

Le condizioni attuali dei lavori sulla grande Transcontinentale del Canada

(Rapporto del Cav. MORONI, R. Addetto dell'emigrazione in Montreal)

In seguito alla grande disoccupazione nel Canada e specialmente nella città di Montreal e data l'insistente richiesta di lavoro da parte dei nostri emigranti, dopo aver scritto quasi inutilmente ai varii impresari del Canada (circa da 60 a 70) e dopo aver visitati di persona gli appaltatori della Dominion Construction Co. di Belleville, Ont. e gli imprenditori Fraser & Brace di Cedars, Queb., decisi di recarmi a visitare qualche appaltatore della Transcontinentale e mi recai a La Tuque, Queb. Il giorno 19 aprile partii da Montreal, la mattina del 20 raggiunsi La Tuque, uno dei principali centri di costruzione del Grand Trunk Pacific Sy. Ry.

La nuova Transcontinentale, appartenente al Grand Trunk Pacific System Ry. si diparte dall'Oceano Atlantico, dai due porti di St.-John, N. B. e di Halifax, N. S., facendo testata a Moncton N. B. e quindi per Quebec-Winnipeg-Edmonton, raggiunge Fort George, B. C., ove si biforca; un ramo raggiunge Prince Rupert e l'altro Vancouver, porti del British Columbia, sull'Oceano Pacifico. La lunghezza della linea tra Halifax e Prince Rupert è di mg. 3746.

Questa linea è in via di compimento e si spera che potrà essere messa in attività, se non in tutta la sua lunghezza, ma per grande parte, nel prossimo autunno. Essa attraversa la parte più settentrionale del Canada.

Grandi lavori, attualmente, sono in corso tra Moncton e Quebec e specialmente tra Cape Rouge e la Chaudiere, Queb., per la costruzione del Ponte sul St. Lawrence River, con un grande deposito per macchine e carri ferroviari. Il ponte verrà completato

in tre anni. A Cape Rouge e la Chaudiere sono occupati un 800 lavoratori, dei quali circa 200 italiani. Gli appaltatori dei lavori sono i signori Davies Bross; il numero dei lavoranti è ormai al completo. La paga degli operai è di dollari 2 al giorno, con una ritenuta mensile di un dollaro per il dottore e cure mediche. I nostri vivono in un campo separato, in capannoni in legname, ricoperti di tela incerata e con letti metallici per dormire.

Da Quebec, sul St. Lawrence River, la linea ferroviaria raggiunge la vallata del St. Maurice, che risale fino a Weymontack, Queb., indi prende una direzione verso ovest, fino a Superior Junction, ove la linea si allaccia con quella in attività da Fort William. Ont. a Winnipeg. Man. ed Edmonton, Alta.

Il tronco da La Tuque a Superior Junction Ont. è lungo 960 miglia e non è ancora del tutto completato, in qualche tratto i binari sono completamente posati e percorsi da treni di materiali, e manca solo l'inghiaia ed i lavori di finimento; in altri tratti vi è la sola massicciata ed occorre posarvi i binari. Questo tronco percorre il versante settentrionale del Laurentian Plateau. Nel primo tratto tra La Tuque e l'alta vallata del Bell, il terreno ha una elevazione variabile da 1000 a 1200 piedi, quindi discende da 500 a 600 piedi di dislivello, per attraversare nuovamente un terreno collinoso elevato da 1400 a 1500 piedi fino a Superior Junction. Il territorio attraversato in questo tratto dalla nuova transcontinentale è poco conosciuto, scarsamente abitato e ricoperto di foreste di abeti.

Con l'apertura di questa terza transcontinentale, oltre a diminuire la distanza tra i porti di Quebec ed Halifax e la regione delle Praterie, importantissimo ciò per il commercio dei grani, si spera di aprire alla coltivazione la regione del « Clay Belt » del Nord Ontario, vasta estensione di 16 milioni di acri di terre argillose, ritenute atte alla coltura dei grani, ed aprire inoltre una via alle grandi risorse minerarie del Nord Ontario e Nord British Columbia.

Nella Provincia del British Columbia la linea non è ancora completata, dei treni arrivano fino a Fort George, ma solo treni di materiali, che attraversano le montagne Rocciose; restano da compiere i due tronchi da Fort George a Prince Rupert e da Fort

George a Vancouver. In questa regione verranno impiegati da tre a quattro mila lavoratori, in grande maggioranza italiani.

Il tratto tra Quebec e Superior Junction si divide in tre grandi sezioni, la prima sotto gli impresari Mc. Donnell & O' Brien con sede ad Harvey Junction, Queb., la seconda sotto Martin & O' Brien a Cochrane, Ont. e la terza O' Brien, Mc. Dougall & O' Gorman ad Hearst, On. Questi impresari alla lor volta sub-appaltano a dei piccoli imprenditori, riservandosi la direzione generale ed i lavori più importanti.

Verso i primi di aprile vennero ripresi lentamente i lavori, si cominciarono ad arruolare gli operai a gruppi e i più fortunati furono coloro che svernarono presso La Tuque e Cochrane, perchè furono i primi ad essere arruolati. Attualmente lungo il tronco vi saranno da 1000 a 1500 lavoratori ed il numero aumenterà man mano con l'avanzare della stagione ed il migliorare delle condizioni finanziarie del Canada. I lavoratori sono sparsi in Campi (Pitts) numerati da Superior Junction fino a La Tuque. La grande maggioranza dei lavoratori sono italiani, i quali svernarono a Quebec, La Tuque, Cochrane, Hearst, Fort William, Sudbury, North Bay, tenendosi sempre a contatto con i loro *foremen* e *bosses*, e, come si è detto, furono i più fortunati, perchè data l'attuale crisi ed essendo i lavori della linea quasi completati, la Compagnia non necessita di un grande numero di uomini, come lo scorso anno, e parecchie squadre di operai, in cerca di lavoro, vennero respinte.

La Tuque è un piccolissimo villaggio, sorto con i lavori della transcontinentale, con circa un sei o settecento abitanti, dei quali un 150 italiani, con dimora stabile, addetti al piccolo commercio dei generi alimentari, all'industria delle piccole locande, la maggior parte dell'Italia meridionale. Essi in pochi anni si sono creati delle posizioni finanziarie discrete.

Presso La Tuque, a qualche miglio dalla città, si trova l'Ospedale della Compagnia Mc. Donnell & O' Brien, che mi recai a visitare, ma dato l'inizio della stagione vi trovai ricoverati pochi lavoratori, e tra essi nessun italiano. L'ospedale si compone di circa ottanta letti ed i malati sono sotto la cura di un medico e

di due *nurses*. I lavoranti pagano per il medico e sue cure un dollaro al mese.

A La Tuque dimorano due piccoli imprenditori italiani, che hanno fatto una discreta fortuna, prendendo dei piccoli appalti di lavori ferroviari, chiamando compaesani ed amici.

Attualmente la linea non è in esercizio, ma dei treni di materiali si spingono fino a circa un centinaio di miglia da La Tuque, passando per diversi *pitts*, campi, chiamati N. 93, 92, 91, ecc. Questi treni merci corrono sopra binari posati su traversine, senza alcuna inghiaiaata o rinforzamento, quindi treni lentissimi, che partono la mattina ed arrivano a destinazione la sera, trasportando qualche commesso viaggiatore ed operai che si recano a raggiungere i campi di lavoro. Non sono treni giornalieri, ma percorrono il tratto tre volte la settimana, facendo numerose e lunghe fermate, che danno pieno agio di poter osservare i lavori, interrogare le diverse squadre di operai, dislocate lungo la linea.

Attualmente presso La Tuque non vi sono campi stabili essendo i lavori quasi ultimati, invece squadre incaricate del compimento della linea lavorano sopra treni appositi. Questi treni si compongono di tanti vagoni adattati per operai, con carro per ufficio, carro per il *bos* o *foreman*, con il carro per la cucina e la mensa e vari carri ove dormono gli operai. Questi pagano dollari 4.50 alla settimana per mangiare e dormire. La grande parte dei nostri si preparano il vitto da sè, non piacendo loro il vitto all'inglese e non volendo spendere molto denaro. Essi mangiano in genere una volta al giorno, un pasto abbondante e sostanzioso, di solito alle sei, alla fine del lavoro; a mezzogiorno mangiano solo del pane e formaggio od altri generi.

Lungo la vallata del St. Maurice River incontrai parecchie piccole squadre d'italiani, in genere Abruzzesi e Calabresi, che avevano già lavorato con la medesima Compagnia negli scorsi anni. In genere essi erano soddisfatti, specialmente contenti di aver trovato lavoro dopo tanti mesi di disoccupazione, con un freddo invernale rigidissimo e dopo aver sofferto tanta miseria.

Lungo il Ribon River si cominciano ad incontrare i primi campi stabili. Essi sono formati di capannoni in legname, ricoperti di tela incerata, con letti a cuccetta, più o meno conforta-

bili. Gli operai pagano un dollaro al mese per il posto letto e dollari 4.50 per il vitto alla mensa della Compagnia, per settimana. I nostri però si preparano il mangiare da sè. Inoltre in ogni campo vi è l'ufficio dell'impresario o del sub-appaltatore, i magazzini, le stalle, un piccolo ospedaletto da campo, la mensa, le cucine, ecc. I campi sono situati da 15 a 25 miglia l'uno dall'altro.

Percorsi in due giorni circa 120 miglia, viaggiando dalle sei del mattino alle sei di sera, indi mi recai con vettura a vedere un campo isolato, sul Gattinegau River, dove trovai altri cinquanta italiani.

Le paghe giornaliere sono attualmente di dollari 2 per dieci ore di lavoro, molti nostri connazionali ricoprono la carica di *boss* e di *foremen* e guadagnano fino a dollari 3 e 3.50 al giorno.

Dalle interrogazioni fatte ai diversi gruppi d'italiani, mi venne dato di rilevare che il maggior numero di lamentele sono causate dall'alto costo dei viveri nei magazzini. L'alto costo dei viveri è attualmente generale; occorre poi tener conto delle spese che le Compagnie hanno per i trasporti fino agli accampamenti. L'asprezza del lavoro non è tale da allarmare, si comprende che il lavoro è faticoso, che la vita è monotona, ma i nostri possono chiamarsi fortunati di aver trovato lavoro in un anno come questo, quando migliaia e migliaia di operai sono disoccupati in Montreal. Inoltre i nostri già sono avvezzi a questa dura vita, avendo già lavorato parecchi anni con la medesima Compagnia e sullo stesso tronco ferroviario. In alcuni punti i lavori sono pericolosi, trattandosi di lavori nella roccia e spesso, per inabilità dei *foremen* e degli operai nel maneggio degli esplosivi, avvengono gravi disgrazie nello sparo delle mine.

Molte squadre di operai, in genere di Russi e Polacchi, vennero inviate da poco scrupolosi agenti di collocamento sopra i lavori; una volta giunti non trovarono lavoro e furono costretti, in mezzo a mille disagi, a ritornare indietro. Il numero dei lavoratori attualmente è al completo, forse essi aumenteranno con il proseguire della stagione. Gli appaltatori e sub-appaltatori sono tutti concordi nel riconoscere la bontà del nostro operaio, essendo esso mite, forte lavoratore e sobrio; si lamentano solo, in diplo-

matica maniera, del fatto che esso è troppo parsimonioso ed attaccato a raggranellare denaro. Infatti i nostri, impiegati sopra questi lavori, spendono da dollari 10 a 12 al mese, al massimo dollari 15, ed il rimanente mettono ad economia, cioè da dollari 35 a 40 al mese.

Concludendo i nostri operai impiegati sulla transcontinentale non si trovano male, sono ben trattati e rispettati, solo il lavoro è faticoso, ed in alcuni tratti pericoloso; il costo dei viveri è molto elevato e la vita alquanto disagiata.
