

C. — NOTIZIE DELLA SPEDIZIONE BOVE.

1) *Lettera del com. G. BOVE al Segretario generale della Società Geografica.*

Congo-Banana, li 13 gennaio, 1886.

Egregio e gentilissimo signor Professore,

Eccoci dinanzi alla foce del Congo, dopo cinquanta giorni di navigazione. La prima lettera scritta nelle acque del maestoso fiume africano, voglio sia a Lei diretta, quasi a far tacere la mia coscienza sorpresa e pentita del lungo silenzio. Il quale ebbe principale ragione nella buona volontà del signor Fabrello, le cui dettagliate lettere saranno a quest'ora pervenute nelle mani della Società Geografica.

Quello che più io ardentemente desiderava, cioè una particolareggiata visita alla costa occidentale d'Africa si è realizzato, ed il vapore che porta le nostre speranze al Congo toccò tanti porti dell'Africa occidentale quanti sono accostabili: Canarie, Sierra Leone, Liberia, Accra, Quittà, Lagos, il delta nigeriano, Fernando Po, San Tommaso, Gabon, l'Ogouè e poi ogni fattoria e stabilimento situato tra quel fiume ed il Congo.

Sempre che ci fu possibile scendemmo a terra; ma dalle mie visite

non ritornai gran che entusiasta. Sierra Leone, che credevo il tipo delle colonie inglesi, provò invece essere una città di oziosi negri, e di un centinaio di bianchi che trascinano la loro esistenza contando i giorni che li separano dalla fine del loro contratto, e sospirando dietro ad ogni vapore che lascia la magnifica rada in cui si specchia la pittoresca sì, ma insaluberrima città di Freetown. L'abbandono in cui è tenuta quella colonia inglese è significantissimo; poco o nulla si fa per sviluppare il commercio che potrebbe essere floridissimo, ed alle porte stesse della città le tribù indigene si guerreggiano e si fanno fornitrici di schiavi dell'Alto Niger.

I commercianti di Freetown preconizzano alla colonia di Sierra Leone ancora tempi peggiori. Un nuovo Mahdi pare che si sia dichiarato alle sorgenti del Niger, e dicesi che le truppe di questo marcino simultaneamente verso il Senegal, Sierra Leone e la Liberia. Il signor Lewis, console americano in Freetown e conoscitore dei luoghi dipendenti dal Mahdi occidentale, valuta a 100,000 il numero dei guerrieri dipendenti dal profeta maomettano, e non crede lontano il giorno in cui la bandiera verde sventolerà alla brezza dell'Oceano Atlantico.

Ma a parte un'invasione a mano armata, l'influenza musulmana si va estendendo rapidamente sulla costa dell'Atlantico. Dieci anni or sono in Sierra Leone non eravi un semplice maomettano; oggidì ve ne sono quasi tremila, e durante il nostro passaggio in Freetown inaugurarono una moschea, eretta per private sottoscrizioni e del valore di 50,000 lire. A Lagos, nel Golfo di Benin, i musulmani crebbero dal 1870 al 1885 da 2000 a 30,000, ed oggidì i commercianti sudanesi trovano assai più conveniente discendere il Niger, che inviare, come prima facevano, i loro prodotti per le vie del Marocco, d'Algeria e di Tripoli.

La formazione della grande compagnia inglese detta « *National African Company* », la quale dispone oggidì di un capitale di 30 milioni, è stato un gran colpo per il commercio africano mediterraneo, ed un colpo non meno terribile gli sarà dato coll'apertura della ferrovia che i Francesi stanno costruendo tra il Niger ed il Senegal. È inutile illudersi, le vere vie commerciali del Sudan occidentale sono il Senegal ed il Niger, e che queste siano le vie dell'avvenire lo provano le immigrazioni musulmane a Sierra Leone, a Lagos e giù per il delta nigeriano.

I Tedeschi hanno ben compreso l'importanza delle nuove strade e per mezzo di Flegel cercano di fondare fattorie sul Binuè, già solcato dai vapori inglesi della « *National Company* », la quale sino ad ora signoreggia e sfida le concorrenze. I Francesi, che prima erano numerosi ed influenti nel Basso Niger, furono obbligati a cedere le armi.

Il Niger è chiamato ad essere la prima arteria dell'Africa. Il suo ba-

cino è abitato da 30 milioni di musulmani attivi, industriosi, e presso i quali le religioni « del mio e del tuo » è in sommo onore. Flegel descrive il Binuè con colori ancora più rosei di quelli con cui fu dipinto dai primi viaggiatori inglesi, e realmente l'altipiano tra cui scorre il primo affluente del Niger sembra uno dei terreni più favoriti del continente africano. Massari, del resto, può essere il nostro migliore testimonio.

La Liberia è tra i paesi più fertili dell'Africa occidentale. Il caffè vi cresce a meraviglia sia nelle montagne che nelle pianure. In queste ultime, la pianta è albero piuttosto che arbusto, ed il grano è doppio di quello *Moca*, col quale divide la fragranza. Oltre il caffè, la Liberia produce olio di palma, guttaperca, e dall'interno riceve polvere d'oro.

Immensi sarebbero i vantaggi commerciali che ne potrebbe ricavare una casa che si stabilisse sulla costa liberiana, ma tante sono le difficoltà opposte dal governo negro che regge la repubblica, che pochissime furono quelle che vi si stabilirono. La Casa Voermann di Amburgo è quella che più vi conta fattorie, ma legata, come essa è, non vi trova abbastanza guadagno.

La Liberia si estende per 750 chilometri dal fiume Suleimann al San Pedro; ma il governo di Monrovia non ha autorità che sino Grand Bassà, ed un addentellato in Capo Palmas, la punta più occidentale del Golfo di Guinea. A Grand-Bassà comincia la terra dei cosiddetti *Crumani*. Questi *Crumani* costituiscono una delle più belle razze dell'Africa occidentale: sono grandi, svelti, robusti, e marinai per eccellenza. Senza i *Crumani* nessun commercio sulla costa africana sarebbe possibile. Essi formano gli equipaggi delle navi da guerra, dei vapori e dei velieri che percorrono la costa di Guinea, e sono la forza d'ogni fattoria sia francese, inglese, o tedesca. Si calcola a 8000 il numero dei *Crumani* impiegati annualmente nel traffico africano. Per arruolarli, le navi a vapore percorrono lentamente la costa, e passando dinanzi ad ogni villaggio sparano un colpo di cannone. Il mare, dapprima deserto, si copre immediatamente di un numero infinito di piccoli gusci di noce che circondano il bastimento. In pochi minuti i volenterosi sono scelti, ed a tutto vapore la nave dirige per un altro villaggio. Questa operazione non è fatta però senza qualche pericolo, poichè la costa è circondata di scogli e bassi fondi e le carte sono piuttosto deficienti.

I naufragi sono quindi numerosi e la sola compagnia africana (*African Steam Ship Comp.*) perdette in dieci anni da Sierra Leone a Capo Palmas 6 vapori. Tutta la costa liberiana è bassa e monotona, e solo di quando in quando, guardando verso l'interno, vedonsi alcune colline che interrompono quel mare di piante.

L'ancoraggio di Capo Palmas è l'unico in cui una nave possa trovar una qualche quiete dall'eterno rollio dell'Atlantico. Ma anche a Capo Palmas, per poco che il mare sia agitato, lo sbarcare è pericolosissimo e moltissimi sono i battelli che si capovolgono per la mareggiata e la risacca. È questo uno degli inconvenienti di quasi tutta la costa africana, da Sierra Leone al fiume Orange. Nel tempo del così detto *calemma*, il mare, sebbene al largo in apparenza tranquillo, frange furiosamente sulla costa e molti bianchi furono vittime di quel fenomeno marino, che nessuno ha ancora spiegato.

Dove il *calemma* si fa sentire con maggiore violenza è a Lagos. Lagos, la Liverpool dell'Africa occidentale, è, come Ella sa, situata su di una isoletta all'entrata di una laguna che per cento canali e diramazioni comunica col Niger e raccoglie le acque dei numerosi fiumi che discendono dal Dahomey e dall'Joruba. Lo sbocco della laguna nel mare è attraversato da una barra di sabbia: la più pericolosa non si potrebbe immaginare. I numerosi battelli che giacciono su di essa attestano la rabbiosa sua fame. Quando i vapori la passano, tutto è assicurato come in alto mare; guai se il timoniere falla per un momento; una piccola *sfiancata* e tutto è finito. Il signor Bergmann, commerciante tedesco e nostro compagno di viaggio, già pensava da Capo Palmas alla barra di Lagos, e sovente andava dicendo che preferisce cinquanta giorni di Canale della Manica cou forte libeccciata, che il quarto d'ora sulla barra di Lagos. Al S. presso Sette-Camma e Nianga, abbiamo visto mareggiate e manovre di battelli da far accapponare la pelle al marino più coraggioso.

Lagos è detta, ripeto, la Liverpool dell'Africa occidentale. Essa merita tale nome sia per il commercio suo attuale, che per il suo avvenire. Lagos deve ciò alla sua posizione, ad onta del pericoloso fiume su di cui essa si trova. Se il progetto, poi, di una ferrovia col medio Niger si realizzasse, allora si potrebbe dire Lagos il vero porto del Sudan occidentale. I Lagosiani sperano, ma il Governo inglese fa orecchio da mercante; esso ha in questo momento altra tela da tessere. Nel 1884 l'esportazione di Lagos raggiunse la somma di lire 16,810,35 : 80 e l'importazione 13,455,525 lire. Tra i principali prodotti d'importazione figurano gli spiriti di Amburgo ed i cotonei di Manchester. Tra quelli d'esportazione stanno in prima linea le noccioline di palma (per fare l'olio « d'oliva ») e l'olio di palma. Benchè la costa sia chiamata dell'Avorio, pochissimo è l'avorio che vi si raccoglie: nel 1884 non si esportò che per 25,000 lire di quel prezioso prodotto.

Il commercio di Lagos è quasi tutto in mano dei Tedeschi. La biscia ha morso il ciarlatano, e mi spiego. Gli Inglesi per risparmiare ed essere meglio serviti, impiegarono come loro agenti dei Tedeschi: questi appresero

il commercio, ne videro gl'immensi benefici e si rivolsero alla madre patria. La quale ha in questo istante sulla costa occidentale d'Africa non meno di 50 fattorie che danno tale gioco a quelle inglesi che queste, in alcune località, dovettero chiudere bottega. Tra i Tedeschi, la casa Voermann è quella che signoreggia. Oltre alle fattorie essa possiede cinque stupendi vapori, e la sua importanza va giornalmente aumentando. I commercianti del Niger temono la sua apparizione sul fiume, e il dì che Voermann lancerà i suoi vapori sulla grande arteria sudanese, la « *National African Company* » non pagherà più a' suoi azionisti il 30 per % come ora sta pagando.

I Tedeschi hanno saputo farsi sulla costa occidentale d'Africa il loro nido; potremo noi farci il nostro? Ecco la domanda che si faranno molti dei nostri commercianti. La natura del commercio africano è piuttosto differente da quella che noi usiamo fare, ma non vedo la ragione perchè, sotto date condizioni ed in date località, non si possa tentare. A Lagos, p. e. (come in qualunque altra colonia inglese) il commercio gode degli stessi diritti sotto qualunque bandiera si presenti ed i prodotti che s'importano sono tali che potrebbero esser fabbricati in Italia con qualche probabilità di successo: fucili a pietra focaja, spiriti, polvere, vini, liquori, stoffe, conterie, coralli, ecc.

Non eguali facilità s'incontrerebbero nelle colonie francesi, ove i prodotti esteri sono sottoposti a tasse enormi (il 60 per %), tasse bastanti ad uccidere qualunque generosa idea. Al Gabon, infatti, le case tedesche ed inglesi sono sulle mosse di fare fagotto, ed il commercio langue. Nel 1885 il commercio del Gabon non fu la metà di quello del 1884, ed il 1886 si presenta sotto cattivissimi auspici. Molti sperano nelle nuove vie aperte da Brazza, e non v'ha dubbio che l'Ogouè ed il Quilu sono ricchi in guttaperca ed avorio. Lo scopo dei Francesi è quello di far sloggiare gli stranieri, e sostituire alle case inglesi, tedesche, portoghesi le case francesi. Se questa sia una sana politica non saprei discutere; l'esperienza ha sino ad ora addimosttrato il contrario, ma è vano parlare di saggezza in questi tempi di febbre coloniale.

Di Accra, Quittà, Piccolo Popo, Gran Popo e degli altri centri commerciali della Costa d'Oro, dell'Avorio e degli Schiavi, io Le parlerò in una altra mia. Lasciando Lagos dirigemmo per il delta del Niger, che tocchiamo in Benin, Rio Forcado, Rio Nun, Bonny ed Old-Calabar. Tutte queste braccia del gran fiume sudanese costituiscono ciò che gl'Inglesi chiamano *oil-rivers*, i fiumi dell'olio, per l'attivissimo commercio di olio di palma che vi si fa. Si calcola che non meno di 30,000 tonnellate di olio partono dal delta del Niger. Solo Old-Calabar spedisce 8,000 tom. di olio ed altrettante di noccioli di palma.

Rimanemmo in Old-Calabar per farci un giusto concetto di questo commercio e vedere quale è l'attività degli Inglesi in questo remoto angolo del mondo. Le fattorie inglesi, in numero di sette, sono situate a 60 miglia dalla foce di Old-Calabar, così chiamato per distinguerlo dal New-Calabar, un affluente del fiume Bonny. L'entrata di Old-Calabar è piuttosto difficile per i numerosi banchi che ne costituiscono la barra, ma una volta questa passata, il fiume serpeggia fra un numero infinito di isole ed isolotti coperti di spesse mangrove e ricettacoli di mostruosi coccodrilli. Giunti, però, dinanzi alle fattorie, o per meglio dire alla città indigena di Duke, le isole e le paludi di mangrove cessano ed il terreno comincia a rompersi in graziose colline, che si elevano a misura che recedono nell'interno, sino a costituire una catena di montagne, la quale girando attorno al Rio del Rey si addossa ai così detti Monti Camerun.

La città di Duke è una delle più grosse del delta nigeriano: conta sei mila abitanti. Sovra di essa regna Orok, o Re Duke IX. Orok mostrò desiderio di vederci. Ci ricevette sdrajato su di un vecchio sofà, grattandosi i piedi ed emettendo di tanto in tanto grugniti di natura poco dissimili da quelli di alcuni quadrupedi che stavano in quel momento trascinando la loro epa nel cortile sottostante. Orok è Re di Calabar per grazia di Dio e degli Inglesi; ma egli è assai poco rispettato dai capi (tra i quali il potere della città è diviso) e non vale il cranio umano posto dinanzi alla porta del suo palazzo per salvaguardarlo dalle disgrazie. L'anno scorso il palazzo reale bruciò e poco mancò che Orok non perdesse la vita.

Sulla sommità della collina che domina la città si elevano le case delle missioni protestanti. Ai poveri missionari, quando loro si domanda il risultato dei loro sforzi, cadono le braccia: molti i convertiti, ma non uno veramente cristiano. Riuscirono però in una buona cosa; in quella cioè di diminuire i sacrifici umani che il Re Orok ed i capi Eyamba, Archibald e Comp, si divertivano a fare nelle grandi circostanze e specialmente nei funerali di personaggi di qualche importanza. Le pene corporali sono però ancora tremende e la città pullula di gente senza naso, senza occhi, senza orecchie, il minimo castigo dovuto alla liberalità dei capi di Old-Calabar.

Ma assai minori sono i progressi della vicina Bonny, dinanzi alla quale città africana restammo ancorati per altri due giorni. Gli abitanti di Bonny sono guerrieri per la pelle. Il loro re, il vecchio Oco Iumbo, è uomo intelligente, attivo, amico dei bianchi, ma sommamente crudele. Due anni or sono al vecchio Iumbo saltò la voglia di visitare l'Europa e le sue meraviglie, e s'imbarcò su di uno dei vapori della compagnia britanna. Tutta la popolazione di Bonny accompagnò il sovrano sino alla spiaggia

scongiurandolo di desistere dall'idea; i *fetiscieri* (preti) gli rammentavano i pericoli del mare ed il crucio degli Dei, ma Iumbo non volle sentire ragioni ed ascoltare preghiere. La traversata per l'Inghilterra fu burrascosissima e chi sa quante volte il sovrano africano si sarà pentito del temerario passo ed avrà ricordato i terribili vaticini dei suoi sacerdoti; ma il festoso ricevimento che si ebbe in Inghilterra, ed i numerosi regali che gli piovevano da ogni parte gli fecero dimenticare le pene del viaggio passato, e lo tennero lontano dal pensiero di quello avvenire. Infine venne l'ora del ritorno, e Iumbo prese imbarco sul « Corisco ». Nessuno era più felice di lui: in fondo della stiva, in più di cento casse giacevano, per lui, tesori inestimabili, e già pregustava le grida di gioia ed i sorrisi delle cento sue mogli, quando una bella mattina con una pioggia torrenziale i sonni reali vennero rotti da un urto tremendo e da alte grida di dolore. Il « Corisco » aveva dato a tutta forza su di uno scoglio sulla costa liberiana. Nella confusione fu visto il povero sovrano in camicia correre raccomandandosi agli ufficiali ed ai marinai di bordo. Anche Iumbo fu salvato, ma tutti i tesori suoi andarono in fondo al mare. Quando Iumbo giunse a Bonny, le strade della città erano coperte di cenere, ed i *fetiscieri* si recarono all'incontro del re anche essi coperti di cenere e cantando meste canzoni. La città tutta era in dolore, ma le più addolorate erano le mogli di Iumbo: egli tornava a mani vuote. I soli che risero dell'avventura furono quelli di New-Calabar, nemici dichiarati di Bonny. Ma i New-Calabaresi ebbero a pagar cara la loro gioia. Iumbo dichiarò loro la guerra, la quale fu condotta con tanto accanimento che i Calabaresi furono totalmente distrutti. I crani e le ossa loro sono raccolti nel grande tempio che sorge in mezzo alla città di Bonny. Durante il nostro passaggio per Bonny il tempio era aperto ed i *fetiscieri* festeggiavano l'anniversario della grande carneficina. Il popolo in lunga processione seguiva, cantando e ballando, i sacerdoti, il capo dei quali precedeva la lunga fila sgambettando, urlando e scontorcendo gli occhi e la bocca in modo orribile. Per due volte la selvaggia turba passò presso di noi, avvolgendoci in un tale tanfo felino da farci drizzare i capelli.

Dal delta nigeriano dirigemmo per l'Isola di Fernando Po. Mi ci vorrebbe un'intera pagina per descrivere le bellezze di questa possessione spagnola. Ma a che prò tanta bellezza, tanta fertilità? Gli Spagnuoli non fanno quasi nessun uso di essa, e quel poco di vita che vi si riscontra è dovuta ad un negro, certo Vivoy, il quale si stabilì in una baja (Georges Bay) al S. dell'isola, e vi iniziò una piantagione di cacao e di caffè. Visitammo detta piantagione. Le piante di cacao e di caffè erano splendide, e così la canna da zucchero. La baja giace ai piedi di alte montagne che cul-

minano nel monte Clarence, che si eleva ad un'altezza di 3200 metri. Tutte le temperature sono quindi proprie dell'isola, la quale potrebbe essere un valevole sanitario per i bianchi della costa occidentale d'Africa.

Gl'indigeni di Fernando Po costituiscono una tribù speciale, assai differente da quelle che abitano i monti Camerun ed il delta nigeriano. Sono chiamati *Bubis* e sono selvaggi per eccellenza. Ne vidi alcuni alla fattoria Vivoy. Hanno la faccia solcata da tagli che si fanno da bambini, e per tutto vestito portano una collana di conchiglie o di vertebre di serpenti. Le case sono nascoste nei boschi, per lo più al sommo delle colline. Non hanno canoe.

Al Gabon ci fermammo un giorno. La capitale, Libreville, è bellamente situata sul pendio di una collina di circa 100 metri d'altezza. A primo aspetto la città sembra sana, ma per poco si valichi la collina si cade in una serie di paludi e stagni che fanno di Libreville uno dei peggiori soggiorni dell'Africa occidentale. La mortalità tra i bianchi è quindi solamente inferiore a quella di Sierra Leone. Il commercio è quasi tutto in mano degli Inglesi, ma, come dissi, il fisco spegne ogni attività. Ma del Gabon parlerò in una prossima mia e così pure degli altri luoghi da noi visitati: siamo giunti a Banana, e mi tocca chiudere questa mia.

Voglia, signor professore, ricordarmi all'Ill.^{mo} sig. Presidente ed ai signori della Società Geografica, e sempre mi abbia per

aff.mo dev.mo

G. BOVE.

Vivi, 21 gennajo 1886.

Appena giunti a Banana, trovammo, l'« Heron » (dello Stato Libero) pronto per risalire il fiume. Fabrello ed io vi prendemmo immediato passaggio con tutto il numeroso nostro bagaglio ed oggi stesso (21 gennajo) giungemmo a Vivi, che sarà il nostro quartiere generale. A Banana trovai la di Lei cortese lettera e mille grazie. Fabrello La saluta e riverisce di cuore.

aff.mo

G. BOVE.

2) *Lettera del Capit. G. FABRELLO al Segretario generale della Società.*

Matadi (Stazione dell'Associazione vicino a Vivi, riva sinistra), 8 febbrajo, 1886.

Ill.mo sig. Commendatore,

Finalmente alle 6 pom. del 17 gennajo ancorammo nella Baja di Banana. Il 18 il cap. Bove ed io sbarcammo. Il dottore Stassano, spaventato

da una febbre che ebbe a bordo non volle mettere piede a terra, e collo stesso vapore volle tornare in Europa.

Oggi le parlerò del seguito del nostro viaggio da Old-Calabar, punto dove finisce l'ultima mia (1), fino a Banana. Siccome poi a Banama comincia lo scopo della nostra missione, così comincerò da Banana col prossimo corriere la mia prima corrispondenza.

Premetto che Matadi, da dove Le spedisco questa mia, è una stazione dell'Associazione Internazionale dello Stato libero del Congo, posta sulla sommità di una collina della riva sinistra, alta circa una quarantina di metri sul livello del fiume. In questa posizione vi sono tre fattorie: una inglese, una olandese ed una portoghese. A circa tre chilometri di distanza sulla sommità di altra collina sulla stessa riva sinistra, in una località che chiamasi Underhill, vi è una stazione di missionari inglesi. Questa stazione di Matadi è necessaria, perchè il vapore che parte da Banama deve forzatamente arrestarsi in questo punto, in causa delle piccole cascate, dei grandi vortici e dei bassifondi che rendono molto pericoloso il passaggio. Qui si sbarcano passeggeri e mercanzie, e s'imbarca ogni cosa su di un vaporetto, che pesca pochissimo ed è fornito di una macchina di molta forza, il quale correndo a zig-zag lesto come uno scoiattolo, vince tutte le difficoltà, evita tutti i pericoli, ed in mezz'ora circa arriva ai piedi del monte, sulla cima del quale è posta Vivi, la provvisoria capitale del nuovo Stato e sede del Governatore.

Ed ora eccomi ad ultimare la narrazione del nostro viaggio sul piroscafo « Landana ».

Alle 4 pom. del giorno 5 gennajo si partì da Old-Calabar. Arrivati alla foce del fiume un'ora dopo, si gettò l'ancora prima di uscirne, essendo molto pericoloso navigare di notte in quel labirinto sempre variabile di banchi di sabbia e di bassifondi, e vi passammo la notte.

All'alba del 6 si partì facendo rotta per l'isola di Fernando Po, dove arrivammo alle 6 1/2 pom. e si gettò l'ancora nella Baja di Santa Isabella, capoluogo dell'isola.

Sbarcò subito l'ameno nostro compagno di viaggio, il famoso isterico Don Paolo, missionario cattolico, apostolico, romano e del *sagrado corazon de Jesus*, come si chiamava sempre lui.

Alle 4 scendemmo a terra. Fernando Po è possedimento spagnolo. Nel porto era ancorato un piccolo vapore da guerra spagnolo ed un altro stabile per servizio di guardaporto. Appena scesi, vedemmo il nostro missionario, il quale con tutto lo slancio del buon diavolaccio ci corse incontro, e si credette in dovere di condurci alla casa della Missione, pre-

(1) Vedi BOLLETTINO precedente, pag. 185 e seg.

sentarci al Superiore (*el Prefecto*) e farci trattamento di dolci e *cognac*. E fu per noi una mezza disgrazietta, una vera *corvée*, questo incontro. Egli ci condusse da per tutto, e nel suo sincero entusiasmo ci avrebbe fatto vedere anche la cuccia del cane.

Ci condusse in chiesa, dove con gran musica si festeggiavano i Re Magi, che andarono a far visita *al nino Jesus*, come lo chiamava lui. Ci fece sedere ed assistere in quel puzzo e con quel caldo a tutta la funzione, compreso il rosario per *dessert*. Il capitano francese, che era con noi, cantava sbuffando stranissime litanie, alle quali io « facevo la terza », intonatissimo.

L'unica nostra distrazione era quella di guardare quattro suore dello stesso *sagrado corazon de Jesus* (quattro missionari e quattro suore!), che avevamo poco lontane da noi, tre delle quali erano molto giovani e belle, e che colla loro testina torta e colla coda dei loro begli occhioni ci guardavano esse pure. Finita la funzione, il nostro Don Paolo portò il suo entusiasmo fino a presentarci in chiesa alle dette suore. Noi, da uomini galanti, non ci curammo più di lui e degli altri, ed accompagnammo alla loro elegante casetta le suore; le quali coi loro modi gentili, col loro disinvolto chiacchierio, cogli occhi e col sorriso, pareva ci ringraziassero di tale cortesia. Poverette! Dio sa che pensieri, che sentimenti saranno passati in quel momento per le gentili anime loro! Meno male che (e ce lo dissero subito) il loro voto non è perpetuo, ma d'anno in anno, per cui dunque anche per loro c'è sempre il *chissà!* Erano tutte quattro catalane, di un paese religioso per eccellenza.

Salutate le suore, salutati i preti, si dovette ritornare a bordo, con nostro grande dispetto, perchè, causa Don Paolo, non potemmo visitare il paese.

All'alba del 7 partimmo da Santa Isabella e girata l'isola dal N. al S., dopo tre ore circa di navigazione, alle 9 ant. si gettò l'ancora nella Baja di San Giorgio. Questo è un punto dell'isola non abitato. Avvi solo una piccola colonia di negri, portatavi da un negro di Sierra Leone. Esso comperò dal Governo spagnuolo una grande estensione di terreno a foresta vergine, lo disboscò in gran parte, ed ora vi coltiva la canna di zucchero, il caffè, il cotone, il tabacco, la palma, il cacao, ecc. Mi dissero sul vapore, che nel solo olio di palma guadagnerà dai 40 ai 50 mila franchi all'anno. Beato lui! e bravo lui! Egli è un negro alto, robusto, dalla faccia molto intelligente e dall'occhio furbo. Egli, col fare brusco degli affaristi educati alla scuola inglese, ci accolse freddamente e ci diede una guida per fare il giro delle diverse coltivazioni della sua proprietà.

Sulla spiaggia vi sono quattro grandi baracconi di legname, dove

abitano i negri coltivatori (nessuna donna) ed un'altra casa, pure in legname e molto sudicia, dove abita il proprietario solo. Molto tratto di terreno è coltivato a cacao (indigeno *cocò*), tutte piante disposte in bell'ordine a lunghi filari, nel mezzo dei quali tengono sempre strappata tutta l'erba. Poi un altro tratto tutto coltivato a caffè, ma non il solito caffè a pianta bassa ed a grani piccoli, ma il nuovo caffè di Liberia, arboreo ed a grani grossi il doppio del solito. È un caffè ora ricercatissimo, e pagato caro. Noi ne comperammo 20 chil. pei nostri bisogni futuri.

Un altro tratto più in alto è coltivato a cotone, e finalmente la parte bassa, paludosa è coltivata a canna di zucchero. Tutte queste coltivazioni sono frammezzate da lunghi filari di eccellenti ananassi e superbe piante di banane, di cocco, di papaja, (indigeno *popo*) e di alberi del pane, di mango, ecc. Belle cose tutte che fanno venir l'acquolina alla bocca, ma..... ma ci vuole un negro per poterle fare. Ci vuole un negro già climatizzato nella mortale atmosfera di Sierra Leone, perchè qui pure l'aria è avvelenata dai miasmi deleteri, prodotti dalla fermentazione delle sostanze vegetali ed animali, che sotto l'azione del sole si sviluppano dagli innumerevoli stagni e dalle grandi paludi di cui è circondata quella regione.

Alle 5 1/2 ritornammo a bordo ed alle 6 si salpò l'ancora e si fece rotta per Gabon.

Alle 6 pom. del giorno dopo (8 gennajo) ancorammo davanti all'imboccatura del fiume e vi passammo la notte. Alle ore 8 antim. del giorno 9 mi svegliai che il vapore era già fermo davanti a Gabon.

Gabon è colonia francese, un tempo molto florida, e dove in soli quarant'anni la Francia seppe distruggere tutto il commercio, spopolarla, e farne la più misera provincia della costa occidentale dell'Africa. Una volta vi era un commercio attivissimo di olio di palma, *caucciuc*, avorio, sandalo (legno rosso) ed ebano, ma ora il commercio è ridotto appena alla terza parte. Pare proprio che questa costa occidentale abbia addosso la jettatura. Tanto i negozianti francesi, quanto gli inglesi, dopo avere succhiato tutto quanto di buono potevano succhiare, dopo d'averle inbruttite queste popolazioni coi loro vizii europei, dopo averle avvelenate con infami liquori, le abbandonano a loro stesse, senza guida e senza protezione, e tutto ciò, dicono, per civilizzare!

Appena arrivati, venne a bordo una lancia con un medico francese, il quale avisò il comandante che il giorno avanti si erano verificati in Gabon tre casi di vajuolo nero, dei quali uno morto subito e gli altri due aggravatissimi. Il nostro comandante, da buon Inglese, non diede molta importanza alla cosa. Proibì a noi di sbarcare, ed egli per suo conto sbarcò il capitano francese che andava a comandare una compagnia di fanteria

marina di stanza in Gabon. Sbarcò molte merci e permise che si imbarcassero un missionario americano, ed un agente di una di quelle fattorie francesi, dal quale potemmo sapere alcuni particolari sul commercio di questa colonia. Poi si partì facendo rotta per Saint-Thomas, dove giungemmo alle ore 11 antim. del giorno 10.

Saint-Thomas è colonia portoghese. Non potemmo scendere a terra, volendo il comandante sbrigarsi presto e partire; ma anch'egli si ingannò, non si potè invece partire che alle 6 pom. Nulla posso dire nè della città nè dell'isola. So che anche questa è in uno stato miserabile, come del resto lo sono oggi tuttè le colonie dei Portoghesi. Bella posizione, case tutte all'europea, nulla di africano. Avvi un forte in muratura ed arinato sulla punta di una lingua di terra sporgente, a difesa forse del porto.

Il giorno 11 gennajo (lunedì) si viaggiò tutta notte facendo rotta per Fernan Vaz. Verso un'ora di notte si passò l'equatore, ed alle 5 pom si gettò l'ancora davanti a Fernan Vaz e a due miglia circa dalla costa, e vi passammo la notte.

Fernan Vaz (2° lat. S.) è possedimento francese. Questo nome storico io mi figuravo l'avessero dato a qualche grande villaggio, od a qualche bella importante posizione. Ma nulla di tutto questo; esso è invece una località malinconica, pericolosa ad avvicinarsi anche colle piccole barche in causa della risacca (indigeno *calemma*) e dove non vi è che una sola fattoria inglese, ed una casetta di dogana francese. La risacca esiste su tutta la costa occidentale africana. La natura non ha favorito questi luoghi di un porto o di un seno da potere sbarcare ed imbarcare con facilità. Le baje, in riva a cui giacciono, sono pochissimo profonde e traditrici per i banchi di sabbia trasportati qua e là dalle correnti, in modo che obbligano i vapori a fermarsi a 3 o 4 miglia di distanza.

Il fenomeno della risacca è curiosissimo. Il mare, sempre calmo in queste latitudini, a tre o quattrocento metri dalla costa comincia ad agitarsi e, come mosso da potenza invisibile, si getta tuonando con gran furia sulla riva in ondate lineari, grandi, spumanti che si succedono rapidamente le une alle altre con moto cilindrico precipitoso, sempre nel medesimo senso obliquo da S. a N.. Ho veduto coi miei occhi una barca con venti rematori la quale, dopo aver tentato per ben tre volte di prendere il mare, la quarta volta fu rovesciata, e i rematori dopo aver raggiunta a nuoto la riva, ricominciarono come se nulla fosse l'ardua impresa e con abilità straordinaria, come di quei destri *Kroomen* ed esperti *Kabinda*, riuscirono a vincere ogni ostacolo, venire a bordo, fare il loro carico e partire per lottare egualmente nell'approdo. Molte volte gli arrivati sono nella impossibilità di affrontare il convulso movimento, ed allora il vapore riparte senza

scaricare le merci, il vitto per quegli infelici, le notizie d'Europa, le lettere dei loro cari. Allora quei poveri Europei se ne stanno là, sulla riva, immobili a soffrire le pene di Tantalo. Il vapore in tal caso scarica ogni cosa alla prossima fermata, oppure riporta tutto al suo ritorno, 12 o 15 giorni dopo.

All'alba del 12 gennajo partimmo da Fernan Vaz ed alle 9 antim. ancorammo davanti a N'Govie ed a due chilometri dalla costa. Nemmeno qui si vede ombra di abitato. Avvi solo una fattoria inglese, per la quale abbiamo scaricato molti barili di rhum, molti di acquavite e molti di altri spiriti diversi. Sarà anche questa una delle tante fattorie avvelenatrici dei poveri negri.

A mezzogiorno si salpò l'ancora ed alle 5 1/2 pom. ancorammo davanti a Sette-Cama (possedimento francese), dove si passò la notte. Dopo scaricate le molte mercanzie che avevamo a bordo per quelle due fattorie inglesi, alle ore 1 1/2 pom. del 13 gennajo si partì facendo rotta per Nianga, dove si gettò l'ancora alle ore 6 pom.

Il 14 alle 9 1/2 ant. si partì ed alle 1 1/2 pom. ancorammo davanti alle tre fattorie (inglese, portoghese, tedesca) di Maiumba. È una posizione abbastanza pittoresca, la quale, dopo tanta monotonia di costa, si fa ammirare maggiormente. Queste tre fattorie sono stabilite su di una stretta lingua di terra, col mare davanti ed una laguna (o meglio stagno) di dietro, navigabile soltanto con piccoli canotti. Questa posizione è circondata da molti villaggi, dai quali le fattorie ritirano il *caoutchouc*, l'avorio, il legno sandalo e poco ebano. Alle 5 pom. si partì anche da Maiumba e si fece rotta per Loango.

La costa da molti giorni è assai triste e monotona. Essa non è che una serie alternata e non interrotta di dense foreste e fetide paludi, di corsi d'acqua che si sviluppano in tutte le direzioni, e di basse colline coperte di troppo ricca e monotona vegetazione. Qua e là sulle sabbie battute dal mare si vede brillare di bianchezza qualche casetta, il cui tetto metallico riflette come specchio i raggi di un sole rovente. Sono queste le fattorie inglesi, olandesi e tedesche (e mai italiane) che fanno il commercio con gli indigeni dell'interno. L'amor del guadagno li tiene là, colla certezza delle continue febbri e colla possibilità di lasciarvi le ossa. Queste località isolate ed allo stesso livello del mare non potranno mai avere una grande importanza commerciale, perchè dietro di esse si estendono lagune, stagni e paludi molto insalubri, ove vegetano foreste di *paletuviers*, mangrove, pianta acquatica, arborea, gigantesca, dalle radici in forma di tripode. Sotto il sole della stagione di siccità, le materie putride animali e vegetali che compongono il fondo di questi stagni, nella fermentazione loro, avvelenano l'aria per molte miglia all'intorno.

Dovevamo essere a Loango all'alba del seguente giorno. (15); ma nella notte, non so per quale ragione, l'abituale esattezza del comandante il « Landana » s'ebbe uno strappo; egli perdette la tramontana e sbagliò la rotta. Invece di navigare verso E, ossia verso la costa, si corse tutta notte verso S., linea parallela alla costa e si dovette per conseguenza ritornare con rotta S.-E. sulla nostra via, e dopo cinque ore perdute, alle 11 antim. ancorammo davanti a Loango.

Loango è possedimento francese; fu Pietro di Brazzà che nel 1882 vi piantò la bandiera francese e ne prese possesso. È una bella posizione che fa un poco dimenticare la monotonia della superiore costa. Avvi una fattoria francese, una inglese ed una portoghese. Il commercio è ridotto a poca cosa: *caucciuc*, pochissimo avorio e null'altro. Così mi dissero coloro che vennero a bordo, perchè non potemmo sbarcare.

Alle 4 112 pom. partimmo e si fece rotta per Blak-Point, pure possedimento francese, dove arrivammo alle 6 112 e dove passammo la notte. A Blak-Point vi sono cinque fattorie; anche qui il solito commercio di olio di palma, *caucciuc* e poco avorio. Alle 9 ant. del 16 partimmo ed alle ore 2 pom. ancorammo davanti alle fattorie di Landana, da cui s'ebbe il nome il nostro brutto, sudicio e noioso *steamer*.

Landana è possedimento portoghese, bello ed in pittoresca posizione. Vi sono sei fattorie, due inglesi, una portoghese, una francese, una spagnuola ed una olandese (e mai italiana), che fanno gran commercio di olio di palma, semi di palma e *caucciuc*.

Alle 10 antim. del 17 si partì da Landana e si fece rotta per Kabinda. Dopo un'ora di navigazione si arrivò davanti a Kabinda, dove ci fermammo soltanto un'ora e non si poté sbarcare, e me ne duole assai, perchè è uno dei luoghi più salubri e più pittoreschi della costa. Kabinda è possedimento portoghese, belle fattorie, verdeggianti colline, tutte coperte da palmeti e da una grande varietà di alberi, di fiori e di frutti. Tutto qui contribuisce al fantastico. Di più non posso dire, questo è quanto si può vedere da bordo d'un vapore. I Kabinda sono una bella razza, muscolosi e ben formati; sono la tribù di gran lunga più civile dell'Africa occidentale, e la più industriosa e pacifica della grande razza dei Bantu. Le loro donne hanno la rinomanza d'essere molte belle, molte ben formate, pulite, intelligenti, eleganti e civettuole.

Al tocco si fece rotta per Banana, ultima nostra tappa col « Landana ». Dopo sole 33 miglia di navigazione verso S. si arriva nelle acque del Congo, la cui corrente si spinge nell'Oceano per 60 miglia. Finalmente alle 6 pom. gettammo l'ancora nella Baja di Banana.

E qui finisce la poco interessante descrizione del nostro viaggio. Ora

comincia l'altra parte, ora comincia la nostra missione, e con essa ora cominciano anche le dolenti note. Coll'altro corriere darò principio all'impegno onorifico da me assunto verso codesta onorevole Società e per oggi finisco.

Il capitano Bove Le manda i suoi cordiali saluti, io mi unisco a lui col cuore e con tutto il rispetto Le stringo la mano.

Dev.mo

G. FABRELLO.