito ne appariva incerto. In effetti, le testimonianze degli operai furono rese in guisa - pur affermando essi rigorosamente il vero - da dar a divedere di essersi messi d'accordo per salvare il compagno, ed il contegno dell'imputato fu alla sua volta imbarazzato ed incerto, quasi come di chi non si sente sicuro della sua innocenza. Potevano rimanere nel giudice forti prevenzioni verso la sua colpeabilità, e pertanto, prima che fosse pronunziata la sentenza, mi parve conveniente recarmi direttamente a conferire con lui.

Il giudice era il dott. Mutis-Duran, presidente dell'Alta Corte di giustizia della Zona, magistrato integerrimo per quanto affabile, favorevolmente noto non pur per la sua dottrina, come per la mitezza dell'indole e la cortesia delle sue maniere. Io l'interessai vivamente a favore dell'imputato, rendendogli note tutte le circostanze di fatto che non erano apparse ben chiare nell'udienza; facendogli poi presente che i veri autori degli spari avevano preso il volo e che era ingiusto colpire per essi un disgraziato preso per isbaglio. Egli mi manifestò le più benevoli intenzioni al riguardo, pur facendomi delle riserve per quanto concerneva il principio di autorità che doveva imperare nella Zona e che indubbiamente era stato offeso nelle di mostrazioni di cui si è fatto cenno. In sostanza, all'udienza successiva l'imputato, con sua grande soddisfazione, fu mandato assolto e solo condannato a 50 dollari di multa; multa per altro giustificata dalla circostanza che anche egli era stato trovato in possesso di un coltello a lunga lama.

Mentre si venivano svolgendo questi due processi, io, mezzo ingolfato allora in procedure legali, sentii la necessità di venire assumendo qualche informazione più precisa di quelle che possedessi sul funzionamento della giustizia nella Canal-Zona. Le notizie, raccolte non senza qualche difficoltà, son quelle che si trovano esposte qui innanzi. Esse contribuiranno a dare un'idea,

assieme agli altri particolari sinora esposti, delle istituzioni e disposizioni che vigono nella Canal-Zone.

La Zona del Canale è governata da un corpo di leggi e disposizioni esecutive. Le leggi comprendono tre libri: *Laws of the Canal-Zone*, *Civil Procedure* e *Civil Code*. Il primo contiene 24 leggi principali e 5 decreti esecutivi addizionali. Il secondo tratta solamente di procedimenti in giudizi civili e il terzo è una traduzione inglese del Codice Civile di Panama e Columbia, che è una copia del Codice chileno, ricalcato alla sua volta su quello francese.

Leggi della Canal-Zone propriamente dette. — Contengono la repressione delle lotterie, la proibizione del giuoco, il procedimento per l'espropriazione, quello per la cessione di dominio di beni immobili, i regolamenti di sanità del dipartimento relativo, nonchè quelli quarantenarii, e, più importanti fra tutti, la organizzazione del potere civile, quella del potere giudiziario, il Codice penale e quello di procedura penale.

Il potere giudiziario si esercita per mezzo di una Corte Suprema, di tre Corti di Circuito e quattro Corti di Distretto, le quali ultime hanno sostituito le primitive Corti municipali. Le Corti di Distretto e di Circuito sono unipersonali: i tre giudici del Circuito riuniti costituiscono la Corte Suprema. I giudici di Distretto risiedono in Cristóbal, Gorgona, Empire ed Ancón; quelli di Circuito in Cristóbal, Empire ed Ancón.

I giudici di Distretto si occupano direttamente di materie civili il cui valore sia minore di 100 dollari e delle infrazioni criminali che si chiamano *misdemeanors*; quelli di Circuito trattano direttamente di assunti civili del valore di 100 dollari a più o che non hanno valore determinato, e delle infrazioni criminali più gravi chiamate *felonies*; per dippiù trattano in appello delle materie sentenziate dai giudici di Distretto. La Corte Suprema rappresenta un Tribunale di Appello; quest'ultima e quelle di circuito hanno segretari. Nel Canale vi ha poi un accusatore fiscale o pubblico ministero, o forse meglio, procuratore generale. Vi hanno

poi tre notari; notando che i segretari di Circuito agiscono come notari nella trasmissione di beni-fondi, e prestano garanzia. Tralasciando alcuni particolari sugli stipendi rispettivi dei magistrati, occorre notare che la giustizia non è gratuita e ciò che per essa si esige va devoluto al Tesoro americano.

Il Codice penale è assai duro per il grado di civiltà attuale e in relazione ai moderni studi di psicologia criminale. Le sue pene sono severe, castigando fra l'altro severamente i tentativi dei prigionieri per ricuperare la libertà. In esso è poi stabilita la pena di morte, per mezzo della forca; pena che dovrebbe eseguirsi in luogo riservato delle prigioni con la sola presenza dei funzionari legali e della famiglia del reo. Sei cittadini dovrebbero presenziare l'esecuzione. Oltre a ciò il Codice punisce le ribellioni, la cospirazione, il perturbamento dell'ordine pubblico, la subornazione, l'abuso di autorità, la falsità in istrumenti e documenti pubblici, l'omicidio, l'avvelenamento, il ratto, i duelli, gli assalti alle persone o alle proprietà, gli attentati alla salute pubblica, l'ingiuria, la calunnia, la bestialità, la sodomia, lo stupro, l'aborto, l'adulterio, la bigamia, l'incesto, l'abbandono di minorenni, la violazione di tombe, la vendita e circolazione di pitture e libri osceni, la falsità dei dispacci telegrafici, ecc. Stabilisce poi l'accumulazione indefinita delle pene.

Il procedimento in materia criminale è presso a poco il seguente: chiunque può fare arrestare o arrestare chi supponga con fondamento autore di un delitto. Chiunque può anche denunciare un'infrazione criminale. Fatta la denuncia ed imprigionato il reo, segue un'istruttoria segreta per 15 giorni, allo scopo di verificare la sua responsabilità. Riuniti i dati relativi, si trasmettono all'accusatore fiscale (pubblico ministero), il quale può essere anche la persona stessa che per la prima ha iniziato il procedimento, avendo essa facoltà per ciò. Il fiscale li studia ed accusa l'imputato (*defendant*, ossia reo convenuto) dinanzi la Corte competente per mezzo di uno scritto (*information*). Il giudice accoglie questa *information* e chiama il reo per notificargliela (*arraignment*: citazione in giudizio) e perchè ei risponda, notando che il reo ha

diritto di far ciò entro 24 ore. Allora il giudice gli ordina di nominarsi un avvocato, e se non può pagarlo, il giudice fa questa nomina di ufficio.

Nessun reo può comparire in giudizio senza un avvocato. Apparecchiate le prove da una parte e dall'altra, si fissa il giorno per il giudizio (*trial*). Qui si portano e si discutono tutte le prove: l'accusa e la difesa sono verbali e non resta allora che la sentenza e l'esecuzione della medesima.

Lasciando adesso da parte alcune altre notizie relative al procedimento civile, che pure ho raccolte, ma che hanno assai minore interesse immediato, e sgombrando la procedura penale di tutti quei delitti e colpe che non hanno nulla a vedere con le masse operaie, si può asserire che le comuni infrazioni ai regolamenti che vengono compiute dagli operai e gli atti d'insubordinazione più o meno gravi di cui essi possono rendersi colpevoli, non vengono puniti che con multe in denaro, conforme del resto è regola negli Stati Uniti e nella stessa Repubblica di Panama, nonchè in molti altri Stati d'America; multe spesso draconiane ed eccessive e che non sono in rapporto colla potenzialità economica di chi le subisce: la multa può dirsi rappresenti la nota dominante, pressochè esclusiva, nel sistema punitivo della Canal-Zone.

Occorre, per altro, aggiungere che gli operai si acconciano senza eccessive reclamazioni a questo sistema; ed in vero l'ambiente differente in cui vivono, il minor valore che qui attribuiscono al denaro, ed il fatto che trattasi di misura unica e generale, li rendono meno restii a subirle.

Qualora non si paghi la multa, occorre scontarla in tanti giorni di prigione quanti sono i dollari a cui la multa ascende; e nel frattempo l'operaio lavora per conto della Commissione senza ricevere nessun compenso; mentre quando è in attesa di giudizio rimane semplicemente in prigione.

Dal rapporto generale dell' "Isthmian Canal Commission", per il 1907, si rileva che in tutto il periodo che va dal 30 giugno 1906

al 30 giugno 1907, furono fatti in tutta la Canal-Zone 6236 arresti, dei quali 5193 seguiti da condanne, e si soggiunge che " il largo numero di arresti fu principalmente dovuto all'influenza di lavoratori stranieri (*foreign labor*) nell'Istmo, i quali non erano familiarizzati colle leggi della Canal-Zone (*who are unfamiliar with the laws of the C. Z.*). Ma qui sorge spontanea un'osservazione. Come è possibile pretendere che dei poveri lavoratori, sbalestrati colà da un altro mondo, ignari della lingua, dei costumi e delle consuetudini locali, conoscano le leggi locali, quando questa conoscenza riesce difficile persino a persone istruite o che se ne occupano *ex professo*? Egli è vero che la parola leggi in questo caso deve essere interpretata in buona parte nel senso di regolamento di lavoro, di comportamento da seguire nelle comuni contingenze della vita, e che un buon operaio, dovunque si trovi, sa per proprio istinto e per precedente esperienza come regolarsi; ma ciò non toglie che sia inammissibile la pretesa che l'operaio dovesse essere a conoscenza di siffatte leggi. Per tal rispetto, io ho sempre deplorato la mancanza nei varî accampamenti di lavoro di una specie di regolamento di pulizia interna stampato a grossi caratteri nelle principali lingue parlate dagli operai ed alla vista di tutti, in cui fosse reso noto quello che agli operai era lecito fare e quello che era loro proibito, le regole da seguire nei loro rapporti col personale direttivo e sorvegliante, le disposizioni regolamentari più comuni da tener presenti, e le multe o le pene di cui sarebbero passibili coll'inosservanza di quelle disposizioni. Per tal modo l'operaio, sin dai primi momenti del suo arrivo, avrebbe saputo a che cosa attenersi, e se poi avesse mancato tanto peggio per lui.

Io credo che debba attribuirsi alla mancanza di questa specie di guida o direttiva dell'operaio nel Canale una parte almeno di quei conflitti e trasgressioni regolamentari che poi hanno dato luogo ad arresti e condanne. È evidente per altro che una volta che l'operaio ha acquistato a proprie spese ed a quelle degli altri, l'esperienza *ad hoc*, le cause dei possibili arresti e condanne divengono meno frequenti.

Tornando adesso al sistema giudiziario della Canal-Zone io non sono al caso di fare dei commenti sullo stesso, non avendo nessuna competenza in materia; pure, giudicando così ad occhio e croce, non è difficile rilevare, che esso appariscè un po' sommario, e che nel complesso delle sue disposizioni presenta alcune lacune e deficienze. È strano poi che un operaio debba pagare per essere difeso; egli è ben vero che esiste l'avvocato d'ufficio, ma, alla prova dei fatti, è facile accorgersi che se non gli si ungono le mani (ed il minor compenso è di 50 dollari) l'imputato rimane esclusivamente abbandonato al caso, non potendo contare in alcun modo sul di lui efficace interessamento. Ma, forse, ciò non è gran fatto difforme da quanto si verifica nel nostro stesso paese.

Il modo di raccogliere le prove testimoniali mi è parso un po' primitivo o barocco; dell'accesso sul posto, che potrebbe rendere le prove testimoniali più sicure e degne di fede, par non si abbia qui idea o venga attuato raramente. Insomma giustizia un po' spiccica e sommaria, senza tanti complimenti e formalità, e perdita eccessiva di tempo.

Comunque si sia, occorre pur aggiungere, che se le leggi sono un po' rigide ed i procedimenti alquanto difettosi e manchevoli, alla prova dei fatti, le cose si risolvono per solito in modo assai migliore di quello che potrebbe aspettarsi, e le sentenze pronunciate non possono dirsi eccessivamente rigorose. La "soavità delle condanne", di cui mi parlava l'illustre presidente della Corte suprema, Mutis-Duran, è per solito la regola, e, per quanto concerne i nostri operai, quasi tutti i processi a carico d'Italiani sono terminati colla loro completa assoluzione.

Quanto al contegno della pulizia verso gli operai in genere, esso è venuto sempre migliorando ed al presente si possono dire ridotti al minimum i casi non dirò di brutalità o violenza personale, ma di semplice abuso di potere. Sotto l'intelligente e rigida direzione del capitano Giorgio Shanton, capo della pulizia nel Canale, si è venuto costituendo e dirò quasi raffinando un corpo di pulizia pressochè scelto, tra' cui componenti ho conosciuto molti

graduati commendevoli per l'urbanità e cortesia delle loro maniere e per le loro buone disposizioni verso gli operai.

A proposito del corpo di pulizia della Canal-Zone io ho trovato inesatto quanto mi affermava il signor Romano Emiliani in Colón, cioè del corpo di pulizia nera che si sarebbe costituito nel Canale ai primi mesi del 1907, e che si distinse per brutalità commesse verso gli operai. È un fatto invece che questo corpo esisteva da lungo tempo e verso la metà del 1906 esso rappresentava la maggioranza assoluta delle guardie di pulizia del Canale, poichè vi erano allora solo 59 *policemen* bianchi di fronte a 162 di colore; pur non potendo in alcun modo mettersi in dubbio le violenze da essi commesse verso gli operai in genere. E furono le brutalità e le violenze ed arbitrî personali a cui si abbandonarono in quel periodo, i quali li avevano resi odiosi e mal visti dagli operai europei del Canale, che indussero con opportuno provvedimento la Commissione del Canale a scemarne il numero, ridotto alla metà del 1907, a 90, mentre le guardie di pulizia bianche erano state portate nel frattempo a 91. È indiscutibile che queste guardie di pulizia nera non sono gran fatto simpatiche, e la rigidità e durezza del loro contegno, la goffaggine delle loro maniere e spesso la loro stessa figura disgraziata li rende invise agli operai, i quali mal sopportano di avere a fare con esse e di essere da queste ripresi e puniti. Ma, ripeto, le cose al presente sono molto modificate e questi pulizioti, importati esclusivamente dalle piccole Antille, ed adibiti alle più ordinarie funzioni, rappresentano adesso solo il primo e più basso grado della gerarchia puliziesca del Canale, mentre i *first-class policemen*, i *corporals* (caporali), i *sergeants* ed i *first-class sergeants* sono tutti reclutati negli Stati Uniti; e son essi che più propriamente hanno la responsabilità e la direzione del servizio di sorveglianza e di tutela dell'ordine nei vari campi e centri di lavoro lungo il Canale. Il personale di pulizia del Canale abbraccia al presente circa 160 uomini.

Terminerò questo capitolo con alcune cifre statistiche. Secondo un dettagliato rapporto favoritomi a mia richiesta dal surricordato capitano George Shanton, risulta che il numero degli Italiani arre-

stati nel corso dell'anno 1907 fu di 196, fra cui figurano 26 non lavoranti del Canale; ed i principali motivi d'imputazione sono stati condotta disordinata (*disorderly conduct*) 37; ubbriachezza e disordini 23; disturbo della tranquillità pubblica 12; violazione di regolamenti sanitari 18; offese ed ingiurie personali 7; porto di arma da fuoco senza licenza 7. Per i primi cinque mesi dell'anno 1908, il numero degli Italiani arrestati è stato di 65 (compreso 14 non lavoranti), ed i principali motivi di arresto sono stati: condotta disordinata 12, ubbriachezza 9. Come si vede, queste cifre attenuano di molto, riducendole a proporzioni pressochè normali, le gravi informazioni dei primi tempi.

Un solo grave fatto di sangue si è verificato in tutto il periodo di mia permanenza nel Canale tra Italiani: un operaio uccise un altro, ma pare per legittima difesa. L'uccisore andò assolto.

XII.

Le condizioni sanitarie ed igieniche della Canal-Zone.

Le condizioni sanitarie della Canal-Zone sono di gran lunga migliori di quelle che comunemente si ritiene; dirò anzi che alla stregua di un'accurata osservazione si devono considerare come quasi del tutto prive di fondamento ed erronee le credenze che in Italia e all'estero sono generalmente diffuse circa le condizioni suddette; credenze che anch'io — devo confessarlo — avevo in parte condivise prima del mio arrivo colà. In Italia, dunque, generalmente si ritiene che perchè l'Istmo di Panama appartiene alla zona tropicale, devono in esso dominare tutte quelle gravi e pericolose malattie che sono un triste appannaggio di regioni siffatte, quali la febbre gialla, il beriberi, la dissenteria epidemica, la diarrea cronica, il tifo esantematico e ricorrente, l'anemia tropicale, la filariosi, la bilarziosi, ecc., ecc., oltre a quelle comuni ad ogni altro paese. Orbene, alcune di queste malattie si verificano qui quasi come semplici eccezioni, quali casi rari e singolari (e con

spiccata preponderanza fra la popolazione indigena), altre non possono dirsi di una gravità maggiore delle comuni malattie; altre, infine, che dominavano con grande frequenza ed intensità in passato, possono dirsi del tutto scomparse grazie ai benefici provvedimenti igienici ed alle rigorose misure di pulizia sanitaria adottate dagli Americani. Prendiamo, ad esempio, la febbre gialla, la più temibile fra tutte. Orbene, l'ultima epidemia di febbre gialla ebbe qui luogo dal maggio al luglio del 1905; da quell'epoca non se ne è verificato che un unico caso nel 1906 ed un altro caso mi è parso aver inteso dire, senza averlo però potuto accertare, nel luglio del 1907; entrambi importati dal di fuori. Se, per un'importazione eccezionale dal di fuori (poichè le rigorose misure quarantenarie adottate dagli Americani sono tali da impedire presso ché assolutamente l'entrata del morbo), dei casi dovessero verificarsene, io son sicuro che l'immediata attuazione di quelle misure d'isolamento e disinfezione nelle quali gli Americani sono maestri, varrebbero a soffocare il male, impedendone l'ulteriore diffusione. Localmente la febbre gialla non esiste, per quanto negli stagni e pozze d'acque stagnanti della regione esistano le larve della "Stegomia fasciata", o "culex fasciatus", la zanzara che, secondo gli ultimi dati della scienza, sarebbe l'agente di trasmissione della malattia. Ma è evidente che questo agente così pericoloso, al pari di quello della malaria, non potrebbe esercitare la sua azione malefica se non quando ci fossero ammalati in atto. Del resto, anche a questa zanzara come tale si fa adesso una guerra ad oltranza, come avrò agio di dire fra breve.

Circa le malattie non esotiche, le rigorose misure quarantenarie adottate dagli Americani hanno apportato nella Canal-Zone la quasi totale scomparsa del vaiuolo. In effetti, nessun lavoratore e viaggiatore può qui sbarcare se non sia stato rivaccinato durante la traversata, mentre si è egualmente intensificata la pratica della vaccinazione fra la popolazione indigena; ond'è che i pochi casi di vaiuolo verificatisi in questi ultimi anni sono stati d'importazione esterna.

Le condizioni sanitarie della regione vengono poi di giorno in

giorno straordinariamente migliorate dai lavori di bonifica e risanamento che gli Americani vanno eseguendo dappertutto e che essi iniziarono prima ancora di dar mano ai lavori propri del Canale; oltre poi la messa in pratica della più rigorose e moderne regole d'igiene, dapprima completamente ignorate, atte a preservare l'uomo in questa regione — almeno per quanto è possibile — da ogni malattia e debilitamento fisico. Sotto questo punto di vista gli Americani possono dirsi veramente benemeriti del mondo civile; ond'è che se nessun altro beneficio arrecasse la costruzione del Canale, vi sarà sempre quello rilevantissimo della bonifica di una plaga dapprima così malsana ed infetta.

Io ho avuto un'idea eloquente di quello che gli Americani hanno saputo compiere in questa regione, da quello che ho visto verificarsi sottò i miei occhi in Colón. Questa città, sino a pochi mesi precedenti al mio arrivo, era una specie di lurido villaggio od abbaraccamento che sorgeva in mezzo al fango ed alla melma, dall'aspetto più squallido e desolante; per passare da un lato all'altro delle strade ad ogni pioggia più o meno abbondante, bisognava affidarsi a delle tavole di legno gettate come ponte da una parte all'altra, altrimenti si sarebbe affondati nel fango sino a mezza vita. Orribili erano poi le condizioni igieniche locali; le materie di rifiuto venivano buttate in mezzo alle strade, non esistendo quasi fognatura domestica; per la provvigione di acque potabili non esistevano che delle cisterne accanto alle abitazioni, inquinate soventidi materie di rifiuto; dappertutto erano cumuli di immondizie, un luridume ed una sozzura indicibili e nugoli di *mosquitos* malefici, apportatori di ogni genere d'infezione (che trovavano le più opportune condizioni di vita negli stagni e poz-zanghere della città e campagne contigue) oscuravano alla lettera l'aria.

Dacchè intanto gli Americani hanno preso a loro compito il risanamento della città (il quale poteva dirsi appena per un terzo compiuto al momento del mio arrivo) le cose sono mutate pressochè radicalmente. È stato compiuto un sistema generale di fognature e provveduto in pari tempo alla fognatura domestica; chiuse e

soppresse le antiche cisterne, la città è stata abbondantemente provvista di acqua potabile e fatta una larga installazione di fontanili; sono state in gran parte abbattute le vecchie e luride casupole e sostituite da costruzioni nuove più confortevoli; quasi tutte le strade sono state rifatte o si stanno rifacendo a nuovo, fornendole di un selciato compatto a base di mattoni vetrificati o macadernizzandole, e provviste inoltre di larghi marciapiedi; compilato inoltre un regolamento sanitario rigorosissimo a cui i proprietari di case devono assoggettarsi a meno di non sottostare a delle forti multe; e si prosegue alacramente in quest'opera di risanamento e di abbellimento (per quanto a quest'ora essa deve essere già compiuta), procurando di rimuovere ogni danno alla pubblica salute. Io ho potuto perciò quasi toccare con mano i progressi materiali compiuti nella città dal mio arrivo alla mia partenza; assistere quasi giorno per giorno al miglioramento sanitario ed edilizio locale; il quale certo arriverà al punto da rendere questa città un soggiorno se non gradevole per lo meno del tutto decente e sicuro, igienicamente parlando.

Anche all'altro estremo del canale, in Panama, come ho avuto occasione di verificare durante le mie gite colà, il progresso e miglioramento igienico della città è evidente, ed anche colà, come a Colón, si son fatti pregevoli ed importanti lavori di risanamento (fognature, condutture d'acqua, pavimentazione) che hanno trasformato completamente la capitale della Repubblica. Che dire poi dei lavori di risanamento che si compiono lungo la Canal-Zone? Ad essi sono rivolte le cure incessanti e intelligenti delle autorità sanitarie americane, e lungo i varî tratti e centri disseminati lungo il canale si tagliano giornalmente cespugli e macchie che ricuoprano acquitrini, si ricolmano o si drenano paludi e stagni, si brucia l'erba cattiva, si scavano fossi e canali, se ne ripuliscono altri, ed altri si rivestono di muratura o tegole; si vuotano i pozzi delle acque di rifiuto o quelli delle materie escrementizie; si ripuliscono o si migliorano cessi, si disinfettano o si ripuliscono case; dappertutto è un lavoro incessante e lodevole inteso a bonificare e risanare, a rendere l'ambiente il più possibilmente igienico.

Il Canale dovrà essere completamente risanato e mantenuto permanentemente sano; è questo il programma bandito dalle Autorità sanitarie americane ed a cui esse lavorano con zelo indefesso; e non vi ha chi non abbia a plaudire a così nobile intento.

Il merito principale di questo rinnovamento sanitario locale, spetta al dott. Gorgas, colonnello medico dell'esercito americano e, come si è visto, capo del dipartimento della sanità; uomo di mirabile senno pratico e di sperimentato valore, il quale si è rivelato nell'opera di risanamento cui si è applicato uno dei più insigni igienisti pratici dell'epoca presente. Già salito in bella fama per l'efficace contributo da lui portato al risanamento di Cuba, questa si è oramai consolidata ed accresciuta per i risultati dell'opera attuale, la quale gli ha valso l'omaggio e l'ammirazione di tutti i tecnici e competenti. Lo coadjuvano efficacemente nella sua opera i maggiori Carter e Mc Culloch, due sanitari di singolar merito e di squisita gentilezza, della cui personale conoscenza io conservo graditissimo ricordo; mentre un attivo manipolo d'ispettori e d'ingegneri sanitari gira dappertutto a promuovere ed attuare quelle nuove misure igieniche che giovano al progresso sanitario dell'istmo.

A dimostrare con quanta larghezza si sono eseguite queste opere di risanamento, basterà accennare che dall'inizio dei lavori alla chiusa dall'aprile dell'anno 1908, si sono spese per esse oltre sei milioni e mezzo di dollari, nella qual somma son per altro compresi, oltre il costo dei materiali e rifornimenti impiegati, anche il mantenimento degli ospedali, infermerie e dispensari locali, nonchè gli stipendi di tutto il personale sanitario.

* * *

La malattia a preferenza dominante nella Canal-Zone è la malaria, di cui esistono focolai più o meno gravi lungo i vari punti della linea e la cui intensità può ritenersi corrispondente a quella di qualsiasi altra plaga malarica d'Italia, ad esempio dell'Agro romano; qui per altro, mi è parso che siano meno fre-

quenti i casi di perniciososa e più frequenti quelli di febbre biliosa ed ittero-ematurica, per accennare solo alle forme più gravi; le quali però tra le varietà di forme assunte dalla malattia sono in complesso non molto frequenti.

Ora, contro la malaria, come già ho avuto occasione di accennare, viene qui praticata una profilassi rigorosa, ispirata ai più moderni precetti scientifici, e rappresentata dalla difesa meccanica di ogni casa od alloggio lungo la linea fatta con reti metalliche, che impediscono l'accesso nelle abitazioni agli *anopheles claviger*, produttori della malattia; dalla larga distribuzione di chinino, sia in soluzione, sia in pillole, oltre che dai lavori di drenaggio e bonifica del terreno già ricordati, che permettono un libero scolo alle acque o tendono al prosciugamento del terreno stesso. Ma contro lo sviluppo o diffusione della malaria si usa qui un altro mezzo, di cui io aveva nozione teorica, ma che non so se sia praticato in Italia; cioè tutti gli stagni e bacini di acqua dormente e qualsiasi anche piccola pozza di acqua non ancora prosciugata, vengono letteralmente inondati da petrolio greggio che forma una pellicola alla superficie dell'acqua stessa, si oppone alla vita delle larve degli *anopheles* ed a quella della miriade di larve che pululano negli stagni, compresa quella già ricordata della *Stegomia fasciata*. Per dare un'idea della misura a cui si arriva in questa guerra ad oltranza, basterà accennare che nel decorso anno fiscale ben 2,736,509 galloni di petrolio (ogni gallone eguale a litri 5,785) sono stati impiegati a tale scopo; come si vede gli Americani non si arrestano dinanzi alle più energiche ed estreme misure per procurare di distruggere o per lo meno attenuare la sorgente del flagello malarico.

Circa la distribuzione del chinino, quale profilattico individuale, essa è affatto gratuita e compiuta con larghezza liberalità assai lodevoli. Io son del resto convinto che se l'operaio qui facesse un uso più sistematico e metodico dello stesso, sia di quello in soluzione, sia di quello in confetti, e se anche, d'altra parte, le autorità sanitarie americane richiamassero ancora dippiù l'attenzione degli operai, magari con manifesti e cartelloni sensazio-

nali, sulla necessità dell'uso del chinino per la profilassi antimalarica, le proporzioni dei casi di malaria, sensibilmente ridotte rispetto a quelle che erano nei primi tempi, si ridurrebbero ancora di più.

Per dimostrare che le condizioni sanitarie generali lungo la Canal-Zone si mantengono soddisfacentemente buone, giova riferire le cifre della mortalità generale in essa verificatesi in tutto il decorso anno 1907. Nel gennaio; su una popolazione complessiva di 31,851 persone (comprendente cioè gl'impiegati americani del Canale, quelli della *Panama Rail road* e gli operai bianchi e di colore in esso occupati) si ebbe una mortalità del 25.62 per mille; nel febbraio su di una popolazione di 36,304 persone la mortalità per mille fu di 30.74; nel marzo su di una popolazione di 36,387 persone la mortalità fu di 40.23; in aprile su di una popolazione di 38,165 persone la mortalità fu di 38.67 per mille; in maggio su di una popolazione di 39,003 persone la mortalità fu di 30.15 per mille; nel giugno su di una popolazione di 39,659 persone la mortalità fu di 27.53 per mille, nel luglio su di una popolazione di 38,298 persone la mortalità fu di 35.43 per mille; nell'agosto con una popolazione complessiva di 40,443 persone vi fu una mortalità di 27.50; nel settembre la popolazione complessiva fu di 41,082 e la mortalità di 28.63, e nell'ottobre, novembre e dicembre successivi le proporzioni relative fra popolazione e mortalità furono rispettivamente di 41,113 e 25.97; 44,127 e 20.66; 45,715 e 18.15. Per tutto l'anno 1907 la media della popolazione fu di 39,343 e la media della mortalità di 28.77, avvertendo che questa media riflette solo il complesso degl'impiegati e dei lavoranti bianchi e di colore esistenti nella Canal-Zone alla dipendenza dell'*Isthianian Canal Commission* e della *Panama Rail Road*, e quindi da esse resta esclusa la popolazione della città di Panama e Colón e quella della Canal-Zone vivente per proprio conto.

Queste cifre dimostrerebbero, a prima giunta, una mortalità notevolmente elevata nella popolazione della Canal-Zone, ma ciò

non è quando esse si sottopongono ad un ulteriore esame e si scinda nettamente la mortalità data dai bianchi, da quella data dalla gente di colore. In effetti analizzando le cifre suddette (in base ai bollettini mensili del *Department of health of the Isthmian Canal Commission*) si trova che la mortalità generale del 25.62 per mille del gennaio è data per 13.01 dai bianchi e per 30.06 dalla gente di colore; quella del 30.74 del febbraio è data per 14.11 dai bianchi e per 35.83 dalla gente di colore, quella di 40.23 del marzo è data per 15.69 dai bianchi e per 48.50 dalla popolazione operaia di colore, e così successivamente per gli altri mesi dell'anno la proporzione dei morti per mille è rispettivamente di 10.61, 18.34, 21.05, 16.84, 17.38, 25.72, 17.05, 15.35, 13.42 per i primi, mentre essa ascende a 48.86, 34.48, 29.96, 42.58, 31.76, 29.79, 29.22, 22.77, 19.88 per la seconda; ed in correlazione a queste cifre la media della mortalità della popolazione bianca nella Canal-Zone fu per tutto l'anno 1907 di 16.71, mortalità che può considerarsi normale ed al di sotto di questa, e per la popolazione colorata di 33.28, mortalità che deve considerarsi elevata ed anormale.

Queste cifre, la cui esattezza non può essere minimamente revocata in dubbio, dimostrano anche quanto sia falsa la credenza che i negri e gli uomini di colore in genere resistano in questo clima meglio dei bianchi; essi si rivelano invece di gran lunga meno resistenti ed adatti dei bianchi a lavorarvi, per quanto l'elevata mortalità da essi data sia anche da attribuire alla loro trascuranza di ogni regola igienica, ed alle condizioni materialmente più disagiate in cui vivono rispetto ai bianchi.

E la causa principale di mortalità fra essi è rappresentata forse più che dalla malaria, dalla polmonite che qui inferisce in alcuni mesi in forma epidemica e con carattere eccezionalmente grave e dà una forma di catarro bronco-polmonale diffuso a rapido decorso, conosciuto col nome di *dengue* e che sovente attacca anche i bianchi.

Forse più che queste notizie di carattere generale potranno interessare quelle che più direttamente riflettono i nostri operai.

Orbene, sul proposito devo dire che per quanto concerne la morbidità, ossia il contributo o percentuale generale che essi danno alle malattie e con ciò la loro frequenza ad ammalare, non esiste alcun dato che io possa riferire, perchè le cifre di questa morbidità o dei casi di malattie che colpiscono i nostri operai si confondono con quelli degli altri operai europei (mentre per l'elemento americano esiste una statistica distinta), nè sarebbe possibile sceverare le une dalle altre.

La media generale degli ammalati, per tutto l'anno 1907, su di una forza di poco più di 39,000 uomini, fu giornalmente di 987 uomini, che darebbe una proporzione di 25 per mille.

Circa alle malattie cui essi vanno più frequentemente soggetti si può però ritenere che la malaria, colle sue complicazioni, domini a preferenza tra essi, in maniera da rappresentare forse il 75 od 80 per cento di tutti i casi di malattie. I molti operai da me interrogati sulle malattie sofferte mi hanno pressochè concordeamente affermato di non avere sofferto che febbri, e le febbri devono qui considerarsi generalmente di natura malarica.

Per quanto poi concerne la *mortalità* degli operai stessi, posso riferire dei dati assai precisi, quali risultano dai bollettini sanitari di cui sopra, dai quali appare che la mortalità dei nostri è stata assai lieve. In effetti il numero degli operai italiani decessi nel decorso anno 1907 è stato di 27 (gennaio 1, febbraio 2, marzo 4, aprile 5, maggio 2, giugno 0, luglio 3, agosto 1, settembre 5, ottobre 2, novembre 2, dicembre 2), il quale numero posto in rapporto ad una media di 2000 operai italiani nel Canale (media data dalla cifra superiore ai 2000, quale si aveva nei primi mesi del 1907, e quella gradatamente decrescente dei mesi successivi), darebbe una mortalità media annuale di 14 per mille, che certo deve considerarsi come inferiore alla norma, notando per giunta che alcuni dei morti che figurano nella statistica non sono deceduti per malattia, ma per disgrazia accidentale od infortunio sul lavoro. Un po' più rilevante è la statistica dei morti per il 1908 (18 per i primi otto mesi dell'anno), tantopiù che le forze operaie italiane sono in questo secondo periodo assai diminuite; però

anche in questo numero figurano varie disgrazie accidentali ed una certa maggiore frequenza di casi di polmonite senza poi tener conto di quelle variazioni accidentali nelle cifre della mortalità dovute e speciali circostanze (1).

Ho già accennato che il servizio sanitario lungo la Canal-Zone procede egregiamente, e che tanto le infermerie da campo quanto gli ospedali divisionali (senza parlare dei due grandi ospedali di Colón e Panama), sono forniti di tutto il bisognevole per le cure degli infermi. Oltre poi i varii stabilimenti di cura lungo la Canal-Zone v'ha una stazione di convalescenza stabilita sull'isola di Taboga (dove già esisteva un sanatorio stabilito dai francesi) a 16 chilometri da Panama; un luogo veramente pittoresco e dall'aria balsamica dove non solo gl'impiegati ma gli operai in genere vengono mandati a ristabilirsi in salute.

Qualche lagnanza ho inteso esporre di tratto in tratto circa la dieta degl'infermi negli ospedali che sarebbe, secondo alcuni, o eccessivamente rigorosa o non adatta a gusti europei. Ma qui entrano in mezzo le differenze dietetiche peculiari ad un paese più che ad un altro e che evidentemente non possono essere modificate. Per tal rispetto mi era facile intendere come, ad es., i brodi di estratto di carne, la minestra di orzo mondato, di avena, di sagù, di tapioca ed ogni altra preparazione consimile dovesse parere cattiva a molti operai che spesso battezzavano il tutto col singolare appellativo di " brodo di fagioli „.

Ai medici americani vien fatto generalmente l'appunto (felice appunto!) di essere troppo giovani e di non avere avuto agio precedentemente di acquistare una pratica molto estesa, e per dippiù di non vedere generalmente in ogni malattia che loro si presenta che malaria od una sua manifestazione. Non sono al caso di poter decidere sino a che punto queste osservazioni rispondano al vero;

(1) Secondo gli ultimi bollettini pervenutimi del *Department of health*, le cifre di mortalità degli italiani del Canale nei mesi di settembre, ottobre e novembre 1908 sono stati rispettivamente di 4, 2 e 0.

in linea generale si potrebbe solo asserire che forse il valore dei sanitari americani quali igienisti è assai superiore a quello che hanno quali medici pratici.

Lasciando ad ogni modo da parte queste piccole quistioni di dettaglio è un fatto che le condizioni sanitarie dell'istmo, dacchè gli Americani sono nell'istmo, sono così straordinariamente migliorate da essere divenute affatto normali, e ciò d'ora innanzi dovrà essere ritenuto quale assioma indiscutibile. È merito esclusivo degli Americani di averle rese tali. A me piace pertanto chiudere questo capitolo colle stesse parole colle quali il colonnello Gorgas, l'illustre capo del servizio sanitario nella Canal-Zone, chiudeva la sua lettera di trasmissione del rapporto annuale del dipartimento della sanità per l'anno 1907 (parole che, non v'ha dubbio, saranno ancora più confortanti per il 1908). " Per l'anno decorso, dunque, io credo possiamo stabilire che le condizioni di salute nell'Istmo mostrino un notevole miglioramento comparate con quelle di tutti i precedenti anni, dacchè noi stiamo qui, e che il miglioramento appare essere continuo; che la salute degli Americani bianchi (uomini, donne e bambini) è così completamente buona come nella maggior parte degli Stati Uniti, che l'efficienza di lavoro della nostra forza (*the working efficiency of our force*) per quanto concerne perdita per malattia è così buona come quella di simiglianti forze in qu'alsiasi parte degli Stati Uniti e migliore di quella dell'Esercito e della Marina „.

XIII.

Condizioni climatiche e metereologiche della Canal-Zone.

Se le condizioni climatiche e metereologiche di una contrada potessero essere cambiate o semplicemente modificate, io son sicuro che gli americani avrebbero tentato ed ottenuto di cambiar quelle della Canal-Zone, ma poichè ciò non è possibile esse permangono quelle che erano in passato e rimarranno sempre tali.

La caratteristica del clima dell'istmo è generalmente conosciuta. Esso è *caldo-umido piovoso* e ciascuno di questi vari fattori entra in varia misura a determinare la peculiarità del clima suddetto. Il caldo può dirsi pressochè *uniforme* nei vari mesi ed esso oscilla entro limiti assai ristretti, pur non potendosi affermare, da quanto io ho potuto constatare direttamente, che esso raggiunga un grado termometrico assai alto. Può dirsi che la temperatura media giornaliera dell'anno oscilla tra 25-26 gradi centigradi; la temperatura media giornaliera, raggiunge sovente i 29 e 30°; il massimo di temperatura da me osservato è stato 32°, raggiunto nei mesi di agosto e marzo. Le mie osservazioni raccolte in proposito non hanno potuto essere continue e complete; nonpertanto esse si approssimano molto al vero. V'ha poi una sensibile differenza di temperatura tra il giorno e la notte, e le notti e specialmente le prime ore del mattino hanno il vantaggio di essere relativamente fresche: la differenza di temperatura tra il giorno e la notte raggiunge per solito gli 8-9 gradi.

Il caldo, dunque, quale espressione termometrica non potrebbe dirsi eccessivo, ma esso ha la caratteristica come in tutti i climi tropicali di essere *continuo* (non verificandosi qui le alternative di stagione come nei climi temperati); per dippiù esso è reso più grave e molesto dalla generale umidità locale e per esso dalla grande quantità di vapore acqueo diffuso nell'atmosfera che ne rende più nocivo l'effetto. È generalmente risaputo che un caldo secco ed asciutto è assai più sopportabile ed igienico che un caldo umido; quest'ultimo produce, come qui si verifica, un senso di angustia ed oppressione, un rallentamento degli scambi organici e delle attività e funzioni vitali, una depressione ed un esaurimento nervoso assai apprezzabile, ed i cui effetti sono più o meno sensibili a seconda dei temperamenti e disposizioni individuali.

L'umidità locale poi è aggravata dalle piogge che qui cadono pressochè giornalmente (mi riferisco al periodo della stagione delle piogge) e con maggior frequenza nel pomeriggio; piogge che hanno una durata piuttosto breve, ma sono peraltro violentissime, tali da raggiungere talora le proporzioni di veri diluvi.

In effetti delle piogge brevi danno spesso più di 25 millimetri di acqua in un quarto d'ora; e lo strato di acqua può riescire a sorpassare 13 centimetri a capo di 24 ore.

Esse poi sono sovente accompagnate da fenomeni elettrici (lampi e tuoni) imponenti e quasi terrifici. Queste piogge temporalesche sono preannunciate da un maggior senso di afa, di oppressione e quasi di soffocazione; il cielo coperto allora da nubi dense come l'inchiostro sembra pesare sull'organismo come una cappa di piombo.

E queste piogge, lungi dal rinfrescare l'atmosfera, la riscaldano dippiù; saturandola di un vapore caldo-umido che trasforma l'ambiente locale in quello di una vera stufa a vapore.

La stagione delle piogge comincia verso il maggio e si prolunga sin verso il dicembre; essa si estende dunque per circa otto mesi dell'anno e, secondo si legge in un'opera assai apprezzata, essa, cominciando all'epoca suddetta, diminuirebbe di frequenza e di intensità verso la fine di giugno per poi riprendere con un'abbondanza straordinaria nell'agosto sin verso la fine del Novembre (1).

Il fatto è che pure mantenendosi nei limiti di tempo accennati, il decorso, la frequenza e l'intensità delle piogge variano considerevolmente di anno in anno. Indubbiamente le piogge cadono con maggior frequenza nei mesi di agosto, settembre ed ottobre (ed in quest'ultimo mese nel decorso anno 1907 hanno raggiunto il loro massimo, mentre nell'agosto furono caratterizzate da temporali spaventevoli); in altri anni è nel novembre che esse sono state più abbondanti, ed è appunto in questo mese che si sono verificate le più notevoli inondazioni della regione cagionate dai fiumi straripati (ricordevoli fra le varie quelle del 1877, del 1888 e del 1906, quest'ultima proprio all'epoca del viaggio nel Canale del presidente Roosevelt).

(1) VIVIEN DE SAINT-MARTIN. *Dictionnaire de Geographie universelle*, volume 4^o, pag. 552.

Il maggio, che per solito è poco piovoso, lo è stato in misura considerevole nel maggio del 1908 e con fenomeni temporaleschi imponenti. V'ha dunque grande varietà in proposito, come del resto può essere dimostrato dal seguente prospetto statistico.

Caduta della pioggia in Colón.

Anni	Pollici
1890	152.75
1891	124.75
1892	145.03
1893	131.90
1894	153.76
1895 (1)	150.82
1896 (2)	134.72
1897 (3)	138.20
1898 (4)	115.82
1899 (5)	135.42

In genere si può ritenere per cosa certa che le piogge sono assai più abbondanti nel versante Atlantico dell' Istmo anzi che in quello del Pacifico e Colón è appunto uno dei posti in cui cade

(1) *Minimum* nel mese di febbraio (1.09 p.), marzo (2.08), giugno (3.85); *massimo* (eccezionale) in aprile (22.36) e novembre (20.49).

(2) *Minimum* in febbraio (1.30), marzo (1.99), gennaio (4.02); *massimo* in dicembre (18.66), maggio (16.40) ed in novembre (15.63).

(3) *Minimum* in febbraio (0.20), marzo (0.28), gennaio (3.41); *massimo* in novembre (22.16), dicembre (18.93).

(4) *Minimum* in febbraio (0.35), marzo (1.57), aprile (4.71), gennaio (5.02); *massimo* in luglio (21.90) ed in giugno (16.37) seguito poi dal novembre (12.58) e del dicembre (7.95).

(5) *Massimum* in aprile (0.59), marzo (1.25), giugno (6.40), febbraio (6.52), gennaio (6.91); *massimo* in luglio (27.60), novembre (16.79), settembre (16.54). (Per gli anni precedenti dal 1890 al 1895 non esistono cifre mensuali della caduta della pioggia).

maggior pioggia, benchè esso sia superato da una località un po' più all'interno, cioè da Bohio. In correlazione a questo dato, mentre a Colón, ad es., nel 1904 si ebbero 128 pollici di pioggia alla Boca se ne ebbero 73,4 ed in Bohio 146,1; e così le giornate di pioggia nel periodo che va dal 1899 al 1904 furono quale media annuale, 196 a Colón, 141 alla Boca e 246 a Bohio.

La stagione *secca* comincia per solito dalla fine del dicembre (nel decorso anno 1907, può dirsi, abbia avuto principio dalla metà del novembre e fu preannunciata da un improvviso rinfrescare dell'aria) e va sino ai primi di maggio. Anche l'andamento di questa stagione varia sensibilmente di anno in anno, e mentre mi si affermava che negli anni precedenti essa era stata totalmente secca, nel senso che non era quasi caduta stilla di acqua, invece nell'anno 1908 le giornate di pioggia in questa stagione sono state relativamente frequenti.

In complesso, però, questa stagione è abbastanza piacevole e favorevole, caratterizzata com'è da un buon numero di giornate chiare e serene qualche volta incantevoli, e, malgrado che nelle stesse il caldo continui presso a poco uniforme al periodo precedente, pure esso è temperato dal dominare degli alisei di N. E., i quali alle volte spirano come brezze piacevoli, più spesso soffiano come venti impetuosi.

Quest'ultimi dominano specialmente verso la fine dell'anno; è allora che la grande corrente di aria che segue principalmente la vallata del Mississippi produce nel golfo del Messico e nel mare delle Antille, quei colpi di vento, conosciuti col nome di *North* assai temuti dai marinai. Allora la rada di Colón diviene insicura e pericolosa ed i vapori sono spesso obbligati a prendere il largo o riparare nella vicina Portobello.

Bastino questi brevi dati tecnici sulle condizioni metereolo-

Queste cifre confermano che mentre effettivamente i mesi dal gennaio al maggio sono i più scarsi di pioggia, pure la mancanza di pioggia non è assoluta e che, d'altra parte gli altri mesi dell'anno presentano un'oscillazione notevole riguardo alla quantità di pioggia che in essi cade.

giche locali. Adesso che cominciano a funzionare nella Canal-Zone varie stazioni metereologiche, oltre il grande Osservatorio metereologico di Ancón, potremo attenderci fra alcuni anni, notizie più precise e particolareggiate in proposito.

A prescindere intanto dal relativamente breve periodo di stagione secca e bella si può ritenere che il caldo umido sia il fattore principale del clima dell'Istmo, generatore alla sua volta di molti disturbi e d'incomodi all'economia dell'organismo e di molteplici alterazioni di ordine materiale. Un clima di questo genere non potrebbe dirsi, sotto il rispetto teorico, dei più favorevoli al lavoratore che è obbligato a viverci. Esso è evidentemente deprimente ed esauriente e finirebbe col logorare le fibre più robuste e resistenti. Pure, a ben considerare, è giustizia riconoscere che esso, nella realtà si dimostra meno sfavorevole di quanto a prima giunta potrebbe apparire.

Innanzitutto è opportuno riflettere che i varii centri di lavoro sparsi lungo la Canal-Zone sono, sotto il rispetto climatico, in condizioni alquanto più propizie al lavoro di quelli che non sono i punti estremi dell'Istmo, sia forse per la maggiore relativa altitudine su cui sorgono, sia perchè collocati in terreno più sodo e compatto ed in vicinanza di boschi e colline, sia perchè situati in piena campagna e quindi più ventilati. Il certo si è che da Bohio innanzi sin verso Paraiso, il clima si modifica alquanto; le piogge sono in questo tratto un po' meno frequenti, il cielo apparisce più terso e sgombro di nubi, il calore meno soffocante. In poche parole ci si sente di star molto meglio lungo il Canale che ai due punti estremi di esso ed io ho apprezzato molte volte su di me questa sensazione di relativo benessere.

Bisogna anche riflettere che il lavoratore in genere trova un efficace rimedio, uno speciale e naturale correttivo contro gli effetti dannosi dell'umidità locale, nel lavoro manuale stesso che compie, per il quale il suo organismo esercita una reazione naturale contro il clima stesso, compiuta dall'intensa traspirazione. Il fatto è che le affezioni artritiche e reumatiche che dovrebbero essere

un prodotto dell'umidità locale non sono affatto frequenti tra gli operai; la ginnastica e reazione incessante che egli compie durante il lavoro, controbilanciano generalmente gli effetti dell'umidità e del calore. L'incessante traspirazione è un emuntojo naturale che libera quasi completamente l'organismo da tutte le scorie che in esso si accumulano. È evidente che questa reazione naturale non potrebbe sorpassare certi limiti senza riuscire nociva, ed il giuoco non dovrebbe protrarsi oltre misura perchè l'equilibrio tra gl'introiti e gli esiti dell'organismo non venga turbato; ma, in genere può ritenersi che l'operaio, purchè non vada soggetto ad altre cause di debilitamento e sappia conservare un opportuno tenore di vita, può resistere sufficientemente bene all'influenza del clima come tale.

Discorrendo delle condizioni climatiche della Canal-Zone in rapporto alla salute degli operai, io scriveva al Commissariato questo brano che a me piace riportare integralmente: " A me sembra che rispetto al clima l'operaio che lavora nella Canal-Zone non si trovi in condizioni peggiori di coloro che lavoravano, ad es., nel traforo del Sempione; solo che colà essi hanno risentito gli effetti del *freddo-umido*, certo non più giovevoli all'economia dell'organismo di quelli del *caldo-umido*: ogni genere di lavoro in climi e latitudini differenti, porta con sè una serie d'inconvenienti e nocuenti all'organismo. E, passando ad un altro ordine di fatti, l'operaio o bracciante che lavora nella *fazendas* del Brasile, si trova forse in condizioni climatiche migliori (non parlando di quelle igieniche e del trattamento)? E l'operaio o lavorante italiano che vive in New York, Boston o Filadelfia confinato nei *tenements-houses*, dove sono realizzate (almeno a quanto si dice) le condizioni dell'ingombro e dell'addensamento più spinto, della miseria e del sudiciume, in un clima dei più aspri e rigidi, si trovano forse in condizioni più confortanti dei lavoratori sparsi lungo la Canal-Zone, dove le linee generali dell'organizzazione operaia sono indiscutibilmente regolate da precetti e disposizioni altamente igieniche? „

Noi possiamo dunque ritenere che se le condizioni climatiche

locali non sono guari favorevoli considerate in sè, esse non sono gran fatto sfavorevoli considerate in rapporto alla pratica del lavoro o peggiori di quelle che dominano in altre regioni. A prescindere del resto, da ogni disquisizione dottrinale, è un fatto già affermato da altri e che io ho constatato per mio conto, che questo clima ha sugli europei un'azione assai meno debilitante di quello di altre regioni tropicali. Si è già riferito nel capitolo precedente che gli europei vi hanno assai minore tendenza ed ammalare degli uomini di colore e le comuni forme di anemia tropicale sono qui rarissime tra gli stranieri. I colpi di sole, contrariamente a quanto si supporrebbe sono qui rarissimi. L'operaio che vive regolarmente vi conserva pienamente la salute e l'energia. Io non ho inteso o eccezionalmente dagli operai lavoranti nel Canale lagnarsi del clima come tale od affermarmi che questo gl'impedisce di lavorare o che non vi potesse resistere; quello che l'operaio unicamente cercava era di lavorare e mantenersi bene in salute. E per concludere in proposito, a me sembra poter affermare che l'operaio italiano venuto qui — purchè non contragga gravi e ripetute infezioni malariche e non vada soggetto ad altre cause di debilitamento — potrebbe resistere qui per molto tempo senza alcun naturale pregiudizio alla sua salute. La conferma migliore del mio dire mi sembra offerta da questa circostanza che la maggioranza degli operai presenti nel Canale è adesso costituita da *veterani del lavoro*, da quelli qui arrivati colle prime spedizioni e che se non sono degli atleti e dei colossi (perchè il lavoro materiale nel Canale assottiglia e riduce il corpo spogliandolo del suo grasso) non portano però sulla loro persona tracce di sofferenze o di cattiva salute.

XIV

Trasmigrazione dal Canale per altri paesi.

Durante il tempo della mia dimora in Panama ebbero luogo varie trasmigrazioni di operai del Canale per altre regioni, di cui è opportuno discorrere partitamente.

La prima di queste trasmigrazioni era succeduta anteriormente al mio arrivo, e fu quella avvenuta per il Chili della quale ho già fatto incidentalmente menzione. Avendo già accennato alle cause di questo esodo, adesso devo solo soggiungere che esso in verità fu minore di quello che le prime notizie lasciavano intravedere. Queste notizie accennavano a qualche migliaio di operai partiti per il Chili; invece dalle informazioni attinte personalmente dal Consolato cileno di Panama, desunte alla loro volta dai registri del Consolato, risultava che solo 109 operai italiani erano, in varie spedizioni, partiti dal Panama per il Chili, in correlazione a 300 operai di altre nazionalità che anch'essi avevano trasmigrato per quel paese. Non pertanto, siccome le primitive fonti d'informazioni da me consultate, fra cui quella del Consolato italiano, insistevano nell'affermare che il numero dei partiti era stato molto maggiore, così è d'uopo ammettere che molti di coloro, che in quell'epoca abbandonarono i lavori del Canale si riversarono nei paesi intermedi lungo la costa del Pacifico. Ciò sarebbe anche dimostrato dalle informazioni giunte in quel frattempo al Commissariato dal Regio Ministro d'Italia in Lima, accennanti a molti operai colà arrivati da Panama, che domandavano di essere occupati o di venire rimpatriati.

E conciliando le due fonti d'informazioni possiamo ritenere che da 300-350 operai abbiano nei primi mesi del 1907 abbandonato i lavori del Canale, trasmigrando altrove.

Occorre qui aggiungere per debito di giustizia, che non ci fu allora, da parte delle Autorità americane del Canale, nessuna opposizione alla partenza di questi operai, e solo fu estesa *pro*

forma una protesta al Consolato cileno: gli operai furono lasciati liberamente partire, senza che essi subissero alcuna molestia, notando che forse neppure il 5 per cento dei partiti avea soddisfatto il debito di viaggio verso la Commissione. Una sola volta si verificò il caso, conforme notizie comunicatemi dal Consolato italiano di Panama, dell'opposizione fatta alla partenza di due operai che da Panama si erano imbarcati per Bonaventura (Columbia); essi furono ripresi, fu fatto loro restituire il danaro dell'imbarco, ma poi furono rilasciati a piede libero. Precedentemente era anche avvenuto che parecchi operai i quali erano stati arruolati per i lavori del Canale, appena arrivati quivi, aveano disertato i lavori, e si erano posti a lavorare per loro conto nella città di Panama senza essere altrimenti molestati.

Il secondo esodo di operai italiani ebbe luogo alcuni mesi più tardi e questa volta esso si diresse per la Repubblica dell'Ecuador. Ne discorro distesamente.

Nel corso dell'ottobre del 1907 venne in Panama e poi in Colón, un signore italiano, al servizio della *South America Developing Company* (una potente Compagnia mineraria americana, con ufficio centrale in New York, la quale esercisce le miniere d'oro dell'Ecuador, altre due nel Perù, e pare abbia diramazioni anche in altre parti di America) allo scopo di arruolare una cinquantina di operai italiani del Canale, per conto della Compagnia suddetta e condurli nella miniera di Saruma che si trova nella provincia di Loja (Ecuador). Le condizioni alle quali gli operai arruolati si sarebbero recati colà, non mi parvero nè eccessivamente favorevoli, nè del tutto sfavorevoli. Tali condizioni sarebbero state le seguenti: contratto per due anni, paga giornaliera di circa 6 lire, vitto ed alloggio gratuito e non volendo ricevere il vitto della Compagnia, un'indennità di 25 *pesos* (circa 60 lire) per provvederselo da sè; aumento del salario del 20 per cento ogni cinque mesi; distribuzione di terreno coltivabile per gli operai con famiglia (nessuno dei nostri operai era in tale caso); restituzione delle spese di viaggio anticipate dalla Compagnia per recarsi da

Panama all'Ecuador, trascorsi i due anni del contratto, con una gratificazione di 50 *pesos*; sino a quell'epoca la Compagnia si sarebbe ritenuta sulle paghe le spese suddette. La località in cui sorge la miniera situata a 2500 metri sul mare, presentava, a dire dell'agente arruolatore, condizioni climatiche oltremodo favorevoli, ed essendo pressochè isolata da ogni altro centro abitato, gli operai non avrebbero avuto opportunità di sciuparvi quattrini. Altri vantaggi gli operai avrebbero potuto conseguire dopo successive rafferme, e premi sarebbero stati accordati ai più diligenti e volenterosi. Il viaggio si sarebbe compiuto da Panama a Porto Bolivar (un porto sulle coste dell'Ecuador che precede quello di Guayaquil) di dove a cavallo si sarebbe proseguito sino alla sede della miniera distante circa 2-3 giorni di cammino. La spesa pel viaggio marittimo era computato in 75 *pesos* a testa.

Nel darmi conto della cosa, dopo averne parlato al Console d'Italia in Panama, io feci presente all'agente surricordato che prendevo atto semplicemente delle informazioni fornitemi e di quanto era venuto a compiere nel Canale, ma che trattavasi di faccenda nelle quali era mio dovere di rimanere assolutamente neutrale e che del resto non era in mia facoltà nè d'impedire nè di facilitare.

Sparsasi fra i nostri operai del Canale la notizia dell'arruolamento, parecchi di essi si recarono in Panama per conferire con l'agente, ed egli riuscì ad arruolare una cinquantina di essi in maggioranza minatori Sardi. Pareva che tutto dovesse procedere liscio e la partenza di questi operai avvenire senza difficoltà, quando, proprio nel giorno che doveva aver luogo l'imbarco, il 2 di novembre, nello scendere dal treno che lo avea condotto con gli operai da Panama alla Boca, l'agente fu tratto in arresto, in base all'imputazione di arruolamento illegale di lavoranti e condotto immediatamente dinanzi al giudice locale. Quivi pare che egli sia riuscito a giustificarsi, allegando che gli operai arruolati non aveano più nessun obbligo verso la Compagnia, avendo già soddisfatto il debito verso la stessa (il che pareva esser vero solo in parte) sicchè il giudice, riconosciuta la validità di queste ragioni lo

lasciò in libertà e tutto pareva finito quando, nell'atto d'imbarcarsi con gli operai, sopraggiunse la polizia americana la quale impedì la partenza della spedizione, allegando che gli operai per poter partire liberamente doveano essere provvisti di biglietto individuale di passaggio non di un biglietto collettivo, qual'era quello che era stato esibito. E frattanto che s'impegnava una vivace discussione fra le due parti, il vapore partiva lasciando tutti a terra.

Lasciando da parte alcune questioni e pettegolezzi personali che complicarono questo incidente, era discutibile in questo caso se le Autorità americane avessero avuto torto nell'opporci alla partenza di operai alla propria dipendenza, fossero o no questi liberi del tutto di sè, o se fosse permesso ad un estraneo penetrare in territorio altrui e quindi fare opera di propaganda per attrarre dal posto lavoranti già precedentemente arruolati per conto di altri. Comunque si sia, senza voler entrare a arbitro in questa singolare pendenza, è un fatto che più tardi le Autorità Americane meglio avvisate addivennero a più miti consigli.

In effetti, quando nel gennaio successivo l'agente arruolatore — il quale nel frattempo si era recato nella sede della miniera per ricevere istruzioni dai suoi capi — ritornò sul posto, in compagnia del *manager* della miniera stessa, egli poté indisturbato rinnovare il suo arruolamento, ed indisturbato partirsene cogli operai arruolati. Le Autorità americane questa seconda volta si disinteressarono completamente della cosa e solo vollero sapere dal Consolato italiano di Panama il nome dei partenti. Il numero dei partiti fu questa volta di 105, fra cui pare figurassero alcuni spagnuoli, ed essi abbandonarono il Canale in 3 e 4 riprese successive.

Un terzo esodo di operai italiani ebbe luogo verso la fine di maggio e prima metà di giugno del 1908, diretto verso il nord del Brasile e propriamente nella regione amazonica. Già sin dai primi di maggio io avea avuto sentore di un arruolamento di operai del Canale aperto per colà, ma trattavasi in sul principio di voci vaghe e poco precise, che acquistarono poi sempre maggiore

consistenza; sino a quando avendo poi avuto occasione di discorrere con l'agente di arruolamento, che era un inglese stabilito in Colón, potei avere notizie precise in proposito.

Trattavasi dunque di arruolare e condurre operai nello Stato dell'Amazonas per la costruzione della linea ferroviaria cosiddetta del Madeira-Mamoré, della lunghezza di 350 chilometri, il cui scopo pare sia quello di evitare le cascate del fiume Madeira che si oppongono in quel tratto alla navigazione fluviale e che sarebbe poi ripresa al tratto in cui terminerebbe la nuova linea. Il punto di riunione e concentrazione degli operai era S. Antonio, sul rio Madeira, a circa 4 giorni di navigazione dallo sbocco di questo fiume nell'Amazonas. Per recarsi colà gli operai avrebbero dovuto fare un viaggio assai lungo e complicato, poichè essi partendo da Colón avrebbero dovuto prima trasferirsi all'isola di Barbados sui vapori della *Royal Mail*; di là proseguire su altri vapori sino a Parà, e di qui su altri vapori compiere 17 giorni di navigazione fluviale rimontando il corso dell'Amazonas per oltre 2600 miglia.

Per la prima parte del viaggio da Colón a Barbados, gli operai avrebbero dovuto pagarsi da sè il passaggio in dollari 8 ed un quarto, che sarebbero poi loro stati rimborsati; il resto del viaggio sarebbe stato affatto gratuito sin dal primo momento.

Il salario normale che gli operai avrebbero ricevuto sarebbe stato di dollari 1.75 = L. 7.75 al giorno; ma era anche contemplato il lavoro a cottimo compensato in ragione di 35 soldi ogni yarda cubica di terreno estratto. Le paghe sarebbero state settimanali, e non ci sarebbe stato un regolare contratto poichè l'Impresa li avrebbe tenuti al suo servizio a base di una specie d'intesa verbale per tutto il tempo di cui poteva averne bisogno.

Nel luogo di concentrazione degli operai pareva che frattanto si stesse lavorando per le installazioni ed impianti necessari e quindi nella costruzione di alloggi per gli operai, di un ospedale, di una fabbrica di ghiaccio, di un molino ed altri accessori. Tutto il materiale per dette costruzioni ed impianti era spedito da New-York e così tutto lo *stock* delle provvigioni e sussistenze.

L'Impresa assuntrice dei lavori era la Ditta *Pierson and Pier-*

son; una Ditta che mi si dipingeva seria ed accreditata, già nota per la costruzione di una ferrovia attraverso l'istmo di Tehuantepec, del porto di Salinas Cruz, Vera-Cruz e Coatzacoalcos nel Messico, la costruzione di una breve linea ferroviaria Honda-Ambalena in Colombia e per altri lavori eseguiti in Egitto.

Sin da quando si sparsero le prime voci del nuovo arruolamento per il Brasile, cominciarono ad affluire nel mio ufficio operai in cerca di precise informazioni in proposito, ai quali, pur comunicando le notizie che erano a mia conoscenza, non mancai di sconsigliare energicamente di partire per la nuova destinazione. Io posi loro sott'occhio il quadro delle tristi condizioni sanitarie e climatiche che avrebbero trovato sul posto, gl'inevitabili disagi fisici a cui sarebbero andati incontro, i gravi inconvenienti che sarebbero loro derivati dal confinarsi in una regione così remota, segregata da ogni consorzio civile, e da cui sarebbe stato così difficile far ritorno. " Pur ammettendo, io soggiungeva, che l'Impresa sotto cui andate a lavorare rispetti i patti fatti, è certo che ivi non troverete colà quel complesso di comodità materiali ed un servizio così bene organizzato quale è nella Canal-Zone, alla quale oramai siete così abituati come se foste in casa propria. „ Ma per molti di essi fu proprio fiato sprecato. Ciò che seduceva gli operai in questo caso era la prospettiva del lavoro a *cottimo* che, a loro modo di vedere, avrebbe loro procurato dei guadagni superiori a quelli che essi realizzavano nella Canal-Zone, senza riflettere se nella nuova regione essi avrebbero potuto effettuare un lavoro siffatto e sino a quale misura, e se in ogni caso qualche lira guadagnata in più sulla mercede ordinaria che ricevevano al Canale valesse a compensarli degli strapazzi materiali e delle sofferenze fisiche cui sarebbero andati incontro inevitabilmente.

Mi convinsi allora di due fatti degni di qualche attenzione. La prima è che gli operai in genere sono poco sensibili alle istruzioni che loro si comunicano circa le condizioni climatiche e sanitarie di una data regione o se ne accorgono troppo tardi, quando ne hanno fatta per loro conto la triste esperienza; la seconda è che la meta verso cui si dirigono gli operai si sposta secondo la

moda del giorno e le notizie che corrono. Quando si sparge la voce di un nuovo centro di lavoro che sorge vi ha sempre un certo numero di operai che, pur trovandosi discretamente bene nel posto in cui risiedono, sia per ragioni affatto personali, sia per smania di cambiare, sia per un certo spirito di vagabondaggio insito in alcuni di essi, sia pure nella prospettiva di trovarsi meglio nel nuovo posto, sentono quasi un bisogno irresistibile di muoversi per recarsi colà, lasciando il certo per l'incerto ed andando spesso incontro a gravi disinganni e rovesci. Tale era appunto il caso di coloro che vollero partire per il Brasile. Fra di essi ve n'erano parecchi che io avea appreso a conoscere molto bene davvicino, che numerose volte erano venuti da me per sollecitarmi di cambiarli di posto e di occupazione, non trovandosi mai bene in nessuna parte, sempre scontenti ed insoddisfatti e mai resistendo a lungo al lavoro; mentre altri essendo operai avventizi e temendo da un momento all'altro di restare senza lavoro, cercavano sin d'allora di mettersi al sicuro da questa dispiacevole eventualità.

Comunque si sia, gli eventi ulteriori posero ben presto termine a questa smania inconsiderata di arruolamento per il Brasile diffusasi tra gli operai del Canale. Circa 60 operai italiani si erano iscritti in quei primi momenti per partire per colà, ma di essi solo una trentina poterono prendere allora imbarco assieme a 200 spagnuoli, poichè il vapore della *Royal Mail* che dovea condurli a Barbados non potè trasportarne dippiù; e d'allora in poi l'arruolamento di operai per il Brasile fu completamente sospeso. E fu sospeso, se è vero quanto mi assicurò in proposito il locale agente di arruolamento, perchè all'Impresa assuntrice dei lavori della ferrovia Madeira-Mamoré non tornava conto arruolare operai in Panama; le spese di trasporto che essa dovea sostenere per i trasbordi successivi che doveano effettuarsi, erano assai forti, per cui le era più conveniente andarli ad arruolare in Europa. E fu una vera fortuna che sia successo così perchè chissà quali gravi complicazioni ed inconvenienti avrebbero potuto verificarsi in appresso.

Anche questa volta le Autorità americane non opposero alcun ostacolo all'esodo degli operai; nè a vero dire potevano opporlo essendo i partiti operai contrattati che aveano già soddisfatto il loro debito di viaggio con la Commissione del Canale o operai avventizi affatto liberi di sè. Solo fu allora il caso di studiare da parte della Commissione suddetta se era opportuno adottare dei provvedimenti di rigore contro gli agenti di emigrazione che venivano a compiere arruolamenti in territorio straniero, di operai all'altrui servizio. Ricordo anzi che in quell'occasione il Governatore della Canal-Zone, on. Blackburn, mi fece l'onore di richiedere il mio parere in proposito; ma ignoro se, effettivamente, dopo la mia partenza si sia adottata qualche misura sul riguardo.

Non so poi quale sorte sia stata riserbata a quella trentina di operai italiani partiti per il Brasile; ma se essa è stata conforme a quella degli operai partiti per il Chili e l'Ecuador essa non può dirsi invidiabile. Poichè occorre aggiungere per por termine alla storia di queste trasmissioni dal Canale per altre regioni, che gli esodi precedenti ebbero un esito del tutto disastroso.

Gli operai che sulla prima metà del 1907 si sparpagliarono nei paesi lungo le coste del Pacifico non trovarono colà ad occuparsi e dovettero adattarsi a delle mercedi bassissime; mentre parecchi di essi furono obbligati a mendicare od a peregrinare di paese in paese per trovare di che vivere. Quanto a quelli trasferiti direttamente nel Chili, essi non trovarono colà i salari corrispondenti alle assicurazioni che erano state loro fatte, mentre le condizioni del trattamento erano tutt'altro che favorevoli e poco o nulla preparato per accoglierli; ed essendo per giunta in quell'epoca i viveri e gli alloggi carissimi quello che guadagnavano non era neppur sufficiente per mantenersi. Più singolare è stata la sorte degli operai partiti per l'Ecuador, quale mi fu esposta da 4 o 5 di essi ritornati poi nel Canale. Il loro viaggio di andata fu pieno di strappazzi e disagi. Sbarcati nel porto di Santa Rosa essi mi dissero di aver fatto 4-5 giorni di cammino a piedi per arrivare nella sede della miniera, guadando per una cinquantina di volte l'identico fiume. Il vitto e l'alloggio di cui ebbero ad usufruire quivi non

potevano dirsi cattivi, ma ciò che era insopportabile era la condizione del lavoro, obbligati come furono a lavorare in strette e profonde gallerie spesso inondate dall'acqua, che poi non offrivano nessuna sicurezza. Le condizioni del lavoro parvero così dure ed insopportabili che, dopo poco tempo, circa i 2 terzi degli operai arruolati abbandonarono il posto e se ne fuggirono di nascosto, dirigendosi per altri paesi, e durante la loro peregrinazione ebbero poi a soffrire infinite privazioni e disagi. Poco altro tempo dopo nessun altro operaio italiano era rimasto sul posto, e ciò mi fu confermato oralmente dall'istesso *manager* della miniera che io ebbi occasione di rivedere in Panama e che avea preso quest'abbandono con molto filosofia.

Tutte queste informazioni valsero a dimostrarmi quanto io già intuivo da prima, che cioè simili arruolamenti semiclandestini di operai, compiuti in condizioni anormali, per vie oblique e tortuose e senza il controllo di Autorità interessate sono destinati a dare dei pessimi risultati ed è sempre da guardare con diffidenza e scetticismo la loro effettuazione.

XV.

CONCLUSIONE

Quel che io penso dell'emigrazione operaia italiana nel Canale.

È oramai tempo di volgere alla conclusione, ponendo termine a questa relazione. Con la quale io credo di avere sbarazzato la questione del concorso del lavoro italiano ed europeo nel Canale di Panama da molti punti controversi ed oscuri, di avere posto in chiaro le reali condizioni delle cose colà, di avere liberato il campo da tutto quel complesso di fandonie e di errori grossolani sparsi intorno ad esso, rilevando i pregi ed i difetti dell'organizzazione operaia stabilita dagli Americani lungo il Canale, ed il tutto esponendo con quella rigorosa obbiettività che era mio do-

vere mantenere. Poichè in argomento di questo genere implicante una indagine su di un grande lavoro compiuto da stranieri era necessario procedere con equilibrata ponderatezza, valutando il pro ed il contro di ogni cosa e di tutto dando una dimostrazione precisa ed esatta, senza abbandonarsi perciò nè a facili entusiasmi e lirismi, nè tanto meno ad apprezzamenti pessimistici od a denigrazioni sistematiche e preconcelte.

È per ciò anche che in questo studio, io son dovuto uscire dagli stretti limiti che mi erano rigorosamente assegnati, e trattare molte cose da un punto di vista un po' più elevato e complesso e con quello speciale interessamento alla grande impresa, destato in me dalla lunga permanenza sul posto e dall'intimo contatto avuto con uomini e cose.

Prima di finire però, mi è necessario discutere un punto della più alta importanza, senza di che questa relazione rimarrebbe monca e difettosa; quello che io penso cioè dell'emigrazione operaia italiana verso il Panama, e se essa sia da raccomandarsi o da ostacolarsi. E stimo mio dovere discutere personalmente questo punto, benchè il decidere su di esso spetterebbe al giudizio delle nostre Autorità superiori, poichè dopo l'esposizione abbastanza minuziosa da me fatta di fatti e considerazioni di diverso genere è ben necessario che da essi io tragga un'illazione e venga ad un apprezzamento personale sul proposito dal quale sarebbe certo da pusillanime ritrarsi.

Io credo dunque che al momento presente non ci sarebbe più nessuna seria controindicazione al concorso di masse operaie italiane nei lavori del Canale, poichè siano le condizioni sanitarie ed igieniche locali — divenute al presente pressochè normali — sia l'organizzazione generale del lavoro ed i salari concessi, sia le condizioni generali del trattamento sono tali da giustificare un concorso più o meno rilevante di operai nei lavori stessi, nè avrebbero perciò più ragione di essere, in linea generale, misure proibitive o ristrettive in proposito. Quanto agl'inconvenienti di dettaglio da me segnalati, si potrebbe certo contare sul locale concorso della Commissione del Canale composta di persone di così

alta rispettabilità e di così elevati criteri, per vederli allontanati, poichè non deve disconoscersi che la Commissione suddetta prende molto a cuore la condizione degli operai da essa dipendenti e tutto ciò che possa tendere al loro miglioramento e benessere.

Malgrado ciò, al momento attuale, io considero del tutto liquidata ed esaurita la questione del futuro eventuale concorso di operai italiani nei lavori stessi, e ciò per ragioni di metodo o principio che verrò illustrando con qualche diffusione. Ma per ben comprendere queste ragioni è necessario che io mi rifaccia un passo indietro, ed esponga alcuni avvenimenti e circostanze retrospettive.

Quando io mi fui assicurato, dopo i primi tre mesi di dimora nel Canale, che le condizioni generali dei nostri operai erano abbastanza soddisfacenti e suscettibili di ulteriori miglioramenti, mentre all'istesso tempo si parlava in quell'epoca di grandi masse operaie da continuare ad introdurre nel Canale io feci delle *avances* all'on. presidente della Commissione del Canale tendenti a rendere definitivi quei miglioramenti che già si erano conseguiti, e ad ottenere altri vantaggi a favore dei nostri operai presenti e futuri. Il complesso delle mie proposte era il seguente: "assicurare stabilmente una cucina italiana ai nostri, alcune modificazioni negli alloggi, concentrazione degli operai italiani in speciali campi, personale di sorveglianza esclusivamente italiano, speciali facilitazioni agli operai con famiglia (si parlava in quell'epoca di colonizzare i terreni lungo la Canal-Zone, proposta che poi non ebbe più seguito e della cui inattuabilità, del resto, io mi convinsi in appresso), compensi per infortuni nel lavoro (da realizzarsi, non essendo allora possibile contare sul concorso del Governo americano, con la fondazione di una Cassa di mutuo soccorso mantenuta da piccole ritenute sui salari degli operai); trasporto dei nostri operai su vapori italiani con speciali riduzioni di viaggio, stabilendo il ritorno gratuito o con passaggio considerevolmente ridotto per operai malandati in salute; uno speciale ufficio di reclami per gl'Italiani stessi; una rigorosa esatta statistica degli operai in arrivo che si sarebbe compiuta col mio concorso e così di seguito. Queste varie

proposte furono da me discusse oralmente con l'Ingegnere capo e poi formarono oggetto di una nota speciale a lui indirizzata. Era poi inteso che il complesso delle mie proposte con le eventuali modifiche che la Commissione avesse creduto apportarvi si sarebbero sottoposte all'approvazione del nostro Commissariato; e se il parere di quest'ultimo fosse stato favorevole si sarebbe tolto il divieto all'emigrazione di operai italiani dall'Italia per Panama. Poichè, come io feci riflettere allora ed anche in appresso all'Ingegnere capo, non era possibile — date le disposizioni della nostra legge sull'emigrazione — che operai italiani fossero direttamente arruolati nel nostro paese per il Panama, senza una precedente intesa ufficiale tra la Commissione del Canale ed il nostro Commissariato dell'Emigrazione e, per quest'ultimo, col nostro Governo.

Alla mia nota fu risposto in sui primi di ottobre del 1907 con altra che stimo pregio dell'opera riprodurre testualmente:

“ Ho l'onore di informarvi che attenta considerazione è stata prestata alla proposta da voi sottomessa per formare la base di un accordo per l'introduzione di lavoratori italiani nella Canal-Zone.

“ Tutti i contratti ed accordi fatti dalla Commissione con Europei per lavori nel Canale sono stati fatti con essi come individui, o altrimenti, essi sono entrati in servizio conforme le regole della Commissione. La Commissione non ha trattato con nessun Governo circa le condizioni sotto le quali i rispettivi cittadini sono impiegati.

“ Le condizioni d'impiego riflettenti gli alloggi, le ore e le particolarità del servizio sono state considerate come generose dalla Commissione ed essa ha contato su questi termini come sufficiente movente per assicurare tutto il necessario lavoro. Che queste condizioni sieno soddisfacenti è provato dal fatto che la fluttuazione della nostra mano d'opera europea richiede appena pochi uomini in aggiunta per mese per tenerla normale, e nessun fastidio si è sperimentato nel provvedere un tal numero.

“ La Commissione ha procurato di osservare fedelmente i termini e i contratti fatti coi lavoratori europei, ed essa crede che

essi sono soddisfatti e contenti del trattamento ad essi accordato. La loro salute è stata oggetto di speciale cura ed il loro benessere è stato considerato in ogni ragionevole modo.

“ Se cittadini italiani desiderano fare contratti come individui per entrare nel nostro servizio, la Commissione accorderà ad essi ogni considerazione che adesso è estesa a cittadini di altri paesi al nostro impiego. Ma se la Commissione fosse per entrare in qualsiasi speciale accordo col Governo d'Italia, sulle vie da voi suggerite, ciò condurrebbe a domande per simili privilegi da parte di altri governi. Così soddisfacenti risultati sono stati ottenuti col fare contratto con lavoratori come individui che la Commissione non si sente autorizzata a dipartirsi presentemente da tale pratica. ”

Questa nota fu per me una rivelazione, nel senso che io mi accorsi di trovarmi dinanzi una questione irrimediabile di principio che non avrebbe permesso nessuna ulteriore intesa tra me e la Commissione del Canale. Certo, sotto il proprio punto di vista, non poteva dirsi che la Commissione stessa avesse tutti i torti nel pretendere che Governi stranieri non avessero alcuna ingerenza negli arruolamenti da essa compiuti; ma potrebbe allo stesso tempo asserirsi che le dichiarazioni da questa fatte circa le condizioni degli operai e le cure che si aveano per gli stessi per quanto conformi al vero fossero bastevoli perchè, solo per questo, un Governo straniero senza esserne in alcun modo sollecitato, senza avere in via ufficiale quegli affidamenti che sono di regola in casi consimili, concedesse senz'altro l'autorizzazione ad operai del proprio paese a lavorare al Panama? Certo che no. Come sarebbe stato possibile giustificare dinanzi al pubblico un'autorizzazione siffatta? Sarebbe stato un controsenso pensare che tale sistema di contratti individuali seguito dalla Commissione del Canale, avrebbe potuto attuarsi nel nostro paese, senza l'intervento e l'approvazione del nostro Governo; e ciò per ragioni di opportunità e convenienza che è facile intendere, nonchè per le disposizioni legislative in proposito che parlano assai chiaro.

Vi era dunque un dissidio insormontabile tra i criteri seguiti dalla Commissione del Canale e quelli nostri, e per tutto ciò sin

d'allora io considerai come del tutto tramontata la possibilità di un'intesa per l'eventuale introduzione di operai italiani *fatta direttamente dall'Italia*; e gli eventi ulteriori mi hanno sempre più ribadito in questo concetto.

Per queste stesse ragioni fondamentali di principio, nonchè per altre considerazioni io risposi in senso negativo ad una delle questioni che figurano nella serie delle istruzioni a me impartite dal Commissariato, se cioè fosse stato possibile l'avviamento di una emigrazione temporanea verso il Panama. E qui mi pare opportuno riprodurre testualmente la parte di un mio rapporto, in cui è discusso un tal punto:

“Orbene, ad una domanda siffatta (così io scrivevo nel mio rapporto), io non potrei dare che una risposta *recisamente negativa*. E son varie le ragioni di ciò. Innanzi tutto alle Autorità americane non tornerebbe conto e non piacerebbe adottare questa forma di emigrazione: esse vi sono contrarie per principio e non si potrebbe poi ottenere che vi aderissero per la forma speciale di arruolamento che esse seguono e di cui codesto Commissariato è già edotto. In effetti, come poter ottenere da esse un accordo su questo punto, se il modo con cui sinora hanno proceduto e pare procederanno anche in appresso nell'arruolamento di operai all'estero, esclude a *priori* ogni intesa al riguardo coi rispettivi Governi? Ho io bisogno di segnalarvi che, appunto il loro sistema di arruolamento non dirò clandestino, ma, che non ha la sanzione ufficiale di nessun Governo, non permetterebbe al nostro di aprire trattative per un'intesa in proposito? Questo in linea pregiudiziale; ma alla prova dei fatti, vi sono altre circostanze che si opporrebbero a questa forma di emigrazione, che sarebbe in principio lodevolissima. In effetti, per quanto mi risulta dallo studio sinora fatto del clima e dalle informazioni assunte circa l'andamento ulteriore delle stagioni, non si potrebbe qui stabilire una differenza sostanziale tra mesi *propizi* al lavoro e mesi *contrari* al lavoro istesso. Per es: in questa nella quale ci troviamo che è la stagione delle piogge, la quale dovrebbe considerarsi come sfavorevole al lavoro, le condizioni climatiche non sono tali da opporsi ad un lavoro continuato; e la prova ne è che dacchè sono

qui, il lavoro ha sempre continuato e continua e continuerà tranne temporanee interruzioni. Ciò per la caratteristica già accennata delle piogge in questa zona, quella cioè di essere violenti ma di breve durata; e quindi esse non si oppongono, tranne, ripeto, per corti periodi, alla continuazione del lavoro. Per dippiù occorre anche considerare che in questa stagione delle piogge è forse minore il pericolo di contrarre l'infezione malarica, che invece potrà essere maggiore al principio od alla fine della stagione così detta secca, ossia al gennaio e nel maggio. In pratica, dunque, non è possibile fare una distinzione netta fra mesi favorevoli e mesi sfavorevoli al lavoro in queste regioni; tutti i mesi possono ritenersi buoni o cattivi, secondo il punto di vista da cui si considerano. L'unico inconveniente che si verifica in questa stagione è certo questo: che il numero delle ore di lavoro, appunto a causa delle piogge che di frequenti lo interrompe, viene a risultare in complesso inferiore a quelle compiute nella stagione secca: tranne questo inconveniente si può ritenere che tutti i mesi qui, dappiù a meno, si equivalgono, come opportunità di lavoro.

“ Eliminata così questa circostanza sostanziale, altre difficoltà si opporrebbero all'attuazione pratica di un'emigrazione temporanea in questa zona. Dove andrebbero le masse di operai nella stagione, diremo così, contraria ai lavori? Non essendovi qui grandi sanatori dove essi potessero trasferirsi per ritemperare le loro forze (e dato che vi fossero sarebbe conveniente per queste masse di operai, rimanere inopere per 3 o 4 o 5 mesi vivendo sulle spese ossia consumando l'eventuale guadagno fatto nei mesi di lavoro?), dovrebbero di necessità riversarsi o negli Stati limitrofi o negli Stati Uniti, o ritornare in patria. Ora tornerebbe conto alle Autorità americane arruolare delle masse operaie per soli 4 o 5 mesi dell'anno e poi permettere che esse si trasferissero altrove? No, per certo. Dato anche che esse vi aderissero come principio, ciò importerebbe una complicazione così grave nell'organizzazione dei servizi del lavoro che solo per questo vi si opporrebbero energicamente. Dippiù se in linea generale si adottasse dal Governo italiano questo sistema dell'emigrazione temporanea per il Canale, limitata cioè solo ad alcuni mesi dell'anno, s'infonderebbe nelle

masse operaie e nel pubblico il sospetto, anzi la persuasione che qui negli altri mesi non si possa vivere o vi si viva male, il che non solo sarebbe contrario al vero, ma ingenererebbe anticipatamente un'estrema diffidenza in quelle stesse masse operaie che s'inducessero a recarvisi.

“Pertanto io credo che la forma di emigrazione temporanea utile e praticabile in altre regioni d'America, non possa qui essere attuata per molteplici difficoltà che vi si opporrebbero. E volendo concludere anche sul proposito, io credo che debba essere *lasciato esclusivamente al criterio e al discernimento di ogni singolo operaio, il fissare i termini della propria permanenza qui*. Per ogni singolo gruppo di operai che qui arriva, ve ne sarà sempre alcuni a cui il clima non si confarà e che vorranno allontanarsene sin dai primi giorni; altri, che avranno la disgrazia di cadervi ammalati, procureranno egualmente di scapparne al più presto; altri infine più resistenti, più volenterosi, o più bisognosi vi resisteranno e vi rimarranno sino a quando non abbiano realizzato quel programma di risparmio e miglioramento economico che è nelle loro aspirazioni. Per i primi e per i secondi anche la prospettiva di una dimora esclusivamente temporanea qui, non sarebbe freno sufficiente per non farli allontanare: gli altri continuerebbero a rimanervi anche al di là dei limiti prestabiliti della loro permanenza. Insomma io son d'avviso che l'emigrazione italiana in questa regione, per quanto concerne la durata approssimativa della permanenza delle singole masse operaie sul posto, non possa essere disciplinata da norme fisse ed invariabili, ed è invece il criterio individuale quello che deve prevalere ed essere lasciato libero a sè. „

A prescindere da tutto ciò, devo poi aggiungere che la questione del concorso degli operai europei nel lavoro del Canale si è oggigiorno di molto semplificata. Data al presente le perfetta organizzazione e funzionamento dei servizi, l'esatta conoscenza oramai acquisita del lavoro da compiere e delle masse operaie da impiegarvi, l'azione sempre più preponderante delle grandi macchine, non vi sarà più d'ora innanzi necessità di richiedere e far venire nel Canale grandi forze operaie, come si è verificato nel

primo periodo di organizzazione del lavoro. L'introduzione periodica di alcune centinaia di operai — conforme, del resto, è avvertito nella nota indirizzatami dal *Chairman* — sarà sufficiente per colmare i vuoti dei partenti e ristabilire l'equilibrio; per guisa che io penso che dato anche che in appresso dovesse verificarsi una qualche intesa tra la Commissione del Canale ed il nostro Governo per la richiesta e concessione di mano d'opera italiana pei lavori del Canale, lo sfogo, per dir così, che questa eventuale intesa darebbe alla nostra mano d'opera che volesse profittarne, sarebbe in realtà assai lieve.

Per tutto ciò, ripeto, io considero del tutto esaurita la questione del concorso degli operai italiani nei lavori del Canale. Singoli operai, continueranno certamente a recarsi colà alla spicciolata per loro proprio conto (per quanto, in conformità alle circostanze esposte, essi rischino di non trovar lavoro); forse anche parecchi altri cederanno alla prospettiva di futuri arruolamenti individuali fatti per conto della Commissione del Canale in Francia o altrove e si recheranno colà quali operai contrattati. Ma son sicuro che il loro concorso d'ora innanzi sarà molto limitato.

Quanto alla falange degli operai veterani che si trovano tuttora sul posto, è evidente che questa si verrà assottigliando sempre più; quando questi operai avranno realizzato il loro programma di economia e risparmio e conseguito quei vantaggi economici che sono nel loro ideale, ritorneranno in casa propria o trasmigreranno per altre plaghe.

Intanto abbia o no luogo questa futura cooperazione di operai italiani nei lavori del Canale, è da sperare che la grande opera alla quale gli Americani si sono accinti con fervore d'entusiasmo, con tenacia di propositi e con sì grande potenza di mezzi abbia ad essere fra breve un fatto compiuto. Essa è opera di progresso mondiale destinato a produrre incalcolabili vantaggi nell'avvenire; e come tale è da augurarsene l'esito completo che ridonderà a gloria del nome americano ed a bene dell'umanità.

FINE.

INDICE

I.	Ragioni della mia missione a Panama ed istruzioni impartitemi per la stessa.	Pag. 3
II.	Mio arrivo in Colón. Notizie retrospettive raccolte.	9
III.	Uno sguardo ai lavori del Canale	17
IV.	La <i>Canal-Zone</i> e la sua organizzazione.	37
V.	Le mie prime ispezioni personali e risultati delle stesse.	48
VI.	Dati e notizie riguardanti gli operai ed il lavoro in genere	69
VII.	L'opera mia di tutela e vigilanza	84
VIII.	Alcuni più speciali dati rispetto alla provenienza, numero e risparmi degli operai italiani nel Canale	90
IX.	Di alcuni conflitti sul lavoro e qualche considerazione sugli stessi.	96
X.	Infortuni sul lavoro	104
XI.	L'Amministrazione della giustizia nella <i>Canal-Zone</i>	109
XII.	Le condizioni sanitarie ed igieniche della <i>Canal-Zone</i>	120
XIII.	Le condizioni climatiche e metereologiche della <i>Canal-Zone</i>	130
XIV.	Trasmigrazione dal Canale per altri paesi	138
XV.	Conclusione. Quel che io penso dell'emigrazione operaia italiana nel Canale.	146

EMIGRAZIONE E COLONIE

Raccolta dei rapporti dei RR. Agenti Diplomatici e Consolari.

Volume I, Europa: Parte I — FRANCIA E PRINCIPATO DI MONACO.

Volume I, Europa: Parte II — SVIZZERA — AUSTRIA-UNGHERIA — GRAN
BRETAGNA — SPAGNA E GIBILTERRA — PORTOGALLO — MALTA.

Volume I, Europa: Parte III — GERMANIA — LUSSEMBURGO — BELGIO —
OLANDA — STATI SCANDINAVI — RUSSIA — PENISOLA BALCANICA.

Volume II, ASIA — AFRICA — OCEANIA.

Volume III, America: Parte I — BRASILE.

Volume III, America: Parte II — ARGENTINA.

N. B. — *È in corso di stampa la terza parte del volume III che ri-
guarderà, gli Stati Uniti e gli altri paesi d'America.*

Prezzo di ciascuna parte lire due.

Le pubblicazioni del Commissariato dell'emigrazione sono in vendita presso la Libreria Bocca in Roma e presso i suoi corrispondenti in tutto il Regno.

Prezzo del presente fascicolo, L. 0.30
