

## Ispezione ai campi di lavoro di La Tuque (Canadà)

(Da un rapporto del dott. **Dante Viola**, Capitano medico nella R. Marina,  
R. Addetto di emigrazione a Montreal - Agosto 1910)

Fui incaricato dal regio Console generale in Montreal di compiere un'ispezione ai campi di lavoro nel tratto del tronco ferroviario della Transcontinentale che si sta prolungando al nord-ovest di La Tuque, essendo giunte al Consolato notizie di frequenti disgrazie, di cattivi trattamenti e di condizioni generali non buone.

In quella linea, il 18 aprile u. s., un treno carico di lavoratori era caduto nel lago Macdonald; vi erano stati numerosi morti e feriti, parecchi dei quali italiani.

Stavo decidendo sull'epoca più opportuna per tale ispezione allorché giunse notizia di una grave esplosione, avvenuta nei dintorni di La Tuque, nei lavori della linea Transcontinentale: i giornali parlavano di numerosi morti e feriti, senza indicare nè i nomi nè la nazionalità dei disgraziati: un telegramma, da me inviato subito al *Coroner* di La Tuque, con cui chiedevo informazioni in proposito, rimaneva senza risposta, per cui ritenni opportuno di recarmi immediatamente a La Tuque, dove avrei potuto avere più ampie informazioni e donde mi sarei spinto innanzi per la mia ispezione.

Giunto a La Tuque, venni a sapere che il fatto era avvenuto a circa 125 miglia, sulla sezione della linea ferroviaria, e che, per effetto dell'esplosione, avevano trovato la morte una dozzina di persone e vi erano stati numerosi feriti gravi, fra i quali, però, non vi era alcun operaio italiano. Rassicurato su questo punto, mi disposi ad un'ispezione ai campi di lavoro.

Feci anzitutto una visita all'ospedale di campo di La Tuque, distante circa quattro miglia dalla località così denominata, allo scopo di vedere se vi fossero ricoverati operai italiani e per quale motivo. Ve ne trovai tre: due erano rimasti feriti nel disastro del 18 aprile, sopra accennato, dei quali uno, guarito, era occupato in lavori leggeri per l'ospedale, in attesa che fossero definite le pratiche per l'indennizzo da lui chiesto, un altro era in via di guarigione della ferita chirurgica conseguente all'amputazione al terzo superiore della coscia destra resasi necessaria per lo stato dell'arto e per evitare l'infezione generale; il terzo aveva riportato, qualche giorno prima, nei lavori di un campo vicino, la frattura di due coste al torace sinistro, alla quale era susseguita la pleurite traumatica. Confortatili, diedi loro i consigli e le informazioni necessari per ottenere lo sperato indennizzo.

Per una fortunata combinazione potei usufruire di un treno speciale, che portava sui lavori il *manager* e alcuni ispettori della Ditta intraprenditrice. In tal modo mi fu possibile compiere con celerità la mia missione, che altrimenti, a causa della irregolarità dei treni che trasportano ai vari campi i materiali e il personale addetto alla costruzione e che sono bisettimanali, avrei dovuto impiegare assai maggior tempo, perchè avrei dovuto fermarmi in ciascun campo almeno tre giorni.

La Transcontinentale richiede e richiede un lavoro di costruzione lungo, paziente e costosissimo; senza la sovvenzione governativa nessuna società avrebbe potuto intraprendere un'opera così ardita. Questa linea dovrà divenire la via verso il mare per i prodotti del suolo, non solo delle regioni agricole del Canada, ma anche degli Stati occidentali della vicina Confederazione americana. Fatta a sezioni, delle quali alcune già in esercizio e altre in costruzione, ha dei tratti incompiuti segnati solo sulla carta. Si calcola che il lavoro non sarà finito prima di tre anni; vi sarebbe dunque sicuro impiego per un numero rilevante di italiani che volessero recarsi qui.

La costruzione di ciascun tratto di linea è affidata ad un'impresa diversa, la quale, a sua volta, riappalta i lavori ad altri

imprenditori; così che, mancando una strada continuata, per giungere ai campi dei vari imprenditori è necessario seguire vie e adottare mezzi di locomozione diversi.

Il tratto di ferrovia da me percorso per ispezionare i campi non è ancora compiuto: è — si può dire senza tema di esagerazione — tracciato per la massima parte nella foresta e su terreno roccioso, su cui sono poste le traverse di legno e le sbarre di ferro. Volendo i costruttori che la via abbia i minori dislivelli possibili, è facile immaginare come siano necessari, in terreni vergini e selvaggi, in mezzo alla foresta, sulle rive di laghi, su per colline rocciose, attraverso vasti pantani, enormi lavori di sterratura e ingenti terrapieni. Per l'azione degli agenti atmosferici, per il passaggio dei treni stessi, la strada, non ancora consolidata, ha continue variazioni di livello, che rendono necessaria una continua manutenzione dove il terreno non è roccioso, affine di dare alla stessa la voluta compattezza e resistenza. Ricordo incidentalmente che fu appunto per i lavori di livellazione di uno di questi terrapieni che avvenne la disgrazia ricordata più sopra: questi terrapieni si innalzano talora fino a sessanta e settanta piedi di altezza, molte volte sostituendosi ai viadotti ed ai ponti là dove lo scorrere delle acque può essere assicurato a traverso *tunnels* artificiali che forano il terrapieno. I numerosi ponti sul fiume St. Maurice e sul Rubin River ed alcuni viadotti sono, per ora, costruiti in legno e solo in seguito saranno sostituiti da altri in ferro: si tratta di costruzioni esili, leggere e provvisorie, nelle quali non si sa se più ammirare l'arditezza della costruzione o la problematica solidità. Il lavorarvi sopra costituisce un pericolo, così come il passarvi semplicemente costituisce un'emozione.

I campi di lavoro da me ispezionati, posti lungo la strada a nord-ovest di La Tuque, per un tratto di 72 miglia, sono quelli di Ludger Noel, Camp n. 2, Coo-coo-cacee, Lake Sine, Sackson P. T., Grand Flemon, il campo al fine della strada (*End of Street*), ed altri minori. La mancanza di mezzi materiali adatti e di una speciale preparazione non mi ha permesso di spingermi ad una cinquantina di miglia dal campo *End of Street*, ove avrei trovato

campi di altri appaltatori, con numerosi Italiani; ma quei luoghi sono più accessibili durante l'inverno, sui ghiacci dei laghi e pantani e sulla neve, che non nella presente stagione. Infatti essi vengono vettovagliati e provvisti del materiale di lavoro durante la stagione invernale. I campi visitati appartengono tutti al medesimo imprenditore e le condizioni di lavoro non differiscono se non in dettagli dovuti alla località ed al genere di lavoro. Essi appartengono alla ditta Macdonell & O'Brien, che impiega circa 3500 operai, dei quali 1000 italiani. Questa ditta impiegherebbe un maggior numero di operai italiani, se li potesse trovare; ma risente anch'essa (quantunque sia ritenuta una delle migliori per le condizioni fatte agli operai) della mancanza di lavoratori che si lamenta nel Canada. Certamente il salario, inferiore a quello che si può ora percepire nei lavori di città (§ 2), e le difficili condizioni del lavoro influiscono anche sulla categoria di operai impiegati nella costruzione della linea, la maggior parte dei quali è nuova all'America: sono specialmente i novizi che, privi di ogni indicazione sui lavori che vi sono nelle diverse località, vengono arruolati da queste Compagnie, a mezzo dei noti *banchisti*, ai quali pagano una buona mediazione.

La linea ferroviaria che si sta costruendo passa attraverso la foresta, che si stende su terreno ineguale, ora a valle ora a monte, e gira attorno ad innumerevoli laghi, per cui si devono lamentare gl'inconvenienti soliti a riscontrarsi nei lavori eseguiti in terreni di questo genere: a valle, pantani o località acquitrinose, dove si lavora con l'acqua sino al polpaccio: a monte, la dinamite; sempre poi la foresta infestata da zanzare, contro le quali ogni riparo è vano; infine lontananza da ogni centro abitato, perchè la ferrovia non unisce località, ma le crea; si tratta insomma di lavori o pericolosi o disagiati.

Il salario è di § 1.75 al giorno, nella stagione lavorativa, per i braccianti e di dollari 2 per i fabbri-ferrai o per coloro che lavorano sulla roccia con la dinamite. Sulla paga è mensilmente trattenuto un dollaro per le spese del medico e per il servizio postale. Si

lavora anche la domenica e si fanno alcune ore lavorative oltre quelle ordinarie; l'*overtime* è pagato in proporzione del salario.

Le condizioni di vita materiale son ben tristi: forse in una inconscia ribellione a queste tristi condizioni sta la ragione del vagabondare del nostro emigrante dai campi di un imprenditore a quelli di un altro, vagabondaggio nel quale talora consuma i suoi risparmi ed il suo tempo. Infatti basta che in un campo arrivi una lettera di qualche parente o amico, in cui si dica che in un'altra località il salario è superiore di soli 10 centesimi al giorno, o che le condizioni del lavoro sono migliori, o che la paga dell'*overtime* è di qualche frazione superiore a quella pagata sul posto, perchè tutti gl'Italiani siano presi dalla smania di recarsi colà. Non tengono conto della incertezza, non del tempo che perdono, non del denaro da spendere, non delle angherie che devono pur subire nel luogo di partenza per l'abbandono del lavoro: no, devono partire ad ogni costo, facendo talora molte miglia a piedi per raggiungere la più prossima stazione ferroviaria perchè la Compagnia nega loro ogni mezzo di trasporto: arrivati, finiscono col trovare che non valeva la pena di cambiare. Certo, se le grandi Compagnie appaltatrici sapessero di poter contare sopra un elemento fisso ed esperto, offrirebbero migliori condizioni di salario. La questione dell'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro potrebbe divenire individuale per il fatto dell'assunzione stabile; ma, come mi assicuravano ingegneri pratici da molti anni dei nostri lavoratori, non si può calcolare sulla loro stabilità. E questo lato del carattere del nostro emigrante è sfruttato dai *banchisti*, che così bene ne conoscono l'animo; e molte volte sono essi che scrivono le lettere annuncianti migliori condizioni e migliori salari allo scopo di ricevere la mediazione e dalle Compagnie (2 dollari per individuo) e dal lavoratore. In tal modo una stessa Compagnia finisce per pagare, nella stagione lavorativa, due o tre volte la mediazione per un medesimo individuo, perchè questi, licenziatosi e recatosi altrove, finisce per capitare presso il medesimo imprenditore.

Per ciò che riguarda l'alloggio e il vitto, è lasciata all'operaio

piena libertà di procurarseli dove vuole, senza essere obbligato a servirsi di quelli che la Compagnia mette a sua disposizione.

La Compagnia alloggia i suoi operai talora in vagoni ferroviari, nei quali le cuccette sono disposte in due ordini, talora in capanne di legno fatte con tronchi di albero e ricoperte di tela incatramata, pittoresche ma incomodissime, umide e sudice. L'operaio paga all'imprenditore che gli fornisce l'alloggio un dollaro al mese: egli è libero, però, di costruirsene uno per proprio conto; il legno non manca, la foresta essendo a due passi e qualche pezzo di cartone incatramato trovandosi facilmente sui capannoni abbandonati. In questi tuguri ancora più miseri si affollano i lavoratori pur di economizzare il dollaro.

Quanto al vitto, la Compagnia dà il così detto "bordo", per sessanta centesimi di dollaro al giorno: sono tre pasti discreti con carne, e per questo prezzo si ha anche diritto all'acqua, alle coperte, ecc. Ma non tutti vogliono e possono spendere 18 dollari per il vitto, e i nostri lavoratori, specialmente i meridionali, che alla cucina degl'imprenditori male si adattano per i loro gusti paesani, preferiscono fare da sè; però, i villaggi essendo assai lontani e le comunicazioni difficili, essi sono costretti ad acquistare i viveri dagl'imprenditori stessi, generalmente a prezzo più elevato: sono note le angherie che in questo ramo di commercio vengono esercitate. Al ritorno da un faticoso e pericoloso lavoro, della durata di 10 e più ore, i lavoratori non associati al "bordo" devono prepararsi il cibo, perdendo un tempo che potrebbero consacrare al riposo, e ciò per un mal inteso spirito di economia. Ho assistito ad una di queste preparazioni fatte sul campo, nella foresta, la sera di una domenica, in cui, però, quegli operai avevano lavorato, ed assicuro che, per quanto io conosca la vita dell'emigrante in tutti i suoi particolari, un profondo senso di pietà invase l'animo mio, non suggestionato, per quanto compreso, dalla selvaggia orridezza del luogo. Preparandosi essi stessi il cibo, vengono, a seconda dei ranci, a spendere da otto a dieci dollari al mese. I campi sono sotto il regime di una rigorosa temperanza: è assolutamente vietata, per ragioni ben note, la vendita

di bevande alcooliche: ciò costituirebbe una economia forzata se molti operai, specialmente settentrionali, non si lasciassero allettare dalla vendita clandestina, a prezzi elevati.

La Società interessata al compimento della linea transcontinentale continuerà i lavori, per quanto sarà possibile, anche nella stagione invernale, e potrà perciò impiegare molti lavoratori nel diboscamento e nei lavori di spianamento. Una gran parte degli emigranti nostri, non resistenti al freddo, si ritira a svernare nei centri grandi e piccoli, ove poi è soggetta alle note vicissitudini degli altri lavoratori: ciò anche perchè i salari vengono nella stagione invernale ridotti dagl'imprenditori.

Dato il genere di lavoro, gl'infortuni sono piuttosto frequenti. L'assistenza chirurgica negli ospedali da campo, i quali si spostano col procedere dei lavori e li seguono, è relativamente buona; scarsa invece nei casi di malattia è l'assistenza medica. Ho potuto, consultando i registri e le statistiche dei più importanti ospedali da campo, rilevare che i disgraziati accidenti sono di una frequenza notevole, molte volte assai grave. Pochissimi risultano invece i ricoverati per malattie mediche. È questo un effetto della bontà del clima e della robustezza del lavoratore o non piuttosto, come io credo, una prova che gli ammalati non vengono accettati negli ospedali e devono curarsi per proprio conto, abbandonando il lavoro e ricoverandosi nelle città più vicine?

La Compagnia intraprenditrice dei lavori non assicura individualmente i suoi operai: allo scopo, però, di non avere fastidi nei casi d'infortunio nei quali la colpa di questo possa risalire ad essa (nel qual caso qualche indennità, secondo le leggi delle diverse provincie, deve pure pagare all'operaio), essa li assicura collettivamente presso società che si occupano direttamente della trattazione legale della questione. Si può facilmente arguire quanto poco verranno a percepire la vittima o i suoi eredi, allorquando riescano a provare che la colpa dell'infortunio è stata del personale della Compagnia. Le somme che vengono pagate in tal caso dalla Società assicuratrice sono così irrisorie che alle volte la stessa Compagnia intraprenditrice dei lavori, a definitivo taci-

tamento della parte lesa, aggiunge qualche centinaio di dollari, allo scopo, ripeto, di evitare le noie di un giudizio.

Concludendo dirò che, per quanto riguarda le condizioni di lavoro nei campi da me ispezionati (appartenenti tutti alla ditta Macdonell & O'Brien), esse sono disagiati per la località stessa ove si compie il lavoro e pericolose per frequenti infortuni; che, il salario, pur essendo superiore a quello che sogliono pagare altre Società assuntrici di lavori ferroviari, è basso, avuto riguardo alla non continuità del lavoro e al costo del *bordo* o dei viveri acquistati sul luogo.

A questi due motivi è dovuta la scarsità di offerta di mano d'opera per i lavori ferroviari in genere, scarsità che determinò il Governo canadese, su pressione delle grandi Compagnie costruttrici di strade ferrate, a modificare recentemente la legge sull'immigrazione. Per ciò sarà bene che il nostro emigrante diretto al Canada venga consigliato a partire soltanto se possiede i 25 dollari prescritti dalla legge, sia per avere all'arrivo una certa libertà di scelta del lavoro a cui dovrà dedicarsi, sia per impedire che l'arruolamento, a cui viene forzato in caso contrario, abbia ad avere una influenza sui salari attuali, già non rilevanti, dato il genere e la precarietà del lavoro stesso.

---