

Sui campi di lavoro della nuova ferrovia transcontinentale canadese

(dal diario dell'Ispectore dell'emigrazione prof. B. Attolico)

West Fort, Fort William e Port Arthur.

Mi fermai a Fort William il 16 settembre, nel viaggio di ritorno Winnipeg-Montreal.

West Fort, Fort William e Port Arthur sono tre centri contigui. La popolazione dei primi due — West Fort è quasi un sobborgo di Fort William — si calcola a circa 18 mila abitanti. Port Arthur ha quasi 14 mila anime.

Sono tutti paesi di recente formazione. Dapprima erano solo dei « posti » della Hudson Bay Company. Ma, situati come sono presso alla sommità ovest del Lake Superior ed in connessione quindi coll'intero sistema dei grandi laghi, essi non tardarono, dopo l'apertura alla colonizzazione del Western Canada, ad assumere una importanza commerciale di primo ordine. Sono ora centri di raccordo della Canadian Pacific Railway e della Grand Trunk Pacific, le due Transcontinentals. A Port Arthur ha pure inizio la Canadian Northern, sistema ferroviario terzo per importanza agli altri due.

A Fort William e Port Arthur hanno quindi sede importanti officine meccaniche e grandi depositi di carbone. Ma, soprattutto, vi converge quasi l'intera esportazione del grano delle praterie centrali, che, trasbordato colà dalle ferrovie sui vapori da carico, viene fatto proseguire, dopo un ulteriore trasbordo, nei porti atlantici e per l'Europa.

A Port Arthur fanno pertanto capo oltre che diverse linee lacustri per passeggeri — la traversata dei grandi laghi costituisce una delle più grandi « attractions » per turisti — importanti linee commerciali.



Mentre l'esportazione è principalmente costituita dai grani, si importa una gran quantità di manifatture e generi alimentari nonchè di antracite della Pennsylvania, la quale, mercè l'economicità dei trasporti, riesce ad imporsi anche sui mercati Canadesi.

A fianco delle stazioni — di cui una grandiosa, per la Canadian Pacific Railway e la grand Trunk Pacific riunite, di prossima costruzione — si trovano enormi elevatori per grani, che sono certo fra i più belli e capaci del mondo. Ne visitai uno, Elevator B, il più moderno ed alto fra quelli posseduti dalla C. P. R. Dalla sommità di esso si domina la sottostante pianura come da un osservatorio. L'elevator D è però il più grande e ha una capacità di tre milioni di *bushels* (1); ma ne è già in costruzione uno nuovo della G. T. P. che avrà la capacità di 4 milioni di *bushels* e si asserisce sarà il più straordinario del mondo.

Il carico e lo scarico costituiscono naturalmente una delle occupazioni più importanti in codesti centri, e in essi trovo largamente impiegati gli italiani. Circa trecento ne trovo nei « freight sheds » della C. P. R., specialmente appartenenti al Veneto ed alle Calabrie. I salari oscillano da cents 20,5 a 23 all'ora, ma, appena un mese prima, erano inferiori di 2 cents per ora. Il lieve rialzo era stato ottenuto traverso uno sciopero che si ricorda fra i violenti avvenuti nel Canada. Nessun italiano peraltro vi era rimasto ferito e solo ne erano stati imprigionati due perchè, ignari delle disposizioni della legge sull'arbitrato obbligatorio vigente in Canada (2), avevano abbandonato il lavoro prima che la vertenza fosse stata esaminata dalla apposita Commissione, la cui nomina è demandata al Ministro del Lavoro.

Il lavoro di carico e scarico non dura però tutto l'anno. La navigazione sul lago incomincia col 15 maggio e solo con gli « ice breakers » si cerca di attivare il transito qualche settimana prima. Gli operai facchini incominciano dunque a lavorare, e non « in full », verso il 15 aprile. Alla fine di novembre la navigazione è sospesa.

Durante il lunghissimo inverno non rimane che oziare nel

(1) Bushel (per cereali) = litri 35.242.

(2) Industrial Disputes Investigation Act, 1907.

paese, o andare a lavorare, su, nei boschi, cosa che i nostri non sembrano molto disposti a fare.

A Fort William mi si dice risiedano circa 125 famiglie italiane stabili, 10 a West Fort, 30 a Port Arthur. La colonia fluttuante è formata da circa un migliaio di persone. Tra le famiglie stabili, fiorisce come al solito l'industria del « Boarding House » della pensione, cioè, agli scapoli.

Da informazioni raccolte per strada dai lavoratori che incontro, sembra che le condizioni non siano in complesso cattive. Il « City work » è peraltro limitato, sebbene i salari siano buoni. Un salernitano che trovai allo scambio di una linea tranviaria, guadagnava L. 2.25 al giorno ed era appena ventenne.

Ma è l'inverno che spaventa, l'inverno che dura cinque mesi e spesso sei, durante i quali molti, che non si sentono di affrontare l'arduo lavoro dei boschi, sono costretti ad un ozio forzato e snerante.

Nella prossima primavera si attende l'inizio dei lavori della nuova stazione — la grandiosa « joint station » della C. P. R. e della G. T. P. cui ho già accennato.

A Fort William trovo qualche « grocerie » e parecchi negozi di frutta italiani, in tutto una diecina. A Port Arthur ve ne sono altri sette o otto dello stesso genere. In Canada, come negli altri paesi da me visitati, gli Italiani riescono molto bene nel commercio delle frutta, che si può affrontare con capitale limitatissimo.

Fermandomi appunto a chiacchierare in uno di questi negozi, raccolsi da taluni bolognesi e piemontesi informazioni molto confortanti sul trattamento usato ai lavoratori sui campi nella New Transcontinental che si sta costruendo al Nord di Lake Superior.

Sentivo già vivissimo il desiderio — avendo per mancanza di tempo dovuto rinunciare alla visita dei campi della G. T. P. a Prince Rupert, B. C. — di recarmi sul posto ed osservare de visu le condizioni dei lavoratori nelle costruzioni ferroviarie. Dopo la fosca pittura che me ne fu fatta, mi decisi senz'altro e, l'indomani mattina 17 settembre alle 7.30, partii da West Fort per Lake Superior Junction.

Da West Fort a Lake Superior Junction.

I campi di lavoro ch'io mi recavo a visitare appartenevano alla nuova ferrovia nazionale transcontinentale. A costruzione ultimata, le diverse parti di cui ora il sistema si compone, andranno sotto il nome e la Direzione della « Grand Trunk Pacific Railway », la compagnia ferroviaria canadese, che incominciò ad operare le prime ferrovie nell'Est del Dominio circa cinquanta anni fa.

Questa colossale ferrovia, emula della Canadian Pacific Railway, attualmente l'unica che posseda una rete propria diretta dall'Atlantico al Pacifico, comprenderà 3746 miglia, da Halifax nella Nuova Scotia a Prince Rupert nella British Columbia in direzione dell'estremo confine nord delle Queen Charlotte Islands. Il tratto Halifax-Moncton, 186 miglia, è stato costruito ed è per ora operato dal Governo Canadese sotto il nome di « Intercolonial ». Da Moncton, quasi al confine del New Brunswick fino a Winnipeg, 1805 miglia, è in costruzione a spese dello stesso Governo che cederà a suo tempo la linea, insieme alla Intercolonial, alla Grand Trunk Pacific Railway. Da Winnipeg al Pacifico la ferrovia è fin da ora sotto la diretta ingerenza della Grand Trunk Pacific, che ha già ultimato ed opera il tratto Winnipeg (Manitoba) - Edmonton (Alberta) per 793 miglia e spinge attivamente i lavori dell'ultimo tratto Edmonton-Prince Rupert.

Il nuovo sistema ferroviario che avrà poi connessioni al Sud con tutti i principali centri di raccordo degli Stati Uniti, si spingerà da una parte fino a Dawson, quasi a metà confine nord fra lo Yukon Territory e l'Alaska, e dall'altra fino all'Hudson Bay, riuscendo così ad aprire al commercio ed alla colonizzazione tutta la parte Nord del Dominio Canadese finora quasi privo di comunicazioni. L'esito felice dell'intrapresa della C. P. R. che, attraversando da parte a parte regioni prima quasi sconosciute, ha dato al commercio ed alla colonizzazione di tutto il Canada meridionale un impulso insperato, ha spinto altre ferrovie (oltre la Grand Trunk Pacific di cui ho parlato, anche la Canadian Northern) a fare per il Nord quanto era già stato fatto per il Sud,

con la prospettiva di raddoppiare le risorse economiche del Dominio Canadese.

Partii dunque da West Fort alle 7.30 a. m. del 17 settembre, diretto a Lake Superior Junction. La West Fort-Lake Superior è un tronco destinato a connettere la National Transcontinental con Port Arthur ed i grandi laghi. Presentemente, il tronco è operato per il solo trasporto di merci e lavoratori da e per la Transcontinental, ed ha due sole partenze per settimana, il martedì e il venerdì per Lake Superior Junction e il mercoledì e il sabato per il tratto inverso.

I treni in esercizio sono, data la natura attuale della linea, misti, ed ogni vagone ha un riparto per passeggeri — paragonabile alla nostra terza classe di vecchio tipo — ed un riparto per le merci. Lentissimi, impiegano per 180 miglia, 15 ore, ed i ritardi sembrano inevitabili e frequenti.

Per quasi 5 ore la linea costeggia la Port Arthur-Winnipeg della C. P. R., distaccandosene poi sempre più verso il Nord.

Di fresco tornato dalle prospere praterie del West, mi colpì la evidente povertà del suolo, non coltivato anche lungo la linea ed in parti qua e là già « cleared ».

Le stazioni intermedie sono infinite, e talora rappresentate da una baracca o da un semplice palo con un nome.

I boschi adiacenti presentano meschina alberatura, non suscettibile di utile sfruttamento. Mi si dice che nell'interno esista peraltro qualche segheria, essendovi migliore il legname.

Viaggiavo in un giorno di « pay day », epperò ad ogni stazione avevo agio di osservare i lavoratori che si presentavano per riscuotere il salario.

Ad una stazioncella a 4 ore da Lake Superior trovo un ragazzo calabrese. Egli mi dice di essere lì al lavoro della linea con altri tre calabresi ma, aggiunge subito: Sono il solo di Mammola (il suo paesello nativo...). Guadagna dollari 1.75 al giorno e ne paga 20 al mese di bordo, alloggiando in carri ferroviari. Parecchi italiani hanno lasciato il posto per il freddo; quanto a lui, d'inverno si spingerà ancora più in su nella linea, tra i boschi; meglio là che a Port Arthur dove si spende tanto danaro colle

madamigelle... Ha mandato già, dopo 3 mesi che lavora, 350 lire alla mamma lontana, ma: sono il solo di Mammola — ripete — e non ho altra compagna che Dio, mannaggia la...

Passando da uno all'altro vagone, incontro altri italiani. Sono tre, calabresi essi pure. Uno di media età sta in Canada da 16 anni e parla l'inglese come il suo dialetto. Fa il « caporale » o foreman ed ha paghe talora superiori ai 3 dollari al giorno. Spende tutto, ma, dichiara, è colpa sua. Dice che gli italiani non si dedicano all'agricoltura soprattutto perchè, ignari della lingua, hanno sempre paura di essere frodati. È stato anche agli Stati Uniti. La vita vi è meno cara, ma i salari più bassi.

Con lui, che sembra una persona esperta, discorro delle condizioni dei lavoratori nei campi ai quali siamo entrambi diretti. Gli riferisco le pessime informazioni avute da taluni ed egli: non si sta bene è vero, ma certi si lamentano sempre!

Frequenti sono le disgrazie sul lavoro, ma procedono anche da imperizia. In questi lavori di roccia bisogna avere una certa esperienza e cautela nello « sparo delle mine ». Spesso parecchi si mettono insieme per formare una squadra: il caporale che fratta per tutti assicura che sono gente pratica, talora per avere egli stesso miglior paga. Chi in fatto non ha esperienza impara pur troppo nel corso del lavoro, a proprie spese.

Gli altri due calabresi, giovanotti sui 25 anni, sono in Canada da poco. Asseriscono che un lavoratore comune, assiduo, può, sulle ferrovie, risparmiare 1500 lire all'anno. Ma essi ne hanno messe da parte circa 800. Hanno sempre « bordato » da sè, come in genere tutti i meridionali quando possono, e spendono in media dai 40 ai 13 dollari mensili. Si recano ora al Campo N. 6. Sub Contractor Mc. Gougan.

— Perchè non andate alla terra?

— Non sappiamo la lingua e non abbiamo moneta e poi: ti mettono in un bosco e lì che fai?

Arrivo a Lake Superior Junction alle 11 di sera, sotto una pioggerella fine ed insistente. Il paesetto, sorto solo in seguito all'apertura della linea, sembra un accampamento; tutte le case sono baracche di legno: le strade formate soltanto in seguito al continuato passaggio di uomini e carri.

Vado in cerca di un albergo. Un abruzzese ch'era a ricevere alla stazione i due giovani calabresi, che già conosceva, me ne indica tre, dicendomi ch'egli dorme nel soppegno di un negozietto italiano di commestibili. Anche i cosiddetti « Hotels » sono baracche, coperte di « building paper » per preservarle dalle infiltrazioni dell'acqua. Sono affollati di lavoratori di ogni nazionalità, specialmente svedesi e norvegesi e di agenti viaggiatori di tutti i generi in cerca di « business ». L'ora è tarda e parecchi di costoro sono ebbri.

Domando una camera. Si sorride alla mia ingenuità. Gli Hotels sono sempre zeppi nei giorni anteriori alle partenze e le camere isolate non si possono avere che per prenotazione telefonica.

— Un letto almeno!

— Jes Sir — mi rispondono — but I'll double you up!

L'invito non era lusinghiero, con quella razza di gente che vedevo intorno a me e piuttosto che dividere il mio letto con qualche svedese ubriaco, preferii tornare indietro col mio abruzzese e dormire, avvolto nell'impermeabile, nella soffitta di un negoziante italiano.

Da Lake Superior Junction ai campi di lavoro sullo Sturgeon River.

Passata la notte, che non fu lunga, mi misi subito in cerca del Chief Contractor, allora risiedente alla Junction, da cui mi procurai presentazioni per i subcontractors, e qualche indicazione circa l'ulteriore viaggio da compiere. I campi cui intendevo recarmi erano ancora assai lontani, raggiungibili solo per via di fiume. Il vaporetto era partito allora allora; fortunatamente, potei raggiungerlo con una rapida lancia a gazolina. Ho detto vaporetto, ma era una baraccia, con più fumo che vapore, senza sedili, trascinantesi dietro lentamente un magazzino viveri galleggiante, destinato alla rifornimento dei campi.

Per fortuna, mi ritrovo in compagnia dei due giovani calabresi del giorno innanzi, ai quali si aggiunge un terzo, anche calabrese, che ritorna al Campo N. 3 dopo aver cercato invano alla

Junction nuovi lavoratori per la sua gang (squadra). Da essi apprendo che il campo N. 4, l'head quarter di quella sezione e al quale io sono diretto, è ben lontano e vi giungeremo alle 5 o 6 di sera, il che significa oltre 10 ore di navigazione con imbarcazioni un po' diverse dai grandiosi transatlantici su cui gli ispettori di emigrazione sono abituati a viaggiare.

Navighiamo lungo lo Sturgeon River, irregolare e tortuoso quanto mai. Il bosco all'intorno appare qua e là fitto, ma anche qui non in misura da renderne profittevole il taglio ed alimentare industrie. Il suolo appare non molto ricco e spesso assai roccioso.

La regione che attraversiamo fa parte della « Nepigon Division » la 1^a delle 12 « divisions » in cui è ripartita la National Transcontinental nel tratto compreso fra la provincia di Quebec e quella di Ontario.

Di tale « divisione » nella pubblicazione ufficiale della National Transcontinental R. R. « Resources of the Country between Quebec and Winnipeg along the line of the Grand Trunk Pacific Railway » (1) si dà la seguente descrizione sommaria:

« Carattere della regione ». In parte piana ed ondulata ed in parte rocciosa. La regione del Nepigon costituisce un piano disseccato. Terra adatta all'agricoltura, suolo argilloso, clay loam e sandy loam (terreni di medio impasto con prevalenza argillosa o silicea).

« Legname ». Un po' a nord del Lago Nepigon la regione è fortemente alberata.

« Minerali ». Si riscontrano in questa divisione tracce di ferro che rassomiglia a quello del Michigan. Si trova pure della lignite tra mezzo a letti di argilla.

« Clima ». Il clima sembra essere adatto all'agricoltura. Esperimenti di coltivazione sono stati compiuti con successo a Nepigon House, poso della Hudson Bay Co. ».

I cenni riportati si riferiscono ad un'area di circa 15.000 miglia quadrate e soprattutto alla zona circostante al lago Nepigon che ne occupa la parte centrale. Va pure notato che i rilievi citati,

(1) Pubblicazione compilata da H. M. Ami, of the Geological Survey Dept, e stampata per voto del Parlamento, 1903 Ottawa, pag. 79.

oltre che di natura sommaria, non possono essere troppo esatti, trattandosi di regioni che soltanto con la apertura delle ferrovie diverranno ben conosciute. Nel Canada, come anche negli Stati Uniti, si costruiscono ferrovie in zone assolutamente vergini di vita sociale e di traffico; date le risorse del paese, l'una e l'altro seguiranno e le compagnie ferroviarie hanno potenzialità sufficiente per attendere fiduciose gli eventi.

Attraverso lo Sturgeon River, qua e là allargantesi in laghetti e insenature di cui in altre circostanze avrei anche potuto ammirare la bellezza, giungiamo alla « Portage ». Il fiume ha spesso delle piccole cateratte che lo rendono impraticabile. Una di queste è appunto sulla nostra via. Quindi, scendiamo e attraversando, a piedi e ciascuno coi rispettivi bagagli, una lingua di terra lunga circa mezz'ora di cammino, raggiungiamo nuovamente il fiume, ove ci attende un'altra barcaccia per il trasbordo.

I viveri che avevamo portato a rimorchio con noi, dovranno a mezzo di carri, scorrenti sopra binari fatti da tronchi d'albero, essere trasbordati anch'essi. Ma occorrerà attendere per farli proseguire il boat dell'entrante settimana: ora, porteremo con noi quelli giunti col vaporetto precedente.

La traversata della portage ci fornisce grata occasione per prendere un po' di cibo. In un luogo selvaggio, in pieno bosco, sono già sorti due alberghi-baracche, l'uno da un lato e l'altro dall'altro della Portage. I viaggiatori, forse per paura di perdere la coincidenza, preferiscono il secondo, sicchè il primo, condotto da un giovane scozzese, sarà costretto a chiudere ed il proprietario annunciava filosoficamente l'evento dicendo:

« Such is business; you have to take the chance! I'll try somewhere else! ».

La seconda parte del viaggio si svolge come la prima: ai diversi campi — giacchè ora siamo entrati nella zona dei lavori — si lasciano uomini e provvigioni. Col calar del sole giungiamo finalmente al Campo N. 4, subcontractor Mc. Gougan, ultima tappa della nostra navicella che si appressa zuffolando alla riva, a traverso la parte mobile di un ponte galleggiante, composto di grossi tronchi legati da catene, che riunisce l'una all'altra le sponde del fiume.

La vita sui campi di lavoro della National Transcontinental.

Il nostro ingresso al campo è salutato dal grugnito di un branco di maiali, che, insieme ad altro bestiame più grosso, formano la scorta di carne da macello del campo. Questo è situato a ridosso di una leggera altura prospiciente al fiume e composto di cinque log-houses (grosse capanne di tronchi d'albero grezzi inchiodati e col tetto coperto di « building paper »). In una di queste log-houses è l'ufficio, con annessa la residenza del « boss », il subcontractor Mc Gougan. Mi faccio largo tra la folla dei lavoranti che accorrono dai campi per l'arrivo della posta e la compera settimanale dei generi alimentari e di vestiario.

Al fratello del subappaltatore, temporaneamente assente, presento le mie credenziali, ottenendone consenso a pernottare nel campo. Essendo già tardi, si prende subito un po' di cibo nella log-house vicina; un enorme stanzone con tre tavole lunghissime, ove, dopo di noi, prendono posto circa un centinaio di lavoranti, di tutte le nazionalità, ma in prevalenza finlandesi. Il pasto, quanto mai modesto ma in complesso sano e anche relativamente pulito, è uguale per tutti, padroni e operai, come uguale per tutti è il ronzio assordante e fastidioso delle mosche che assaltano a sciami compatti uomini e vivande. Le mosche, molto più grosse delle nostre, costituiscono una delle peggiori affezioni delle campagne canadesi, specialmente nei tratti poco abitati.

Siedono con me il subcontractor, che ora ci ha raggiunto, un omaccione dalla faccia risoluta e piuttosto simpatica, di nazionalità scozzese, ex ingegnere nei campi della Intercolonial, — il fratello di costui, un prete evangelico che funziona da contabile nell'ufficio — l'impiegato preposto allo « store », americano degli Stati Uniti del Sud — l'« head boss », che mostra la sua tempra d'uomo nella asciutta rigidità dei lineamenti, — il walking boss, nonchè un amico del subcontractor, che, beato lui, dice di essere lì a passare una settimana di vacanze...

Mi si rivolgono parecchie domande, dalle quali capisco subito che la mia presenza nel campo sarà benevolmente tollerata...

Chiedo informazioni generali sugli italiani che si trovano nei

campi. Il subcontractor, anche per precedente esperienza in altri lavori avuti in appalto sopra un tratto di linea vicino a Quebec, me ne dà di buone. Gli sembrano in complessi tenaci, frugali, pacifici. Egli non ha mai avuto nei suoi campi risse e disordini per parte di italiani.

Ma il walking boss, irlandese, e qualche altro trovano subito modo di distinguere, affermando ogni bene dei settentrionali ed il contrario dei meridionali, impulsivi questi e diffidenti, spesso sanguinari....

Ritornato dopo il pasto, nello *store* (magazzino provvigioni) che costituisce l'anticamera dell'ufficio del subcontractor, continuo ad assistere alla vendita di commestibili e vestimenta agli operai dei campi finitimi. Vedo vendere un abito ad un ragazzo per 10 dollari. Il prezzo delle scarpe giunge fino a otto dollari (42 franchi).

Non si paga in contanti. Gli acquisti vengono segnati sopra un libretto; a fine mese si fa la liquidazione e l'ammontare delle compere viene sottratto dalla paga. Si calcola che ogni italiano spenda nello *store* (per vestiti, scarpe, tabacco, carta, ecc.) dieci dollari al mese. V'è però una differenza fra i giovani e gli anziani. I primi, specialmente quando sono stati all'estero un po' di tempo, spendono più degli altri. Essi capiscono di rendersi così più simpatici all'elemento indigeno fra cui vivono.

Gli italiani in generale spendono però meno degli emigranti di altre nazionalità. I Finlandesi, gli Svedesi, i Norvegesi amano di provvedersi di oggetti di lusso: orologi, catene, ecc.

Anche i prezzi dei commestibili sono alti. La vendita ne è limitata agli operai che « bordano » per conto proprio. Il prezzo del board (vitto e alloggio) per coloro che accettano la pensione della compagnia è di dollari 4,50 la settimana (1). Ma parecchi e specialmente gli italiani, il che non piace al contractor, non si adattano al cibo fornito dall'appaltatore e in ogni modo, per risparmiare, provvedono al proprio vitto da sè.

(1) Ogni operaio paga inoltre un dollaro al mese per servizio medico e 0,25 per la posta. Il servizio postale è fatto per mezzo delle imbarecazioni del contractor.

Una squadra di 14 italiani addetti ad un lavoro speciale a poca distanza dal campo principale abitano infatti in una capanna che essi stessi si sono costruita e cucinano per conto loro. Hanno il proprio forno per il pane, ecc. Spendono al mese per alimentazione in media dollari 10 a testa.

Incomincio a prendere contatto con gli operai italiani del campo. Vi trovo pochi abruzzesi; la maggioranza son calabresi.

Uno di costoro, tal Campitelli, è un po' biondastro, alto, tarchiato. Mi viene presentato da quello stesso che, a tavola mi diceva male dei meridionali. « Tutti come questo dovrebbero essere i vostri italiani », mi diceva. Essendo un po' diverso dagli altri il bravo calabrese era stato preso per un settentrionale, e come tale portato a modello!

— Come vi trovate? Siete contenti?

È difficile avere una risposta definitiva e precisa. — Si campa, dicono, si strappa la vita.

— Quanto risparmiate in un anno?

Bisogna distinguere i lavoranti a cottimo dai salariati.

Parecchi, talora per necessità di concorrenza, talora per desiderio di maggior guadagno, assumono lavoro a cottimo, forma questa per altro circa la quale raccolgo subito vivi lamenti.

Quanto ai salariati, la loro possibilità di risparmio varia secondo le mercedi e il lavoro cui adempiono e le attitudini ed abitudini personali di ciascuno. Un caporale o *foreman* ha un salario di dollari 3,50 al giorno. È più facile per un operaio avere un posto di foreman nel Canada che non negli Stati Uniti. Un caporale può risparmiare, in condizioni favorevoli, anche più di lire 2000 all'anno.

Un operaio semplice — che di solito ha abitudini meno spendereccie del foreman — essendo pagato a due dollari e anche 2,25 al giorno e bordando da sè può risparmiare anche lire 1500. La media però non risparmia più di 1000 lire all'anno.

Il ragazzo che ho incontrato nello store mentre comprava il suo abito nuovo, fa il water boy, provvede l'acqua cioè per la squadra cui è addetto e prende dollari 1,25 al giorno. È sul campo da poco: ha mandato alla mamma 50 dollari.

L'extra lavoro è pagato a 20 cents all'ora d'estate. D'inverno

a 17 1/2. D'inverno v'è, nonostante il freddo intenso, maggiore concorrenza di operai, di cui parecchi, interrotti i lavori nelle città, si recano a lavorare nelle ferrovie e nei boschi per non sperperare nell'ozio cittadino i risparmi accumulati.

Le mercedi sono dunque in genere buone, ma il lavoro pericoloso e rude.

— V'è differenza di trattamento fra campo e campo?

— Non molta. Notizie e informazioni circolano più che non si creda attraverso i frequenti spostamenti di operai e si stabilisce una certa concorrenza fra i diversi campi.

— Perchè non vi date all'agricoltura?

— Vogliamo tornare in Italia, noi!

Verso le 9 di sera, tutti si ritirano nei loro capannoni. Dormono a coppie, in doppio ordine di letti fatti di tronchi d'albero ricoperti da uno strato di paglia ed un materasso (!?). Ogni persona ha una coperta di lana senza lenzuola, sicchè tutti usano dormire vestiti. Ciascun capannone può contenere una quarantina di persone; aria e luce entrano dalla porta, quando è aperta, o attraverso i mal connessi tronchi.

Nessuno, nel campo, neanche il contractor, ha un letto vero e proprio, con lenzuola. Quanto a me, dormo in un « bunk » entro uno stambugio adiacente allo store, tra i depositi di scarpe e generi alimentari.

Passo la intera domenica, giornata sacra al riposo, tra gli operai. Con qualcuno di essi mi reco a visitare la sezione distaccata del campo, formata da quella squadra di 14 operai che ha preferito bordare da sè. Il loro capannone è più pulito degli altri, tenuti dal contractor. I letti sono disposti in un ordine solo e quindi sollevati da terra. Le condizioni igieniche sono relativamente migliori. I contractors non amano però queste piccole cooperative per la vita. Esse sottraggono loro, non ostante l'altezza dei prezzi delle derrate (1), il guadagno della pensione (boarding). I con-

(1) Gli appaltatori osservano infatti che essi devono, anche per quelli che bordano da sè, sostenere una certa quantità di spese generali, per ripartire le quali e rifarsi è necessità elevare i prezzi delle derrate.

tractors si studiano di spiegare questa loro avversione al « bordo libero » affermando che, altrimenti, gli operai, e specialmente gli italiani, si nutriscono insufficientemente per risparmiare. Anche questo è esagerato. Mangiano più a modo loro, sono più contenti e del resto la tendenza ad aumentare i risparmi a detrimento della propria nutrizione è rara a trovarsi tra gente che sia già stata in America per un certo tempo.

In questa raccolta di persone, pur così diverse per l'età ed origine — quei 14 provenivano dalle regioni più disparate d'Italia — la comunanza di lavoro e di speranze aveva stabilito dei legami di intimità e cordialità famigliare. L'esser tutti di una stessa nazionalità quasi li conforta e dà loro una serenità di spirito maggiore di quella da me osservata in campi a nazionalità mista.

Tutti mi parlano dell'Italia, e: ci ritornerete? domando.

Sure! Mi rispondono in coro. A che parlare, quindi, di fissarsi sulla terra?

Ad alcuni chiedo se desiderano dei libri. Ritornato a New York, provvidi a soddisfare puntualmente le richieste — non troppe in verità — ricevute (1).

Ritornato al campo principale verso l'imbrunire, dopo avere con sorpresa osservato al limitare del campo che lasciavo, un palo altissimo sul quale era infilato un quarto di bue mattato (metodo adottato per preservare la carne dalle mosche) assisto ad una zuffa fra due finlanders ugualmente ubriachi di wiskey acquistato di contrabbando. Nessuno si muoveva per dividerli: *let them fight by themselves*. Si bastonavano e si mordevano a sangue. Uno di essi stringeva convulsivamente nella mano insanguinata una bottiglia quasi piena di wiskey e al padrone che, sopraggiunto, tentava strappargliela, opponeva una fiera resistenza dicendo in *broken english*: « Non ve la dò: mi costa quattro dollari ».

(1) A dare un'idea del cammino che ancora rimane a percorrere in fatto di educazione ed istruzione dei nostri lavoratori, credo interessante ricordare che uno degli emigranti ai quali io mi ero profferto di distribuire libri, e proprio quel piccolo negoziante nella cui soffitta passai la notte a Lake Superior Junction, mi fece pervenire a New York richiesta per i seguenti libri: 1) Manuale dei giuochi; 2) I giuochi nobili; 3) Il buffone in conversazione; 4) Il saputello in conversazione; 5) Il tesoro magico; 6) La verga di Artesio....

Il sub contractor, commentando, mi diceva che codesti finlanders sono terribili per le loro *fights*. Egli aveva assistito ad un'altra simile zuffa in un altro campo circa un'ora prima, ed aveva dovuto togliere ad uno dei finlanders contendenti, un coltellaccio a serramanico che non aveva nulla da invidiare ai più terribili della nostra teppa. — Accadono risse anche fra italiani? — No, mi assicurò il contractor; almeno finora non ne ho viste.

Sopraggiunge la sera; il gruppo dei finlanders si allontana dal campo. Passato il fiume, sull'opposta riva, v'è uno store in cui si vende anche del *cider* e più in là una pool room tenuta da un ebreo. Lì continuano le grida e gli schiamazzi.

Il sub contractor e l'head boss hanno pure abbandonato il campo, ma per altra ragione. Con una rapida lancia a gazolina essi si recavano alla ricerca di quel peddler che era riuscito a penetrare nel campo col whiskey, la cui vendita è severamente proibita per legge, per farlo arrestare. Noi rimasti andiamo a dormire, perseguitati, quasi, dall'eco lontana e quasi lugubre che traverso la notte seguitava a giungerci dalla opposta riva del fiume. Verso tardi siamo raggiunti dal proprietario della pool room. Impaurito, egli veniva da noi a mettere in salvo il suo danaro; dormì nel bunk sovrastante al mio, ma alle 5 del mattino era già scomparso.

Il tragico epilogo di quella notte ci fu manifesto solo la mattina seguente. Mentre la massa degli operai del campo si recava a riprendere il consueto lavoro, un gruppo di finlanders si affaticava in silenzio a trar dall'acqua e trasportare a riva sopra un canotto il corpo di un annegato. Uno dei rissanti della sera prima, foreman finlandese, ottimo lavoratore e buon ragazzo, era caduto nel fiume mentre, ubriaco, insieme ai suoi compagni, cercava di ritornare al campo passando sul ponte mobile di tronchi d'albero. Ebbri, si erano tutti in una volta e in gruppo precipitati sull'instabile ponte che, cedendo al peso disuguale, si era capovolto. Tutti caddero nell'acqua, uno annegò. E al morto, i compagni superstiti scavarono una fossa in prossimità del campo e diedero sepoltura. La mesta cerimonia ebbe pure la sua marcia; dal campo distaccato n. 4 occupato dalla squadra dei 14 laboriosi e pacifici italiani, giungevano colpi di dinamite, impiegata ad aprire nuovi squarci

nelle rocce traverso le quali avrebbe dovuto passare la nuova transcontinentale....

Chi avrebbe preso cura degli averi del defunto? « Liquidato il contratto (il morto era ingaggiato a contratto) mi diceva il prete evangelico, fratello del sub contractor, la famiglia avrebbe avuto la quota spettante al deceduto ». Pia intenzione codesta; ma chi conosceva questa famiglia e il suo indirizzo, o chi, conoscendola, si sarebbe presa la pena di sostenere le sue ragioni?

Scortato da un abruzzese mi reco nella stessa mattinata a visitare i campi N. 5 e N. 6, posti al di là del fiume. Lì ritrovo quegli italiani coi quali avevo viaggiato in treno. Il foreman del campo n. 5 è calabrese, giovanissimo. Si trova da 9 anni nel Canada e a 18 anni era già foreman. In 9 anni ha mandato a casa oltre 10,000 lire, ma ammette di averne consumate nel « villaggio » circa 5000. Per un lavoratore comune ritiene possibile anch'egli di risparmiare fino a 1500 lire l'anno trovando però modo di lavorare tutta l'annata.

Ora si appresta a tornare in Italia, almeno per poco. Dice che i calabresi resistono al Canada e riescono magnificamente nei lavori di roccia.

Tra questi operai della *gang* trovo un mio comprovinciale di Triggiano, ma piuttosto malandato in salute e poco adatto a lavori rudi e pesanti. Eppure anche a codesta gente riesce qui spesso di trovar lavoro, specie sulle ferrovie, le quali hanno in certi momenti intenso bisogno di mano d'opera (1).

Mentre mi aggiro dall'uno all'altro campo, incontro il dottore della zona e l'incaricato del Governo per sorvegliare e riferire sull'andamento dei lavori. Mi intrattengo con loro sopra le condizioni degli operai a contratto, ecc. Riassumo qui appresso le osservazioni raccolte:

a) *Campi di lavoro e condizioni sanitarie degli operai.*

I campi di lavoro sono spesso insalubri. In taluno lo scolo dei

(1) Vedi a questo riguardo il mio rapporto preliminare sul Canada in relazione alla immigrazione italiana, pubblicato in appendice agli atti del Consiglio dell'emigrazione, Bollettino N. 8 del 1911, pag. 49.

residui non è sufficientemente lontano dalla presa delle acque potabili. Le stalle per gli animali sono troppo vicine ai dormitori. Le disinfezioni periodiche sono poco curate. In qualche campo s'è sviluppata la febbre tifoide. Vi sono medici, ma questi ben poco possono fare. Già, ognuno di essi ha la sorveglianza di una zona che si stende per circa 30 miglia: ogni trenta miglia si trova pure una baracca ospedale. In un ambito così esteso il dottore dovrebbe girare continuamente, a piedi s'intende, perchè ogni altro mezzo di comunicazione è impossibile, sotto qualunque tempo, affondando a mezza gamba nelle buche, senza scorta di strada o sentieri, trasportando con sè il proprio armamentario. Poi, anche supponendo che il dottore riesca a far tutto questo, quale autorità ha egli in fatto sui contractors? Quasi nessuna.

Il servizio medico sanitario è dato anch'esso ad appalto. L'appaltatore riceveva, nella zona contemplata, circa 600 quote mensili, di un dollaro l'una, dagli operai, traverso il contractor, mentre il medico della zona percepiva poi dal proprio appaltatore soltanto 100 dollari al mese, il resto essendo presuntivamente destinato a coprire le spese degli ospedali e ad assicurare i profitti dell'appalto. Se il medico si mostrasse troppo molesto coi contractors, questi reclamerebbero all'appaltatore e il medico sarebbe quasi sicuramente sostituito.

Questa la realtà dei fatti, che rende lettera morta le prescrizioni delle leggi, che pure non mancano (the public Work Health Act, 1899) e che intendono alla preservazione della salute degli operai sui campi del lavoro. Vi sarebbero pure gli *Ispettori* governativi i quali dovrebbero girare, sorvegliare, assicurare il rispetto alla legge, ma spesso si fermano a mezza strada (?).

Del resto è pure da riconoscere che le difficoltà per la costruzione e manutenzione dei campi sono enormi. La scelta della località è difficilissima. Il campo deve essere preferibilmente situato su una piccola altura per agevolare lo scolo delle acque e dei rifiuti. Deve essere in prossimità di un fiume, non solo per la presa delle acque, ma anche per le comunicazioni che, in paesi quasi inesplorati, si possono istituire solo per via acqua così d'estate come pure d'inverno per mezzo di slitte. E se si pensa alla difficoltà dei rifornimenti e del trasporto dei materiali, alle condi-

zioni di tempo e di luogo in cui d'ordinario i campi vengono costruiti (quello n. 4 era stato costruito nel novembre e dicembre dell'anno precedente per poter far trovare tutto in regola per la buona stagione) v'è pure da ammirare l'abilità e l'arditezza dei contractors.

b) *Servizi di commissariato.*

I servizi di commissariato si accentrano nello *store*, tenuto dal contractor esso medesimo e in cui si trova tutto, dalle scarpe al tabacco e alle medicine. Non v'è nessun controllo sulle vendite; perfino la dinamite, usata per far saltare le roccie è venduta a prezzi assai superiori al costo. Ma, si sa, si tratta di prezzi stabiliti in condizioni di vero monopolio; manca la stessa possibilità materiale della concorrenza e le difficoltà degli approvvigionamenti e delle comunicazioni si ripercuotono sui prezzi.

Gli stessi inconvenienti in fondo si riproducono nei campi di lavoro di tutti i paesi. Negli Stati Uniti le cose incominciano a modificarsi dato che collo sviluppo dei centri abitati e delle comunicazioni le possibilità di concorrenza aumentano.

Del resto, dicono gli imprenditori, noi abbiamo bisogno di risciarcirci in qualche maniera delle perdite cui spesso andiamo incontro per imperizia dei lavoratori. E se speculiamo anche sui prezzi della dinamite anche noi abbiamo le nostre buone ragioni. La dinamite bisogna trasportarla sin qui con mezzi primitivi e costosi, bisogna farne delle provviste all'ingrosso, e quindi anticipare capitali, bisogna custodirla in depositi ed assumere tutti i rischi corrispondenti.

c) *Contratti e sub contratti.*

La costruzione di un pezzo di linea è data a un *chief contractor* o *general contractor*. Questo la subappalta a diversi *sub contractors* tenendo per sè talora alcuni lavori speciali. Il *sub contractor* a sua volta si può servire di salariati da una parte, di altri piccoli impresari dall'altra, spesso si serve di tutti e due. La impresa di piccoli lotti di lavoro, scavo di trincee, costruzione di terrapieni, è assunta da cooperative di lavoratori oppure da operai singoli che tengono ai loro ordini squadre di salariati, pagati dal

sub contractor il quale si rivale, a lavoro ultimato, sull'operaio impresario.

Viene poi il momento della liquidazione, spesso doloroso, perchè talora può accadere che l'operaio impresario si trovi in debito anzichè in credito. Nè vi sono garanzie sufficienti per la rigorosa esattezza dei collaudi. I lamenti per questi sono forti. Già, la rete degli appalti successivi è così estesa che il margine di profitto si viene via via assottigliando.

Quindi, non è raro che assuntori operai, accorgendosi di non poter riuscire, abbandonino il lavoro a mezzo. Ciò può dipendere anche da imperizia degli assuntori e delle loro squadre, tanto più non essendo infrequente, come è già stato notato, che operai poco esperti si organizzino in squadra (è il sistema migliore per trovar lavoro subito) con un foreman improvvisato ed inadatto. In questi casi, ci rimettono gli operai e ci rimettono i contractors, i quali, esposti a multe per il ritardo nella consegna dei lavori, preferiscono premunirsi cedendo i lotti di lavoro a condizioni poco o punto remunerative.

Discorrendo di questa ed altre questioni, rifacciamo col dottore e col sorvegliante governativo dei lavori, la strada verso il campo principale. Il dottore, che io ho informato del tragico episodio occorso a quel campo, mi lascia per andare a scrivere al Coroner di Fort William interessandolo ai provvedimenti del caso. Telegrafare non si può; la prima stazione telegrafica è a Lake Superior Junction. La lettera istessa, per giungere alla Junction, dovrà attendere due giorni. Dalla Junction a Fort William occorre una giornata e i treni sono bisettimanali. Dunque, quel Coroner che dovrebbe venir qui ad indagare sulla morte del Finlander, potrebbe tutto al più essere sul posto in una settimana.... Parlate di giustizia e di garanzie in simili condizioni!

Al campo N. 4 ritrovo il mio calabrese, Pietro Campitelli, il quale ritorna sull'argomento dei contratti. Egli ne ha uno. Lavora, per finir presto, giorno e notte, si può dire, ma intanto pensa al momento della liquidazione finale come ad una paurosa incognita. Mi cita il precedente di uno svedese, che con lo stesso padrone, ha

finito col trovarsi in debito. Quello che più angustia codesti lavoratori impresari, è il timore di essere ingannati nelle misure e l'impossibilità nella quale si trovano di esercitare un qualsiasi controllo.

— Ma, allora, perchè assumete questi contratti?

— Perchè li prendono gli altri. All'apertura dei lavori vi è spesso grande concorrenza di mano d'opera e il contractor ne approfitta per imporre il lavoro a cottimo, tanto più che molti operai, specialmente svedesi, sembrano amare l'alea dei sub-appalti. Se la cosa va bene, tanto di guadagnato, se no piantano il lavoro a metà ed emigrano altrove. « Non pensano essi, come noi, alle famiglie ».

La condizione dei salariati è in fondo migliore. I salari sono buoni e nonostante tutte le ritenute fra giuste ed ingiuste, lasciano un sicuro margine di profitto. Un ragazzotto aquilano di 16 anni, intelligente e sensato, che non aveva salute per lavorare alla sciabola, faceva il teamster (conduttore di cavalli) e prendeva 35 scudi, oltre il bordo, al mese. Ne spendeva in media 10 fra tabacco, vestiti, carte fiorate alla fidanzata ecc., ne metteva da parte 25, che mandava regolarmente alla famiglia.

La serata del lunedì si scatena sul campo un temporale violentissimo, accompagnato da scariche di elettricità terrificanti. Tutti si ritirano nelle loro baracche e vanno a letto; la pioggia impetuosa continua per tutta la notte ed io sono costretto a coprire il mio bunk con l'impermeabile per ripararmi dalle infiltrazioni.

Faccio i miei piani per l'avvenire. La mattina seguente, martedì, era giorno di partenza per la Junction; non approfittando di quella avrei dovuto attendere il sabato e ricordavo che il pastore evangelico mi aveva già chiesto un paio di volte quanto tempo intendeva ancora fermarmi. S'intende, la presenza sul campo di persona che osservava, prendeva appunti, interrogava lavoratori e padroni, non poteva, a lungo andare, esser tollerata.

E la mattina appresso partii, dopo aver pagato regolarmente la mia pensione al pastore evangelico, che funzionava da contabile. Allo store trovai anche qualche operaio che, abbandonando il lavoro, liquidava i suoi conti. Ad uno di essi il contabile diede la gradita sorpresa che il suo salario non era di dollari 2,25 come

credeva, bensì di 2. E perchè? « Sarebbe stato di dollari 2,25 se foste rimasto fino alla fine del lavoro; per chi non adempie a questa condizione è soltanto di due. Questi i nostri patti. Non ve n'avevano informato all'Agenzia di Fort William? — No » rispondeva il poveretto, il quale però senza ulteriori proteste se n'andava... Ed io pensavo alle strane trasformazioni di quel pastore che alternava per ragioni di salute e di ugola (mi aveva detto di soffrire alla gola) l'esercizio della religione con quella, in fondò, dello strozzinaggio.

Sulla via del ritorno. — Le difficoltà della protezione.

Faccio il viaggio di ritorno nelle stesse condizioni di quello di andata, col cuore stretto e commosso perchè avevo visto una volta di più quale fosse il prezzo dei risparmi dei nostri emigranti. Mi è compagno un ingegnere, già impiegato per conto del Governo nei lavori e che ora ritornava a casa con l'intenzione di cambiare mestiere. A lui, scevro ormai da legami, parlo liberamente della questione dei cottimi. Egli mi dice subito che i lamenti degli operai sono fondati, senza però che si possa far colpa al contractor o al Governo di ingiustizie nei collaudi. È il prezzo per yarda cubica che è così basso da non lasciar profitti. Gli operai assumono i cottimi a 1 dollaro per yarda cubica, mentre il sub contractor ha a sua volta 1,25 e il chief contractor 1,48. Secondo l'ingegnere, i margini che i contractors si riservano non sono neanche esorbitanti se si pensa ai rischi, alle spese per la costruzione, approvvigionamenti dei campi, apertura di strade, ecc. Ma, intanto, la cosa si risolve egualmente in un inganno per il lavoratore, giacchè il prezzo di un dollaro non può riuscir remunerativo. Dovrebbe essere almeno di dollari 1,25. Egli sconsiglierebbe perciò gli operai dall'accettare cottimi, quando non abbiano sufficiente esperienza da calcolare la massa di lavoro necessaria per la loro esecuzione.

Queste dichiarazioni di un ingegnere del Governo mi ritornarono alla mente quando, parecchi mesi dopo, ebbi ad occuparmi del collaudo dei lavori eseguiti da quel Pietro Campitelli, calabrese, che avevo conosciuto al campo N. 4. Di questo caso, inter-

rompendo per un momento il mio diario, credo interessante dare qualche ragguaglio.

Terminato il suo cottimo, il Campitelli mi scrisse informandomi che, dopo aver lavorato, egli ed i suoi uomini, 226 giorni continui compresi i festivi, per dieci ore al giorno e talora anche più, gli era stato liquidato un compenso di 17 dollari al mese, assorbito quasi interamente dalle spese di mantenimento (vitto, alloggio e vestiario). Il Campitelli affermava di essere vittima di un inganno nel collaudo e mi pregava insistentemente di interessarmi di lui. Il caso era pietoso e mi ci dedicai con tutte le mie forze.

Scrissi al Deputy Minister of Labor col quale in Ottawa avevo contratto rapporti di amicizia. Dopo otto mesi di strenuo lavoro — dissi — il Campitelli si vede liquidato un compenso di 17 dollari mensili mentre un lavoratore comune prende almeno due dollari al giorno ed un foreman (tale era la funzione del Campitelli) non meno di tre dollari. Non potendo trattarsi di imperizia da parte del Campitelli, la cui abilità mi era stata molto lodata dallo stesso subcontractor, doveva evidentemente essere incorso un errore di stima ed io pregavo che si indagasse su questo punto, impossibile essendo in ogni modo all'interessato intentare una lite.

Il caso fu riferito dal dipartimento del lavoro al Presidente della Railway Commission. Una inchiesta fu compiuta per mezzo degli ingegneri della divisione, i quali, però, confermarono l'esattezza della prima stima, aggiungendo anche che questa era stata piuttosto larga. Frattanto, ricevo un telegramma dal Campitelli, il quale mi annunzia che egli e i suoi compagni erano stati dal subcontractor, evidentemente annoiato dall'inchiesta, scacciati dal campo.

Ne informo telegraficamente il Deputy Minister of Labour invocando il suo intervento. « Se anche le misurazioni siano esatte — dissi — rimane pur sempre il fatto che degli onesti lavoratori hanno ricevuto un compenso inadeguato alle loro fatiche ». Richiamai le dichiarazioni fattemi dall'ingegnere che mi fu compagno nel viaggio di ritorno dal campo, secondo le quali il prezzo di cottimo di un dollaro era assolutamente insufficiente: « e, aggiungi, quando altro non sia possibile, sembra a me che possa essere invocata nella

specie la *fair wages resolution* vigente nel Dominio per lavori sottoposti alla sorveglianza governativa, intesa appunto ad impedire gli abusi possibili a verificarsi per subcessione di contratti e ad assicurare il pagamento di salari non inferiori a quelli generalmente correnti ». In armonia con questo principio, domandavo che al Campitelli fosse corrisposto un compenso per il suo lavoro in base al numero dei giorni di lavoro ed ai salari correnti nel campo.

La questione fu esaminata con benevolenza dal Dipartimento competente di Ottawa. Ad affrettarne la soluzione io stesso mi recai a conferire di persona col Deputy Minister of Labor; tutto ciò per altro senza risultato, le conclusioni del Fair Wages Office essendo state che i cottimisti della specie del Campitelli devono essere considerati come veri e propri subappaltatori e non come lavoratori semplici o salariati, e che quindi essi non entrano nella invocata *fair wages resolution*, la quale ha per scopo di tutelare i lavoratori comuni. Quando accada che dei cottimisti impieghino pel loro lavoro dei salariati, questi ultimi hanno diritto alla protezione della legge in base alla clausola invocata, non i cottimisti.

Al Campitelli dovetti quindi dichiarare la mia impotenza a soccorrerlo. Seppi in seguito che il sub contractor, che dapprima lo aveva scacciato, finì poi, traverso le indirette sollecitazioni del Dipartimento del lavoro, per riassumerlo in servizio come salariato, il che non impedì però che più tardi il Campitelli ricorresse di nuovo a me chiedendo di rimpatriare in Italia. Ed il rimpatrio fu la sola cosa che quel naufrago del lavoro potesse ottenere da me, rappresentante del suo governo, specialmente incaricato della tutela degli emigranti.

Ritornato, insieme con l'ingegnere, a Lake Superior Junction, dopo aver corso il rischio di perdere la coincidenza alla Portage per essermi indugiato un po' per via, carico com'ero di bagagli, ed aver raggiunto il vaporetto con un canotto dal quale fui sul punto di ribaltare, ripresi immediatamente il treno per Fort William e di lì, come un fuggitivo, il direttissimo della notte, per Montreal. Per cinque notti consecutive non avevo dormito, nè mi riuscì di dormire anche quella, tanta la tensione nervosa che, non le fatiche, ma le emozioni della dura realtà mi avevano procurata.

Attraversando rapidamente le terre dell'Ontario che avevano già costituito la meta agognata di migliaia di coloni di tutti i paesi, pensai istintivamente all'Italia e sentii il bisogno di raffigurarmela grande, anzi più grande, più grande nei suoi stessi confini, tanto grande da poter contenere tutti i suoi figli.
