

B. — COLONIE E STATI DELL'AFRICA AUSTRALE.

Memoria di G. D. COCORDA (3).

Progressi e condizioni attuali. — Gli importanti avvenimenti politici ed economici svoltisi in queste regioni dal gennaio di questo anno in qua, ebbero tale importanza, influiscono ed influiranno così direttamente sulla prosperità e sullo sviluppo del commercio e delle industrie di questi paesi, che il non farne cenno in seguito alle relazioni già trasmessevi, sarebbe lasciar queste incomplete e di nessun utile pratico. Per ovviare a tal fatto, cercherò ora brevemente e del mio meglio di delineare i fatti più salienti, riservandomi di riscriverne con maggiore estensione, o di comunicarvi al mio ritorno in patria le notizie e i dati più recenti e compiuti che nel frattempo avrò raccolti.

Repubblica Sud-Africana, o Transvaal. — Coll'apertura delle ferrovie ora in costruzione, che porteranno una vera rivoluzione nei prezzi dei trasporti dei materiali e delle macchine, del carbone, e di tutte le necessità della vita e del consumo, che ridurranno di molto le spese di produzione, tutte le compagnie ora esercenti potranno spingere la loro produzione fin dove arrivano le loro forze, oltre ad aprire le loro miniere e macine ora in riposo, oltre ad iniziare con sicurezza e

(1) *Prose e versi* del P. FRANCESCO FREDIANI, *Minore Osservante*. Prato, 1853, pag. 318, in 12.^o *Necrologia di Francesco Frediani, Minore Osservante*, di CESARE GUASTI, pag. 3-13 dell'ARCHIVIO STORICO ITALIANO. Nuova serie, tom. 3, par. II, Firenze, 1856.

(2) *Lettere famigliari e filologiche del Padre Francesco Frediani, Minore Osservante, raccolte e illustrate dal suo confratello* P. ANGELICO GALIANI, Tip. Cino, dei Fratelli Bracati, 1874, pag. 447 in 12.^o

(3) Questa Memoria fa seguito alle Relazioni dello stesso autore, pubblicate nel BOLLETTINO del luglio, agosto, ottobre e novembre 1889 (N. d. D.).

risparmio i loro lavori d'esplorazione; la conseguenza immediata ne sarà una produzione annuale raddoppiata.

Come l'aumento di produzione delle miniere di carbone in Inghilterra dipese dal perfezionarsi dei metodi d'estrazione, e richiese tempo, così lo richiederanno, più brevemente però, le miniere aurifere di qui. Il compito per ottenere questa perfezione nelle solitudini dell'Africa è un'opera gigantesca, ma vi si lavora giornalmente, ed i risultati sono ognor più soddisfacenti.

La produzione delle miniere aurifere, che l'anno scorso aveva più che raddoppiato in ragione dell'anno 1888, superando i migliori ricordi australiani e californiani di uu tempo, continua a presentare un aumento mensile costante, sempre più importante, e tale da assicurare sin d'ora all'anno corrente un successo superiore a quello degli anni precedenti. Benchè la produzione di questi ultimi mesi abbia superato le 40,000 oncie (1) mensilmente, ed abbia raggiunto in settembre scorso le 49,000 oncie, si calcola che la media di produzione mensile per quest'anno sarà di 45,000 oncie, in confronto delle 34,000 per l'anno 1889, e delle 25,000 per l'anno 1888. La produzione aurifera *ufficialmente dichiarata* dei varî campi auriferi del Transvaal fu di 259,702 oncie pel 1888, di 442,500 oncie pel 1889, e di 527,200 oncie pei primi nove mesi dell'anno corrente.

La chiusa del 1889 sciolse anche a suo giusto valore l'importantissima questione delle proprietà aurifere dette « *deep level* » di basso livello, di cui già vi parlai, e rafferma in modo solenne l'esistenza delle immense ricchezze aurifere da esplorarsi. La loro differenza dalle altre consiste: nell'avere i letti auriferi da 100 a 500, e sino a 1000 piedi (2) sotto suolo, il minerale più solido e meno rotto, che nei *claims* superficiali è più ricco in pirite aurifera. Un fatto notevole, in connessione con queste proprietà *deep level*, è che, a misura che i pozzi progrediscono, nuovi e pagabili *reef*, o letti auriferi, sconosciuti, sono tagliati, senza che ne sia potuto sospettare prima l'esistenza dalle emergenze rocciose superficiali del suolo.

Le promesse per l'avvenire sono splendide, per quanto riguarda l'intrinseca valuta dei ricchi ed inesauribili depositi auriferi esistenti, ma non se ne ricaverà il loro vero e possibile beneficio sino a che il Governo ne schiaccierà lo sviluppo industriale, per antagonismo e pregiudizî politici, come sin'ora, con rapaci ed esose tasse, che gravano del 50 % il costo del lavoro d'esplorazione, e riducono la prospettiva di buoni e stabili dividendo a frazioni del possibile.

(1) L'oncia inglese corrisponde a gr. 28.35.

(2) Il piede inglese corrisponde a m. 0.30.

Dall'eccesso di speculazione, che, spinto sino alla follia, fu per molti affaristi e troppo fidenti azionisti un vero baratrò, dalla crisi finanziaria che ne seguì, e che frappose un valido ritegno a nuove arrischiose e bujemene di una turba di mestatori, l'industria mineraria propriamente detta risorse a nuova vita, acquistò nuovo vigore. Era tempo che essa trionfasse; la speculazione ne avrebbe, se non ucciso, almeno paralizzate e monopolizzate per sempre le forze vitali d'espansione.

Nuovi giacimenti auriferi furono scoperti lungo il *Rand*, nel Zoutpansberg e verso Comati, e ricchissimi campi argentiferi lungo la catena del Magoliesberg, al N.-O. di Pretoria. Le miniere di carbone di Bosburg sul *Rand*, poterono, grazie alla ferrovia compiutasi lungo tutta la catena, prender lo sviluppo richiesto dalle maggiori esigenze dell'industria mineraria, alla quale diedero un aiuto e uno slancio potente.

Il Governo, sempre riluttante a far spese, compì pertanto varie opere d'indispensabile e grande utilità pubblica, aperse con migliori strade il traffico e le comunicazioni con gli Stati limitrofi, allargò a perfezione il suo servizio postale e telegrafico, stabilì regolari servigi di corriere, costruì ponti e nuove reti telegrafiche, fabbricò governativi, ospedali, scuole.

Il progetto della ferrovia che raggiungeva Bloemfontein, capitale dello Stato Libero d'Orange con Pretoria, è compiuto, e non aspettasi che l'approvazione del *Raad* per iniziarne i lavori. Il Governo accettò per lo studio la proposta della Colonia di Natal di allacciare Pretoria, Johannesburg e Heidelberg con Charlestown sulla frontiera della colonia, ove fu spinta la ferrovia, ed il presidente e la Camera in corpo accettarono l'invito alla sua inaugurazione ufficiale. È pure allo studio il progetto di proseguire la linea Rosburg-Johannesburg-Krugersdorp verso l'ovest, sino alla frontiera, e di rannodarla alla linea ferroviaria del paese dei Beciuana, che da Kimberley è già in esercizio sino oltre Wriberg, ed in costruzione sino oltre Scioscong. Dopo anni di contrasti e d'indugi, fu infine, in giugno scorso, dato principio alla linea Delagoa Bay-Pretoria, con raccordo verso Barberton. Il tronco su territorio portoghese, da mesi completato, serve di transito a tutto il materiale pel suo proseguimento sul territorio della Repubblica. I lavori sono spinti con vigore, e sono ora precisamente visitati da una commissione governativa, composta del vice presidente e del segretario di Stato della Repubblica, i quali rientreranno a Pretoria per la via di Delagoa Bay, Durban e Newcastle, invitati ufficialmente dal governatore di Natal a visitare la colonia e ad essere i suoi ospiti. Il Governo della Repubblica accettò pure di studiare l'offerta della linea, che da Johannesburg, via Potchefstroom, Klerksdorp, Bloemhof e Cri-

stiana, si allaccierebbe a quella di Kimberley, formando così una diretta linea ferroviaria, via Kimberley, fra la Città del Capo e Johannesburg.

In seguito alla temporaria depressione finanziaria, migliaja di persone lasciarono il Transwaal, i 9110 però delle vicine colonie, lasciando così posto ai continui nuovi arrivati d'Europa. Se nel complesso gli affari non raggiunsero le previsioni fatte, o soddisfecero ai desideri di molti, segnarono però un grande e costante aumento sull'anno precedente. Le importazioni, che nel 1889 ammontarono a 5 milioni di lire sterline (1) e diedero un provento doganale di ls. 372,309, cioè una media del 7 o/o, raggiunsero nei primi 6 mesi del corrente anno 3,500,000 di sterline. Il principale articolo fra le importazioni furono le merci: nel 1866 esse non figuravano che per ls. 493,961, nel 1887 salirono a ls. 1,637,279, nel 1888 a ls. 2,215,416, nel 1889 a ls. 3,153,686, nei primi sei mesi del corrente anno raggiunsero le ls. 2,352,000.

Per le pretese di diritti di conquista sui Territorj degli Svazie e dei Matabele, alimentate da vecchi rancori nutriti da continui contrasti, la situazione politica abbujaatissima e minacciosa sul principio dell'anno, si rischiarò d'un tratto e si consolidò al di là d'ogni ottimista previsione. Concluse e ratificate favorevolmente le convenzioni ferroviarie colle possessioni portoghesi della Baja di Delagoa, si compl ed approvò fra i due Governi l'eterna questione della delimitazione di frontiera lungo la catena del Lebombo sino alle rive del Limpopo.

Collo Stato Libero dell'Orange si conchiusero le convenzioni ferroviarie per le reti intese ad unire i due Stati, a facilitarne gli scambi ed a consolidarne i vincoli di fratellanza e di solidarietà.

La legge per la creazione di due Camere elettive passò, sebbene combattuta.

Furono sedati senza complicazioni i disordini e le ribellioni della tribù del Zoutpansberg contraria alla *hûte tax*, tassa sulla proprietà, ed i loro capi vennero per la prima volta in Pretoria a rendere omaggio di sudditanza e d'obbedienza al capo della Repubblica.

Si conchiuse colla colonia di Natal una nuova larga tariffa doganale per le merci d'importazioni transitanti per la colonia, aprendo, colle riduzioni fatte, un maggior campo di consumo a molte merci sin qui impedito da enormi diritti di transito, di cui erano, senza ragione, gravate.

Colla convenzione di Londra del luglio scorso, si pose fine, con soddisfazione del Governo di Natal, alla seria e minacciosa questione della cessione della Terra di Svazie, e si convertì in buone disposizioni ed

(1) La lira sterlina corrisponde a L. it. 25.

amicizia l'animosità della Colonia del Capo per le pretese del Governo di Pretoria sui territori posti a nord del Limpopo. Con essa convenzione il Transvaal ritira le sue pretese di annessione sul Territorio di Svazie, e s' impegna a non intralciare in nulla le operazioni di conquista della *British South African C.*, nei Territori dei Matabele e dei Masciona. Lo Svazie rimarrà per tre anni sotto il controllo e l'amministrazione di tre commissari, l' uno Inglese, l' altro Transvaliano, il terzo nominato dal re e dalla nazione Svazie. In compenso, affinché il Transvaal possa finalmente avere un proprio sbocco verso il mare, che gli apra il commercio, e lo leghi direttamente a questo ed al transito internazionale mondiale, gli viene ceduta zona di terra lungo la frontiera Nord dello Svazie ed un'altra attraverso l'Amatonia sino al mare, con diritto di costruirvi strade, ferrovie, linee telegrafiche, e di aprire un porto di mare. La ratifica definitiva resta però soggetta alla condizione che, prima del termine della convenzione, il Transvaal sia entrato nell' unione doganale esistente fra la Colonia del Capo e lo Stato Libero di Orange.

Con varî Stati esteri il Governo concluse trattati di commercio e di amicizia, convenzioni postali e telegrafiche. Con l'Italia si stabilì un servizio diretto di pacchi postali.

Il generale Joubert, comandante in capo delle forze della Repubblica e membro del Consiglio Esecutivo, recatosi in missione ufficiale a Londra, è ora in via per gli Stati Uniti per concludere con quel Governo uno speciale trattato di amicizia e di commercio.

In complesso, le condizioni all'interno sono calme e soddisfacenti, le relazioni con le colonie limitrofe perdettero quel vivo carattere di animosità e di rappresaglia che avevano sempre avuto, ed il paese, a dispetto delle temporarie nuvole e delle crisi finanziarie, presenta un aspetto di ricchezza e di prosperità.

Stato Libero di Orange. — I progressi economici di questo Stato non furono inferiori a quelli del Transvaal. Posto, come è, ad avanguardia della Repubblica sorella, esso aperse la via ad una sistemazione duratura della questione sud-africana.

Per la sua posizione, che gli facilita enormemente le comunicazioni ed i trasporti coi porti di mare, colle colonie; per la politica, che si è proposto, di divenire così la più naturale via di transito commerciale del Transvaal, lo Stato d'Orange, conscio di avere davanti a sé un'avvenire di grande prosperità, d'accordo pienamente col Governo di Pretoria, fu il primo a cedere alle esigenze del tempo, ed a rompere la barriera di riserva ostile che da molti anni durava colle colonie inglesi limitrofe.

La convenzione doganale, conchiusa l'anno scorso colla Colonia del Capo, fu tosto seguita da un'altra ferroviaria, in cui si sanzionò la costruzione di una linea fra Norval Pont, sul Fiume Orange, e Bloemfontein, in continuazione di quella già accettata fra Colesberg ed il Fiume Orange. Questa linea, ora compiuta, e che sarà presto inaugurata, servirà, col suo proseguimento sino alla frontiera del Transvaal, d'arteria principale di legamento fra le colonie e la Repubblica sud-africana. Questa, come già vi scrissi, non può più a lungo rifiutare, nel proprio diretto interesse, di aprire più larghe comunicazioni colle colonie, ma, paurosa e nemica, com'è nel fondo, della preponderanza inglese, nel mentre non ne rifiuta le offerte, resa guardinga dal passato, con scaltra prudenza continua a mantenere intatte le naturali barriere che la garantiscono dall'avidità e dalla mala fede britannica.

Il Governo di Natal, geloso del successo ottenuto dalla colonia sorella, nel mentre si ritirava dalla Convenzione doganale, offriva ed otteneva dal Governo dello Stato Libero di costruire una linea ferroviaria fra Ladysmith ed Harrysmith, di assumerne tutte le spese e di farne cessione allo Stato, a data libera ed a prezzo di costruzione. I lavori, inaugurati a Ladysmith, nella colonia, coll'intervento dei delegati ufficiali dello Stato di Orange, sono ora compiuti sino al Passo di Reenen sulla frontiera, e verranno spinti sino a Harrysmith, città dello Stato di Orange, posta sulla via diretta di Johannesburg e di Bloemfontein.

Con queste due comunicazioni ferroviarie colle due colonie, lo Stato Libero ha aperto uno sbocco fecondo alle sue produzioni in lane, cereali e bestiami, ed attratto a sè una parte del transito pel Transvaal. Come quest'ultimo, senza toccare d'un soldo le sue floridissime finanze, lo Stato seppe con « astuzia borea » ottenere, sembrando di dare, e ritirò da solo i marroni dal fuoco.

Come già vi scrissi altrove, lo Stato Libero di Orange, benchè rivaleggi col Transvaal nel supplire di cereali i mercati del Territorio del Griqua occidentale, è essenzialmente una regione pastoreccia, la quale può dare abbondante pascolo alla ricchissima e splendida fauna, che è uno dei principali cespiti di ricchezza nazionale.

I campi auriferi lungo il Fiume Vaal pienamente soddisfecero alle promesse dei primi prospetti, e coll'aprire la via ad altre buone scoperte, hanno aumentato di molto il loro valore e quello di tutto il territorio limitrofo. Le miniere diamantifere di Jagersfontein continuano a rivaleggiare per ricchezza e per produzione con quelle di Kimberley, e sono per lo Stato e pel paese una sicura sorgente di prosperità.

Lo Stato Libero è qui, in Sud-Africa, quello che la Svizzera è per

l'Europa, un focolare di pura e sana libertà, un pegno di tranquillità e di pace, un mediatore e fautore potente della prosperità futura della grande famiglia e Confederazione Sud-Africana.

Rammento qui con piacere, come il nostro Governo abbia poco fa concluso favorevolmente col Governo dello Stato Libero un trattato di commercio e d'amicizia, e nelle convenzioni postali esistenti abbia incluso un diretto servizio di pacchi postali.

Possessioni portoghesi della Baja di Delagoa. — Diedi già altrove un particolareggiato resoconto storico e geografico della colonia portoghese della Baja di Delagoa, e dei fatti relativi alla concessione, alla costruzione ed all'esercizio del tronco ferroviario apertosi fra il porto di Lorenzo Marques e Morini, stazione, testa di linea per ora, a 52 miglia (1) dal mare, ed a 12, dal Fiume Comati, donde comincerà la linea ferroviaria transvaliana. Citai pure più avanti come questi lavori si siano ora iniziati, e lo slancio che vi si dà, ad onta delle enormi difficoltà e gli ostacoli naturali che vi si trovano.

La città di Lorenzo Marques consiste di una raccolta di case di aspetto gajo, colle loro tinte bianche e azzurre, e copertura a tegole rosse, qua e là, con un gruppo di alti alberi di noce di cocco, coronati da rigogliosi pennacchi sorgenti nel loro mezzo, il tutto addossato ad una verde collina, arricchita irregolarmente con caseggiati di ferro, di legno e di pietra. La città è circondata da una zona di pantani, larga 40 miglia, che in parte si prosciugò. I maggiori sforzi sono ora fatti per migliorare l'apparenza della città e le condizioni sanitarie dei suoi dintorni, che la fanno ancor oggi un centro di malattie di malaria. Per la sua piccola popolazione bianca di circa 200 anime, e per le grandi difficoltà di transito col Transvaal, il commercio del porto fu sin' ora di poco rilievo. I progetti per la costruzione di una gettata vicino alla stazione ferroviaria, di magazzini tanto necessari di sosta e di dogana, di un *dock* di transito, di adeguati mezzi per lo scarico di merci e di materiali pesanti, restarono sin' ora pii desideri. In maggio, come è noto, comincia la stagione di siccità per tutto il Sud dell'Africa, ed i trasporti per l'interno divengono rari e difficilissimi. A provvedere al caso, che si verificò l'anno scorso, di uno scarico di articoli di primo consumo, ed essendosi appunto in quel mese aperti i lavori pel proseguimento della linea ferroviaria nel Transvaal, molti carrettieri scesero alla Baja di Delagoa pel trasporto di materiali sulla linea interna. Le case commerciali di Barberton, di Pretoria, di Johannesburg,

(1) Il miglio inglese corrisponde a km. 1.609.

tentarono di approfittarne, e fecero allora dirigere le loro merci alla Baja; fui io stesso testimone del blocco e della confusione somma che vi avvenne, poichè la sola gettata ora esistente è di legno, ed a secco, a marea bassa, riuscì di nessun utile per lo scarico dei tre piroscafi degenti in porto. Le merci erano scaricate in chiatte, che si avvicinavano il più possibile alla spiaggia, quindi, a mezzo di braccia, trasportate e buttate sulla gettata, sulla spiaggia, alla rinfusa, *pêle-mêle*, da una turba innumerevole di chiassosi Negri, che suscitavano una confusione indescrivibile. In una settimana, tutta la spiaggia occupabile era divenuta un immenso mucchio di merci, nel quale invano i pochi agenti spedizionieri della piazza e gl' impiegati delle dogane si arrabattavano. I carrettieri disponibili tosto ne approfittarono col pretendere doppio prezzo pei trasporti, i facchini negri coll'esigere tripla paga. Intanto due nuovi vapori erano giunti, e non potevano scaricare. La conseguenza ne fu, che i 314 della merce dovettero essere rimbarcati per Durban, con enorme danno di tempo e di spese, che migliaia di casse di merci si deteriorarono o soffrirono, che le Case dell' interno si trovarono sprovviste di varî generi, nel mentre avevan tentato di guadagnar tempo e premunirsi, passando per quella linea. Fu così ancora una volta chiaramente provato l'indifferenza e l'incompetenza di coloro, cui spetterebbe rendere Lorenzo Marques un porto conveniente di sbarco e di traffico.

In altra mia corrispondenza, prima della mia visita alla Baja di Delagoa avevo patteggiato e caldamente appoggiato il progetto di far di Lorenzo Marques la base del tentativo commerciale, da me iniziato, per l'introduzione dei prodotti italiani d'esportazione in tutta l'Africa meridionale, ma ora la mia opinione ha mutato radicalmente. Per molti lustri ancora, anche a ferrovia completata sino a Pretoria, Lorenzo Marques non arriverà mai a far il lavoro che ora fa un porto anche di terza classe della Colonia, non arriverà mai a competere con Durban e con Port Elizabeth, ed a trasformarsi in una florida città, da quel sepolcro vivente che è.

La natura non si doma così facilmente, e non sarà certamente colla fredda indifferenza dell'Amministrazione, colle esauste finanze, coll'apatia e colla fiacchezza degli abitanti bianchi, di cui 150 possono considerarsi ammalati ed impotenti tutto l'anno, che Lorenzo Marques diverrà una città abitabile, commerciale e prosperosa. I soli Inglesi, profondendovi tesori ed attività, saprebbero farle prendere il posto che le spetterebbe.

Due mesi fa, e appunto quando era in corso di trattative la Convenzione della Terra di Svazie, si diffuse la voce che il Governo portoghese aveva offerto a quello di Transvaal di cedergli tutto il distretto della

Baja di Delagoa, mediante il pagamento di 5 milioni di sterline, ma i fatti svoltisi poi ne dimostrarono l'inesistenza e l'assurdità.

Commercialmente Lorenzo Marques dipende, come sempre dipese, da Durban, poichè i $\frac{4}{5}$ delle sue importazioni provengono da quel porto. Le linee inglesi di navigazione sud-africana sono ora le sole che toccano mensilmente quel porto. Con Natal esiste un servizio quindicinale di passeggeri e di merci. Le tariffe di trasporti sono fortissime, poichè, mentre si paga da Londra a Natal da 45 a 57 scellini (1) la tonnellata, da Natal alla Baja si paga 42 scellini coi vapori, e 32 scellini coi velieri alla tonnellata. Le spese di scarico, che alla Città del Capo sono di scellini 2 $\frac{1}{2}$, di 2 scellini a Port Elisabeth e a Durban, raggiungono da 10 a 15 scellini alla tonnellata, alla Baja di Delagoa. Non essendovi magazzini di sosta e depositi di transito, ed i trasporti all'interno non essendo possibili che per 4 mesi dell'anno, ed esclusivamente fatti da carrettieri transvaliani, che le case sono costrette ad ingaggiare a Pretoria, od a Barberton, e far scendere senza carico alla Baja di Delagoa, la piccola differenza, che esiste per certi articoli fra la tariffa doganale portoghese e quella coloniale, sparisce in un'eccedenza di spese, ch'è congiunta con sicuri ritardi.

Nel *block* di merci avvenuto alla Baja, furono gettate sulla spiaggia 7000 tonnellate e più di materiale ferroviario, per la linea di Pretoria. Da tre mesi giornalmente essi sono coperti dalla marea, senza che si sia forse ancora potuto provvedere al loro rimovimento o trasporto.

La nuova linea di navigazione portoghese diretta, stabilitasi in febbrajo scorso, ha già dimostrato di non potersi sostenere col solo commercio d'importazione della colonia della Baja, e ridusse le sue operazioni ad un viaggio mensile fra Città del Capo, Durban e Baja di Delagoa. La nuova linea Transvaal-Olandese che passerà per Suez, farà la stessa fine, se non saprà trovarsi sicure basi in tutti gli altri porti occidentali, al N. della Baja di Delagoa.

Colonia di Natal. — La forte posizione geografica di questa regione, le fornì i titoli a crescente prosperità e considerazione, e la abilità ad avere la parte del leone nella ricca messe commerciale da sfruttarsi. Natal ha progredito ogni giorno, con mano sicura e ferma, e con sacrifici immensi ha superato enormi ostacoli naturali, ha sorpassato le sue rivali, ha vinto colla certezza di conservare i vantaggi della sua vittoria, di accrescerli e di renderli invulnerabili.

Nella sua gelosia e rivalità colla Colonia del Capo, nel suo desi-

(1) Lo scellino corrisponde a L. it. 1. 25.

derio di umiliarla e di sorpassarla, nel patriottismo e nell'indomabile energia ed attività dell'elemento scozzese, che forma più dei 9/10 della popolazione, essa attinse la forza di lottare così vantaggiosamente ed a dispetto del Gabinetto di Londra, ch'è sempre parziale per la Colonia del Capo.

Lasciata alle sue sole forze e a'suoi mezzi, essa iniziò e compì in pochi mesi alcuni colossali lavori di generale utilità pubblica, come il proseguimento della sua linea ferroviaria a Newcastle, e quindi da Newcastle a Charles Town sulla frontiera del Transvaal, così pure: il tronco che da Ladysmith la congiungerà con Harrismith, nello Stato Libero, e quello che dalla capitale per Richmond va sino ai bordi della Terra dei Griqua orientali, il proseguimento del tronco della Terra di Veru nella direzione della Terra degli Zulù, lo studio e l'approvazione della costruzione di una nuova linea ferroviaria ausiliaria da Durban a Newcastle, per far fronte agli enormi bisogni ed allo slancio preso dalle miniere carbonifere di Newcastle; l'appoggio efficace a queste prestate, che determinò la loro repentina riescita; il complemento dei grandiosi lavori del Porto di Durban, che, aprendo la via ai maggiori vapori, ha ridotto le spese di sbarco e ha facilitato potentemente le operazioni di transito; la nuova riduzione sulla tariffa doganale, in concorrenza agli effetti dell'unione doganale fra la Colonia del Capo e lo Stato di Orange; l'altra riduzione che la seguì due mesi fa, per le merci in generale e per quelle di transito pel Transvaal e per lo Stato Libero in particolare, in seguito al *rush* verso la Baja di Delagoa ed al breve ristagno che il *block* occasionò; la partecipazione presa all'asestamento della questione dello Svazie; la revisione del Bill sulle tribù native degli Zulù, ed il loro asestamento civile e giudiziario.

Tutto questo fu fatto dal gennajo del corrente anno in quà, e molto altro si sta facendo, e si farà prima della fine dell'anno. Questo slancio materiale, ed i benefici risultati che tosto ne seguirono, rinfrancarono gli animi colla conoscenza delle proprie forze, e, siccome ad un risveglio economico segue quasi sempre un altro politico, questo si manifestò potente in tutta la colonia, con l'annuncio della convenzione dello Svazie, che reca enormi vantaggi alla Colonia del Capo e le apre sicura la via del Matabele, in attesa di annetterselo definitivamente. Col concedere al Transvaal un porto sulla costa occidentale, il Governo Inglese, trascurando, come sempre, gl'interessi del « piccolo ed indomito Natal », come vien chiamato, cedè alle pressioni del Gabinetto del Capo, onnipotente a Londra.

Come certo saprete, Natal non è, come il Capo, una colonia indipendente, con un proprio Governo responsabile, eletto dal suffragio

universale; ma è una colonia della Corona, il cui Governatore, e quattro sui sei membri formanti il Consiglio legislativo, sono nominati da Londra, e perciò creature del Governo. Natal non chiede di avere un Governo responsabile, emanante dalla Camera eletta per voto popolare. Da molti anni si chiede inutilmente, e non si ricevono che nuove umiliazioni, o sdegnoso silenzio. Colla viva agitazione politica, creata dal partito responsabile, due mesi fa, all'epoca delle elezioni generali, il paese rispose col mandare sedici, dei ventiquattro membri componenti la Camera, Deputati del partito delle riforme, ossia di un Governo responsabile.

Fu una grande lezione per il Governo di Londra, il quale si vedrà in tutto opposto da così forte maggioranza, che sarà costretto a cedere.

Alcuni brani presi dall'ultimo *Report* della Camera di Commercio di Durban spiegheranno meglio, che nol possa io, la situazione economica e commerciale attuale:

« Il nostro commercio durante questi ultimi mesi è davvero aumentato notevolmente, ed a un punto difficilmente prevedibile anche dai più entusiasti fra noi; non è quindi sorprendente se questa subitanea espansione trovò che le facilitazioni che possono offrire il nostro porto e la nostra ferrovia sono affatto inadeguate alle richieste. L'inalibiltà della nostra ferrovia a far fronte prontamente alla trasmissione delle merci per l'interno è dovuta in parte alla mancanza di materiale necessario, ed al sentito bisogno d'una nuova linea ausiliaria pel traffico delle merci. Vi potrà essere una riduzione nel totale degli affari durante l'anno corrente, ma non vi può esser dubbio che il traffico attrverso questa colonia continuerà a crescere nel futuro per l'aumento di popolazione delle regioni interne. È assai soddisfacente il notare che, malgrado la prolungata siccità, il servizio di vagoni a buoi fu eccezionalmente buono durante questi ultimi mesi, e che una media giornaliera di quasi 100 vagoni partirono da ognuna delle nostre due stazioni che sono teste di linea; questo mostra l'enorme materiale impiegato nel servizio dei trasporti.

« Dei Campi d'Oro del Transvaal immensa è l'estensione e la ricchezza, ma il cattivo maneggio, inseparabile dai primi stadi dell'industria, ha prodotto una caduta nel mercato delle azioni, seguita da una depressione commerciale, che speriamo passeggera. Con miglior maneggio e coll'introduzione di sistemi di macchine perfezionate, non vi è ragione da dubitare che questi campi diverranno presto uno dei primari centri auriferi produttivi del mondo, e che questa colonia ricaverà ampia parte della fortuna dell'Africa Meridionale ».

Dieciotto mesi fa io vi scriveva: Quando le linee ferroviarie Port

Durban-Newcastle, verso lo Stato Libero di Orange, saranno compiute, quella regione diverrà la *Black country*, la Terra nera di quella parte dell' Africa Australe. I fatti mi diedero pienamente ragione. In febbraio di quest' anno, la *Dundee Coal Comp.* iniziò i suoi lavori di escavazione: in poche settimane si poté fare dei tassi pratici del combustibile, che fu trovato d'ottima qualità. D'allora, i lavori presero uno slancio immenso, venti e più altre Compagnie sorsero all' intorno, la speculazione dell' oro si riversò sui carboni; la produzione assunse proporzioni tali da far fronte, non solo al consumo delle ferrovie coloniali, ma a fornire i piroscafi di transito. Il Governo di Natal entrò in un contratto per la fornitura di 40,000 tonnellate alle sue ferrovie nel corrente anno, il Governo del Capo ne impegnò 100,000 tonnellate. Vari piroscafi della *Castle Line* e dell' *Union Line* di Londra, della Cin-Cin di Calcutta, etc. già si fornirono di carbone a Durban invece che a Las Palmas ed a Mauritius.

Qual nuova rivoluzione queste scoperte abbiano portato nell' incremento della colonia, e dell' Africa-Sud in generale, lo prova il fatto che ogni piroscafo settimanale che giunge a Natal è carico di emigranti inglesi, provenienti dai distretti carboniferi dell' Inghilterra.

Quella era la stoffa di emigranti di cui abbisognava l' Africa-Sud, e che troveranno qui guadagni e benessere che non avrebbero osato sognare nelle tetre e minacciose miniere dei distretti di Cardiff e di Lancaster, ove migliaia di vittime sono annualmente ingojate.

Riguardo al commercio di Natal, il *Report* della Camera si esprime così:

« Prendendo le statistiche doganali dell' anno scorso come un criterio, questo per la colonia fu anno di anormale prosperità. Le nostre importazioni l' altr' anno ammontarono a ls. 4,527,052, in confronto di ls. 2,890,468 del 1888; a ls. 2,785,195 pel 1887. L' importazione totale del 1886 fu di ls. 1,367,506, cosicchè l' aumento su quell' anno è ls. 3,156,509, aumento che in così breve tempo è senza confronto con qualsiasi altra colonia dell' Impero.

« Durante l' anno scorso, la valuta totale delle nostre esportazioni fu di ls. 1,656,318, in confronto di ls. 1,434,309 del 1888, non comprese ls. 391,643 di oro greggio, esportato nel 1888, e di ls. 584,933, nel 1889.

« Le statistiche per i 9 primi mesi del 1890, in confronto coi corrispondenti del 1889, sono:

	9 mesi 1889	9 mesi 1890
« Importazione . . .	ls. 2,353,748	ls. 3,511,157
« Esportazione . . .	» 1,037,759	» 1,432,431
« Reddito doganale . .	» 237,617	» 315,199

I tre quarti delle merci importate provengono dal Regno Unito, vengono quindi per importanza gli Stati Uniti, la Svezia, l'Olanda, Calcutta, l'Australia Sud, il Brasile, la Germania, ecc.

I 516 delle esportazioni furono per l'Inghilterra, vengono quindi la Baja di Delagoa, Colonia del Capo, Madagascar, Mozambico, ecc. I principali cespiti d'esportazione furono 3922 balle di *arrowroot*, 4622 balle di corteccia, 535,249 libbre di pelo d'Angora, 221,230 pelli di bue e di vacca, 635 tonnellate di corna di bue, ecc., 394,097 pelli di capra e di pecora, 14,969,600 libbre di zucchero, 4210 libbre di thè, 29,489,716 libbre di lane greggie, 32,000 tonnellate di carbone.

Conchiuderò con un'interessantissima notizia. L'importazione dei vini, che nel 1888 fu di 28,233 galloni (1), salì nel 1890 a 63,550 galloni. I vini ordinari del Capo non essendo più sufficienti al consumo, e mandati preferibilmente nell'interno, furono introdotti in larga quantità vini ordinari da pasto francesi.

Due case francesi apersero quest'anno succursali in Durban, e vendono i loro vini all'ingrosso, a 12 scellini la cassetta di 12 bottiglie di 314, cassetta e vetro a parte. I due tipi di vino da me assaggiati erano leggerissimi, misurando meno di 8 gradi alcoolici, e di gran lunga inferiori per bontà, robustezza e fragranza ai nostri vini di Scoglietti e di Bari.

Nelle discussioni fattesi alla Camera ultimamente sul consumo crescente di alcool da parte dei nativi, ritornò a sorgere, e fu presa in considerazione, la proposta di favorire l'importazione dei vini a buon mercato, creando vendite speciali, esenti da imposte, per lo smercio di vini e di birra ai Negri. La nostra enorme eccedenza di produzione vinicola troverebbe qui un fecondo sbocco, facendone il tentativo su scala adeguata al consumo.

Colonia del Capo. — Colla opportuna presa di possesso della Società *British South African C.* nelle regioni australi, e colla nomina del signor Cecil Rhodes a Presidente del Consiglio della Colonia, di cui fu l'iniziatore, il creatore, ed il primo direttore generale, i fini della Colonia del Capo si riunirono più che mai, e si fissarono decisamente, nel farsi il centro del gran piano di conquista, dal quale dovrà sorgere il vasto nuovo Impero Britannico-Africano.

Come testa di linea della grande arteria ferroviaria per l'interno, e per l'importanza enorme presa d'un tratto dalle regioni del Territorio Inglese dei Beciuana, ove si sta costruendo la ferrovia, dalla Terra dei Matabele e dei Masciona, ove ora è giunto il Corpo di spedizione dei Pionieri, Capo Torre

(1) Il gallone corrisponde a litri 4.50.

e Port Elisabeth presero, da gennajo scorso in qua, uno sviluppo di affari e di relazioni tali da sorpassare ogni aspettativa. Credo non poterne dare migliore e più esatta idea, che riproducendo alcuni brani dei rapporti delle Camere di commercio di Capo e Porto Elisabeth, del giugno 1890.

« Nel mio ultimo indirizzo alla Camera, io esprimeva l'opinione
« che l'anno 1889-90 sarebbe stato per tutte le classi della Colonia
« un anno di prosperità, ma le mie previsioni furono di molto superate. Dicendo questo, lascio naturalmente fuori di considerazione
« la selvaggia speculazione in azioni minerarie, in cui tante persone
« follemente investirono i loro risparmi e le loro fortune; questo sfortunatamente non affrettò la prosperità materiale del paese. Il *backbone*,
« cioè la risorsa di esso, il *farmer*, fa bene e progredisce; le industrie, che già abbiamo, sono in condizioni fiorenti. Vi è abbondanza
« di lavoro; contadini, artigiani, meccanici guadagnano tutti buone giornate, il che dà loro molta forza di spendere: che l'usino liberamente, è manifesto dalle entrate doganali e dalla sana condizione del
« commercio della Colonia.

« Le importazioni, durante l'anno scorso, dimostrano un aumento notevole su quelle dell'anno precedente. Nel 1889 importammo mercanzie pel valore di ls. 8,448,065, in confronto di ls. 5,678,337 del 1888, mostrando così un aumento di ls. 2,767,728, cioè quasi del 50 %. L'importazione di mercanzie eccede ogni altra che si ricordi
« ottima. Le esportazioni, incluso l'oro greggio, furono soddisfacenti. Nel 1889, esportammo ls. 9,405,455, in confronto di ls. 8,732,000
« dell'anno precedente.

« Generalmente il commercio della Colonia è integro, ad onta della temporaria depressione di affari nel Transvaal, col quale la Colonia è stretta da forti interessi. I nostri *farmers* ottennero, e continuano ad ottenere, eccellenti prezzi per tutti i loro prodotti. Le varie nostre nuove industrie sono fiorenti, e danno lavoro a numerosa popolazione. Oggetti di lusso, carrozze, gioielleria, strumenti musicali, zigarì e tabacchi, vini e liquori, articoli di fantasia, ecc., importati, dimostrano chiaramente grande prosperità e aumento nella forza d'acquisto delle masse.

« Tutte queste condizioni unite hanno aiutato a condurre il commercio della Colonia nelle sue presenti condizioni di floridezza. Naturalmente il Transvaal è un gran fattore della nostra prosperità, poiché l'alzarsi o l'abbassarsi della marea commerciale di quella regione ci tocca così direttamente.

« Per fortuna, quel che possiamo perdere da ciò ci sarà ampia-

« mente rifuso dalla nostra espansione commerciale al nord dell'Africa
« Centrale, dalle progettate costruzioni ferroviarie, e da altri pubblici
« lavori.

« Io credo non solo che la condizione generale del commercio
« di queste regioni sia buona, ma che la prospettiva innanzi a noi sia
« migliore di quanto non fu mai, dacchè cominciò la storia dell'Africa
« Meridionale. Io credo che i nostri futuri prospetti siano basati su più
« larga base, che noi abbiamo qualche cosa di più vasto da sfruttare, e
« che, se le speranze ora in vista si avvereranno soltanto su piccola scala,
« il futuro procurerà ciò che a molti ora potrebbe sembrare poco più
« di un sogno. L'interesse, preso nell'Africa Sud da capitalisti inglesi,
« da persone politiche, e dal mondo commerciale in genere, non è
« stato mai eguagliato nella storia passata di queste regioni. Il fatto
« che le costruzioni ferroviarie sono in ogni dove spinte con ardore,
« ci assicura un più rapido sviluppo in avvenire. In nessuna regione
« del mondo le comunicazioni hanno cotanta importanza e sono così
« essenziali come nell'Africa-Sud. La differenza fra i vagoni a buoi e
« la ferrovia, come mezzo di trasporto, è abbastanza conosciuta. Pos-
« siamo affermarlo ora; se fossimo stati senza ferrovie su la larga zona
« che divide la costa dall'interno, ci sarebbero volute generazioni per
« sviluppare il paese col mezzo dei vagoni a buoi, mentre il lavoro
« sarà compiuto in brevi anni col mezzo della ferrovia. Il nostro go-
« verno e le autorità imperiali sviluppano una larga ed illuminata poli-
« zia, spingendo le reti ferroviarie nel cuore dell'Africa.

« Il Comitato spera che il commercio del 1889-90 si manterrà,
« che la subitanea ed enorme sua espansione classificherà quest'anno
« come memorabile nella nostra storia commerciale, e che le nostre
« esportazioni in materie prime di produzione coloniale, miglioreranno,
« tanto in qualità che in quantità.

« Le importazioni, divise per porti di scarico, aumentarono, in con-
« fronto dell'anno precedente, del 50 3/4 per cento per Port Elisabeth,
« del 38 per cento per Città del Capo, e del 45 per cento per Est-
« London.

« Gli articoli pei quali s'ebbero maggiori aumenti furono: gli stru-
« menti agricoli, per ls. 47,372, col 39 d'aumento per cento; birra,
« ls. 107,104, col 44 per cento; medicinali, ls. 104,912, col 47 per
« cento; apparecchi varî, ls. 422,177, col 47 per cento; scope, spaz-
« zole, ecc., ls. 7,599, col 44 per cento; burro, ls. 40,756, coll' 83
« per cento; mobili, forniture, ls. 183,486, col 93 per cento; carrozze,
« carri, ecc., ls. 44,022, col 218 per cento; formaggi, ls. 14,537, col

« 46 per cento; confetture, confetti, ecc., ls. 49,215, col 65 per cento;
 « cordami, ls. 41, 215, col 61 per cento; manifatture, ls. 753,022,
 « col 39 per cento; cristallerie, majoliche, ls. 53,791, col 37 per cento;
 « mercerie varie, ls. 1,011,529, col 63 per cento; coltelleria, manu-
 « fatti in metallo, ls. 457,036, col 78 per cento; gioielleria, oreficeria, ecc.,
 « ls. 61,352, col 171 per cento; oggetti in cuojo, ls. 412,625, col 44
 « per cento; manufatti di lana, ls. 210,314, col 55 per cento; mac-
 « chine varie, ls. 363,634, col 64 per cento; conserve, prodotti in sca-
 « tole, ls. 45,512, coll' 83 per cento; istrumenti musicali, ls. 44,234,
 « col 163 per cento; oli, ls. 234,487, col 41 per cento; colori e ver-
 « nici, ls. 30,058, col 58 per cento; riso, ls. 54,016, col 78 per cento;
 « selleria, arnesi, ls. 84,075, col 65 per cento; saponi, ls. 51,181,
 « col 32 per cento; carta e cancelleria, ls. 136,893, col 39 per cento;
 « bevande alcooliche, ls. 139,920, col 58 per cento; vini, ls. 77,506,
 « col 119 per cento; chincaglieria, oggetti vari, ls. 262,303, col 100
 « per cento. »

Statistica doganale dei primi 9 mesi del 1890, in confronto al cor-
 rispondente periodo del 1889:

Importazione	Anno 1889	Anno 1890
Mercanzie generali pel consumo	ls. 5,593,357	ls. 6,655,673
Merci pel Governo Coloniale . . »	279,939	» 742,243
Merci pel Governo Imperiale . . »	10,285	» —
Specie . . . , . . . »	1,870,389	» 510,120
Totale	ls. 7,750,970	ls. 7,907,936
Esportazione	Anno 1889	Anno 1890
Prodotti della Colonia . . .	ls. 3,046,786	ls. 3,160,398
Diamanti greggi . . . »	3,136,589	» 3,018,057
Oro in barre e in polvere . . »	604,364	» 990,050
Totale	ls. 6,896,558	ls. 7,190,993
Introiti doganali . . »	902,369	» 1,043,220

« I principali articoli di esportazione furono; l'aloë, l'argol, il
 « minerale di rame, per ls. 696,618; penne di struzzo, per ls. 365,884;
 « oro in barre, ecc., ls. 860,495; pelli di vacca e di buoi, ls. 419,975;
 « corna di animali, ls. 16,131; diamanti, ls. 4,325,137; pellami di
 « pecora e di capra, ls. 364,679; vini, ls. 220,629; lane greggie,
 « ls. 2,250,349. »

Sorvolando su molti punti e molti fatti importanti, relativi ai progressi

fatti dalla Colonia e già citati precedentemente, crederei di non poter chiedere meglio questi brevi cenni sull'Africa meridionale, che col citare alcuni brani dei più influenti giornali inglesi, al giungere in Londra del telegramma che annunciava l'arrivo, la presa di possesso della Terra dei Masciona per parte del Corpo Pioniere di spedizione, e le conseguenze che ciò avrà sui destini dell'Africa del Sud politicamente, economicamente e commercialmente. Ripeto ora quello che già scrissi a varie riprese, uno e due anni fa: l'Inghilterra pose così la pietra di fondamento al progetto politico e commerciale di unire il Capo di Buona Speranza al Nilo. Nulla nella storia delle grandi compagnie, che si crearono sin'ora, appare così gigantesco, così da lungo preparato con ferma costanza ed enormi sacrifici, così degno di tutte le migliori tradizioni dell'iniziativa inglese, quale la colossale intrapresa politico-commerciale che fu testè compiuta. Essa è quasi romantica nel suo carattere, e rammenta l'era di avventure, di scoperte, di colonizzazione del Regno d'Elisabetta d'Inghilterra e dei tempi di Cristoforo Colombo.

La conquista della Terra dei Masciona — Lettere di Pionieri — Opinioni della stampa inglese. — Lo straordinario numero di lettere pubblicate da individui, membri del Corpo Pionieri della *British South Africa Company*, ch'è giunto ora, com'è annunciato dal telegrafo, nella Terra dei Masciona, e le numerose opinioni della stampa inglese, dimostrano chiaramente il profondo interesse destato costì da questa intrapresa.

Un corrispondente, scrivendo da Bubie River, Territorio di Baniai, lat. 21° 20", e long. 30° 11" E, dice:

La strada attraversa una regione interamente disabitata, coperta da densi cespugli, una delle poche rimanenti dimore del leone, del leopardo, dell'elefante e della giraffa. La strada, approvata in prima istanza da Lobengula, re dei Matabele, è stata studiata e scelta con cura in modo da non ferire la suscettibilità di quella nazione, solamente costeggiandone le frontiere al S.-E. e evitando prudentemente i *kraals* dei nativi. Fu dato il nome di Monte Hampden al primo posto nella Terra dei Masciona, dove il Corpo di spedizione posò, e cominciò a spedire su tutte le direzioni drappelli di futuri colonisti e *prospectors*.

Della vasta e inesplorata ricchezza minerale della regione, lo stesso corrispondente scrive non poter esservi dubbio. Cacciatori dopo cacciatori, a regolari intervalli, ci recano strabilianti notizie, non solo di ricchi depositi d'oro alluviale, che esistono in quasi ogni corso d'acqua, ma anche di visibili strati auriferi senza limiti, in confronto dei quali quelli del Rand nel Transvaal pajono insignificanti. Qualunque sia il caso per la Terra dei Masciona, è un fatto, che sostanziali ed apprezzabili quantità

d'oro furono recentemente scoperte nella limitrofa Terra dei Matabeli, nella quale la prima è inchiusa, e gli splendidi risultati ottenuti nell'esplorare i rinomati Campi d'Oro di Tati sono di pronostico molto favorevole per l'esistenza nella Terra dei Masciona di ampie e impagabili quantità del prezioso metallo.

Le condizioni climatiche della regione appajono essere ammirevolmente adatte ai bisogni ed alle richieste degli Europei. Situata sopra un altipiano a circa 4,000 o 5,000 piedi, bene bagnata, e ricca di legnami, abbondante di ogni specie di cacciagione, pare essere la vera contrada, verso la quale gl'Inglesi e gli Scozzesi tanto numerosi possono rivolgere i loro pensieri con ogui prospettiva di successo e di vantaggio. Un altro punto d'interesse, in connessione con queste regioni, è che essi formano uno dei pochi rimanenti luoghi del mondo, che siano così lungamente sfuggiti alla vigilante intrapresa ed alle abilità esploratrici dell'uomo bianco, e sembra esservi ogni prospettiva, secondo il principio che le migliori cose sono riservate per le ultime, che questo bello e ricco angolo rimanente cada nelle mani di quelli, che, dopo tutto, sono i veri colonizzatori nel miglior senso del termine, cioè gl'Inglesi e gli Scozzesi.

Un altro corrispondente dichiara: Una grande regione, ora quasi sconosciuta, una regione proclamata di grande ricchezza minerale, e, con ogni prospetto, di prosperità agricola, sarà, speriamo, ben presto aperta al pubblico bene. La povertà e la miseria degli agricoltori inglesi potrà, sino ad un certo punto, trovar sfogo e sollievo in un nuovo territorio, presentemente inutile e comparativamente sconosciuto. Vi è una sola opinione circa all'avvenire della Terra dei Masciona, ed è che, se tutto procederà bene, un'estesa regione di alti *plateaux* e di ben'adeguate vallate, ricche di terreni coltivabili e di pascoli, diverrà di gran valore alla comunità agricola che la occuperà.

La contrada che attraversammo era molto difficile per i mezzi di trasporto; poichè la strada conosciuta sotto il nome di *Selous Road* è ineguale e pietrosa; giungemmo comunque, dopo varî accidenti di poca importanza, al Forte Tulée, una fortezza naturale soprastante e comandante il fiume, che è la frontiera dei Matabele, ove rimanemmo alcuni giorni in attesa dell'arrivo di una compagnia di *policeman*, che ci accompagnerà nella parte più difficile del viaggio attraverso i Masciona; poichè una compagnia di circa 50 pionieri ci aveva lasciati da alcuni giorni, per precederci come avanguardia.

Nella Terra dei Matabele le forze della spedizione sono sotto la più stretta disciplina militare, ed ogni precauzione è presa per la sicurezza del campo, il quale ad ogni tappa è formato in un quadrato, ai cui angoli

stanno mitragliatrici e cannoni da sette. Le macchine sono mantenute a tutto vapore la notte intiera, cosicchè la luce elettrica può essere rivolta sui folti cespugli circostanti, al minimo allarme.

Le ultime notizie postali del corrispondente del *Times*, in data 18 agosto, Terra dei Masciona e Plateau dicono: alla regione posta fra i Fiumi Tuli e Lundi può darsi propriamente il nome di Terra dei Baniai, essendo abitata da un numero di piccoli capi, chiamati *Baniai*, che di propria annessione sono tributari a Logengula. Tre di questi capi hanno già visitato il campo, e furono ricevuti a dovere dal luogotenente colonnello Sir Pennefather, *il grande Juduna della Regina Bianca*, come vien da loro chiamato. I loro modi e la loro condotta furono sempre molto amichevoli; furono fatti mutui scambi di proventi, e stabilite sin dal principio le più amichevoli relazioni. In cambio di una vacca o di una capra, essi ricevettero coperte di grande apparenza, un fucile Martini Henry con bandoliera, contenente poche munizioni, ed altri gingilli, e ci lasciarono molto soddisfatti e certamente molto a loro favorevoli. Come coi capi, così col loro popolo. Tutti i nativi incontrati lungo la linea di marcia furono molto amichevoli e visitarono il nostro campo senza paura e liberamente. Furono sempre disposti e volenterosi a commerciare, portando piccole quantità di granturco, piselli, tabacco, ecc., in cambio di *limbo*, di piccole conterie bianche e di fazzoletti colorati.

Altri si offesero anche come guide, od accettarono servizio nel nostro campo per qualsiasi piccolo lavoro manuale; alcuni vi rimangono tuttora. Quando, richiesti, essi diedero prontamente qualsiasi informazione sulla natura e sul carattere della regione, sulla presenza od assenza di qualche corpo di Matabele, da quanto potemmo giudicare, l'informazione data si trovò sempre corretta e fidata.

Ciò malgrado, questi nativi Baniai non possono riguardarsi certamente come popoli felici. Questi sfortunati vivono in una costante paura di razzie da parte dei Matabele, i quali, a quel che pare, quando non hanno di meglio da fare, e affatto per passatempo, cadon loro sopra, e li ammazzano senza distinzione, portando loro via mogli, figli, bestiame e granturco, lasciando loro appena abbastanza di quest'ultimo da seminare pel prossimo raccolto e sostenerli dal morir di fame. In conseguenza di ciò, i loro villaggi sono situati in alte declività e in rocchi di granito, quasi inaccessibili, qualsiasi punto conveniente essendo usato per erigervi le loro capanne, ed è un perfetto mistero come questi meschini tuguri si reggano su quei nudi ed esposti macigni. Il loro vestire è dei più poveri. Uno straccio di pelle attorno le reni, diversi braccialetti di rame e ferro attorno al loro collo, polsi, e anche certe volte un pezzo di

coda di gatto selvaggio nei capelli, ed il loro costume è completo. Furono prese varie fotografie di questi pittoreschi villaggi e villeggianti, i quali certamente al loro tempo troveranno posto in giornali illustrati e daranno una più esatta idea, che noi possa fare io, di quanto vedemmo. La lingua che essi parlano è affare di grande incertezza. Sembra consistere in un numero di differenti dialetti, completamente diverso però della lingua Seciuana parlata nei Territori di Cama, o della lingua Setabele parlata nella Terra dei Matabele. Nonostante la precaria esistenza ch'essi conducono, molti di essi sono distinti specialmente per la loro umanità, ed i loro corpi presentano una piena e ben nutrita apparenza.

È da sperare che non trascorrerà lungo tempo, prima che la condizione di questi sfortunati ed innocui nativi sia materialmente migliorata, ed invece della paurosa esistenza ch'essi conducono, accompagnata dalla prospettiva di domestica servitù nel futuro, questi infelici captivi saranno abilitati sotto la protezione inglese a seguire le loro semplici usanze di produttori di granturco, di allevatori di bestiame in tutta pace e sicurezza.

Per quanto concerne la presente spedizione, è bene qui ricordare che i nativi tutti egualmente sono stati trattati da noi con gentilezza e considerazione, e che le istruzioni date da S. E. il Governatore sir H. Loch, che esercita un vigilante controllo sopra le operazioni della Compagnia, per conto del Governo Imperiale, sono state scrupolosamente e fedelmente osservate con estrema delicatezza e tatto dal Capo della spedizione, luogotenente colonnello Lennefather.

Riguardo alla regione da noi attraversata, la quale, salvo a rari intervalli da qualche cacciatore Boero, non è mai stata battuta da uomini bianchi, le sue apparenze e la sua capacità possono riguardarsi da un Europeo pronto di vista, come una nuova regione di risorse agricole senza limiti.

Per accordi presi, un forte importante verrà qui costruito a comando e protezione del passo, ed una parte della compagnia di polizia verrà lasciata a suo presidio. Questo forte sarà uno dei tanti della catena, che si intende stabilire a protezione della strada, cominciando da Macloutsie, nel territorio in disputa, sarà seguito da un secondo sul Fiume Tuli, da un terzo su questo altipiano, da un quarto a Monte Vedza, da completarsi con un quinto a Monte Hampden.

La strada, ora costrutta ed aperta, copre una distanza di 270 miglia, e due terzi del viaggio possono riguardarsi come felicemente compiuti. Riguardo ai lavori della strada, si fece buono e sostanziale lavoro, ed è un fatto che lettere furono ricevute qui da Kimberley in 18 giorni

Si costruirono ponti in legno, margini a sacchi di sabbia, passatoje in canne e cespugli, ed altri furono abbattuti dai due lati dell' immediata linea di marcia. È un curioso fatto che la strada presa dalla presente spedizione coincide esattamente con quella proposta al *Colonial office* l'altro anno dal celebre viaggiatore rev. John Mackenzie.

Non sarà certamente solo dalla strada ora aperta che la Terra dei Masciona dovrà dipendere, per l'atteso afflusso di popolazione e per la fornitura dei generi di prima necessità. L' intenzione è che, appena raggiunto Monte Hampden, si aprano delle strade a portatori (*porterage routes*) a Tete sullo Zambesi da un lato, ed al Fiume Pungue, sulla costa occidentale, dall'altro. Però per molto tempo ancora avremo da riguardare la strada da noi fatta come la strada, per la quale la regione sarà popolata e provvista. In connessione a ciò, è cosa grata il ricordare che fra breve il lungo viaggio verso il Sud sarà grandemente accelerato coll'apertura della presente estensione ferroviaria, ora in pieno progresso, da Kimberley sull'alto e salubre piano del paese dei Beciuana, per Mafeking, Molepole e Scioseiong, la quale intendesi far giungere sino allo Zambesi, mediante una leggiera *prairie line* sino a Tati, e quindi dritto nel Masciona e nello Zambesi.

Il principale fine della *British South African C.*, è di sviluppare le ricchezze minerali della regione, e siamo lieti che l'opinione degli *experts*, o periti, che ci accompagnano, concordi colle indicazioni della vasta ed estesa regione aurifera che calpestiamo. Sin oltre il Fiume Lundi, furono tracciati distintamente depositi di oro alluvionale, e *reefs* di quarzo, di molto promettente apparenza, giacciono sui bordi del *plateau*, da noi ora raggiunto. (*London's Times*).

Il corrispondente del *Morning Post*, scrivendo dalla stessa località, dice che pochi progressi furono fatti ultimamente, non essendosi avanzato che 47 miglia in 14 giorni. Nascosto alla vista, nel rotto terreno coperto da cespugli, un nemico determinato, armato con solo *assegai*, avrebbe potuto stancarsi grandemente, se la irresponsabile parte della nazione avesse avuto il sopravvento sul Re e sui suoi Indunas, ma nell'aperto *veldt*, con efficienti vedette e drappelli di fiancheggiatori ad assicurare un sicuro avanzamento, possiamo presto riprometterci lunghe e proficue tappe. Il nostro campo presente è situato nell'angolo S.-E. del grande *plateau* dei Masciona, a 3700 piedi sopra il mare, una fine ed ariosa posizione che promette molto bene per noi. Quando la spedizione traversò il Shashi, fiume di frontiera del Lobengula, sei settimane fa, il carattere della regione cambiò d'improvviso. Le spaventevoli ed incolte terre del Territorio inglese dei Beciuana, cedettero il

luogo ad uno splendido distretto bene adacquato, ricco di legnami e coperto di una lunga erba di fine qualità, traversato a frequenti intervalli da grossi corsi d'acqua, incassati nei rocciosi letti. La scena cambia poi nuovamente; l'acqua è ancora abbondante fra i numerosi affluenti del gran fiume Sabi, che si scarica nell'Oceano Indiano, circa 3 gradi E. da qui, e le aperte pianure offrono ancora buonissimo pascolo ai nostri stanchi cavalli e bestiami: ormai abbiamo finito di aprirci per forza una via attraverso i densi cespugli, e di trovare un passo attraverso le catene di smisurati blocchi di graniti. Vi dò qualche appunto delle tanto interessanti rovine di Zimbabwe, situata a circa 12 miglia S.-E. del nostro campo, rovine di una città evidentemente di remota antichità. Queste rovine furono visitate, 20 anni fa, da un solo uomo bianco, dal celebre viaggiatore Mauch, ma io considero la descrizione che egli ne fece grandemente esagerata.

L'impressione però lasciata dalle rovine di Zimbabwe è immensa. L'apparente trascurata ed immetodica maniera, colla quale, nei più inaspettati posti, un pezzo di muro, una piccola torretta o barbacane, fa capolino attraverso l'alta erba, quasi nascosti nelle giungle, oppure ardite mura appajono sopra le fessure di precipitosi rocchi, lascia la mente impreparata in uo stato di disagiata confusione e di congetture. Le pietre posson predicare sermoni agli scienziati, e qualche giorno gli archeologi potranno approfondire i misteri delle rovine di Zimbambie, ma per ora debbo contentarmi di constatare il fatto, che i miei stupidi occhi videro un muro di 18 piedi di spessore alla base, alto 27 piedi, inchiudente uno spazio circolare di circa 80 *yard* (1) di diametro. Tentammo di misurarlo, ma gl' inestricabili e spinosi cespugli, che lo attorniano, ce lo impedirono. Dovemmo contentarci di arrampicarci sulla cresta del muro, valendoci dei *debris* di crepacci, e di seguirlo all'intorno sino a che fummo fermati da una torretta conica, alta 37 piedi, ed apparentemente affatto solida. Ritornando sui nostri passi, coll'intenzione di misurare questa struttura, ci trovammo in un laberinto di mura circolari correnti, paralleli a quello esterno, e varianti nello spessore dai 5 ai 6 piedi, alcuni finenti subitaneamente in rovina, altri terminanti e formanti un *cul de sac*. Quello più vicino al muro esterno formava con questo quasi un passaggio a guisa di canale d'acqua, largo 6 piedi, divergente, che si approssima alla torretta tanto da includerla, ma permette di avvicinarla per mezzo di un'apertura, difesa sul suo lato sinistro ed interno da un pilastro di muratura di 6 piedi di diametro, e che probabilmente era prima

(1) L' *yard* inglese corrisponde a m. 0.9644.

da 8 a 10 piedi in altezza, da quanto puossi giudicare dai *debris* alla sua base. L'inchiuso muro s'interna in uno spazio quadrato, di cui si può vedere l'entrata, ora bloccata, fatta al suo limite estremo.

Riflettendo, si è tratti da meraviglia per l'industria e pel lavoro che alcuni popoli civilizzati devono avere speso, ammucciando assieme queste massiccie strutture: quali possono esser stati i loro scopi nello stabilirsi così lontano, nell'interno dell'Africa? Questo lavoro deve essere stato fatto secoli e secoli fa.

I grossi e maestosi alberi, che si sono annidati ed internati fra le rovine, lo provano, e siccome nessun'altra influenza disgregante pare aver lavorato in questo clima secco, dove non vi sono nè geli nè nevi, è difficile di fissare una data probabile all'erezione di questi ruderi. Il grosso muro è in un perfetto stato di conservazione, non fu usato cemento, e, con l'eccezione della fessura menzionata, è tanto perfetto ora quanto lo era alla sua erezione. Se il fatto che il muro è ornamentato da un fregio di 25 piedi d'altezza dal suolo, solo dal suo lato E.-S.-E., ha qualche occulto significato, esso può dare ai signori scienziati un indizio dell'origine dei fondatori di queste straordinarie costruzioni nelle deserte regioni africane.

Questo fregio ha una forma a zig-zag, ed è formato da piccole e sottili placche di graniti, incassati negli interstizi del muro. (*London Morning Post*).

Dopo il guado del Fiume Lundi, che ci presentò alcune difficoltà e risultò quasi un generale bagno forzato, ebbe luogo una fermata di 3 giorni. Questo diede opportunità agli *sportmen* di fare una battuta, ed il risultato fu un'ampia provvigione di variata cacciagione e tre ipopotami. A molti la carne di queste smisurate bestie fu una novità, ed il verdetto fu in suo favore. Essa somiglia in qualche cosa a quella del majale, ma il grasso somiglia più a quello del bue, ed anche il magro ha un certo sapore di *beaf*. Le pelli, enormemente spesse e dure, furono in gran domanda nel campo per frustini e bastoni, ed i nostri *drivers* della Colonia chiososamente ne festeggiarono la conquista, tagliandoli, e ripromettendosi di farne prova sui loro intrattabili buoi. I caffri di ogni razza furono resi contenti con doppie razioni di carne, ed un collettore di Museo mandò una pelle a New-York; cosicchè tutti ebbero a ringraziare i fortunati cacciatori.

La regione è una delle più ricche, sia per pascoli che per agricoltura, e sembra che sarà capace di grande espansione, quando sarà aperta all'influenza civilizzatrice dell'aratro e della falce. Non è da aspettarsi che la nostra Colonia possa ora acquistare larghe provviste dagli indigeni, il

bisogno non essendosene presentato, ma dall'avidità colla quale i cambi sono condotti, dall'ansietà che gl'indigeni manifestano di possedere articoli di produzione europea, non vi può esser dubbio che vi sia qui un'ottima sorgente di prodotti agricoli pella futura popolazione mineraria della Terra dei Masciona, ed un nuovo buon mercato pel coltellajo di Sheffield e pel tessitore dei *calicot* di Manchester, già d'apprezzata domanda. (*London's Standard*).

Opinioni della stampa inglese. — Il *Times*, commentando la lettera del suo corrispondente, scrive:

La prima parte del programma di colonizzazione della *British South Africa Company* è stato praticamente compiuta, ed i fatti danno importanza all'annuncio fatto a Kimberley dal signor Rhodes, in conferma alla dichiarazione da noi pubblicata qualche tempo fa, che i capi della tribù Barotze avevan fatto alla Compagnia la donazione di un'area di più di 200,000 miglia quadrate (1), un territorio più vasto che la Francia. Frattanto è bene rammentare che un'altra Compagnia ha già spedito un altro corpo d'esplorazione su più modesta scala che quello della Terra dei Masciona, in una direzione N.-O. attraverso la Contrada di Khama's, allo scopo di esplorare le quasi sconosciute regioni attorno al Lago Ngami. Questi energici tentativi di dare realtà alla sfera d'influenza assegnata all'Inghilterra dai recenti trattati, formano la base della politica alquanto ambiziosa e conquistatrice del signor Rhodes. Il presidente del Consiglio della Colonia del Capo dimostrò la sua viva simpatia alle idee ed agli scopi dell'*Africaner Party*, sul quale egli conta tanto per l'aiuto parlamentare quanto pel progresso degli interessi della *Chartered Company*. Egli fece intravedere al *Partito Africanista* la visione di un periodo di tempo avvenire, nel quale la Colonia del Capo si estenderebbe sino allo Zambesi, e in cui i diritti della concessione sul Territorio di Barotze sarebbero divenuti preziosi. La pretesa del *Partito Africanista* di dominare attraverso l'Africa-Sud potrebbe riguardarsi con serie apprensioni, se l'ostinatezza ed il segregarsi dell'elemento Boero avesse a prevalere. Ma la pratica unione di tutta l'Africa coloniale del Sud, che il signor Rhodes ha in vista, deve a non lunga data ridurre i Boeri ad una secondaria posizione, in confronto al costante aumento del più progressivo colonista inglese. Qualsiasi passo preso in favore dello sviluppo delle risorse minerali della regione, o per aprire alla colonizzazione ed al commercio contrade sinora inesplorate, può solo tendere ad accelerare questo processo. Frattanto il signor Rhodes pose un intelligibile e praticabile fine

(1) Il miglio quadrato inglese corrisponde a km.q 2.5909.

davanti agli *Africanisti*, mentre che, ponendo la questione di confederazione sotto una comune bandiera (cosa che la recente storia del Transvaal può rendere difficile ad ottenersi), egli suggerisce che vi si dia principio collo stabilire un completo libero commercio fra tutti gli Stati dell'Africa-Sud, ed una completa connessione di tutti i sistemi ferroviari. Quest'ultima parte del suo programma ottenne, presò come fu in mano sicure, prospetti di successo, dacchè il signor Rhodes divenne Primo Ministro della Colonia del Capo. L'unità nell'amministrazione ferroviaria, seguita dall'unione doganale, preparerà certamente la via a più intime connessioni politiche.

Natal sarà probabilmente riluttante ad unirvisi, perchè colà la gelosia per la Colonia del Capo non fu mai maggiore di quel che lo è ora, ma il sig. Rhodes crede che la paura di esserne lasciata fuori obbligherà i colonisti della costa orientale a cedere. Può essere che i risultati finali di una tale unione doganale non siano favorevoli alla madre patria. Qualunque cosa pertanto spinga ed aiuti i progressi e l'espansione delle nostre Colonie Sud-Africane e sviluppi le immense ricchezze naturali di quelle contrade, deve, ad onta di qualsiasi errore di politica coloniale, condurre allo sviluppo del commercio inglese ed aprire nuovi mercati all'industria britannica.

Il *Morning Post* dice che necessariamente ci vorrà tempo, sotto le condizioni più favorevoli, prima che le ricchezze della regione possano essere non già pienamente sviluppate, ma con ragione accertate; dice che è da aspettarsi maggior premura ed intrapresa ad utilizzare le ricchezze minerali del territorio, che a coltivarne il suolo. Il primo offre una più facile e speditiva via al successo, benchè il secondo sia di molto più certo.

Commentando sul soggetto nel suo aspetto generale, lo *Standard* dice: Sud-Africa è soprattutto la terra dagli splendidi orizzonti, e la descrizione, che il nostro corrispondente dà, delle meraviglie di un cielo puro e della dolcezza dell'aria, non potranno non essere apprezzate da un londinese, in novembre. Le tribù dei Baniai non sono precisamente di pigmei della specie scoperta dal signor Stanley, nelle foreste degli Aruhimi, ma essi sono nella persona, ed in quanto li circonda, stranamente inclinati ad essere miniature. Essi non hanno nulla della malignità generale ascritta alle razze oppresse, essi sono docili, ospitali, precisamente la specie di popolo che una Colonia colonizzatrice ama ad aversi attorno come guardiani delle vie d'accesso. La speranza di trovar oro pare essere il punto cardinale del piano. Senza dubbio, la scoperta del prezioso metallo, in quantità pagabile, rimuoverebbe una volta per sempre le difficoltà di sviluppare una regione così remota e così negletta. È

da sperarsi che il velo che copriva questa terra di mistero e di romanzo, non sia solo stato tracciato per dar ricovero ad una comunità di cercatori di fortuna e di giuocatori di azioni di *Stock exchange*. La costituzione e la potenza della Compagnia ci rassicurano. Non soltanto la schiavitù è abolita, ma il commercio degli schiavi sarà rigidamente combattuto.

Il *People* Londinese scrive, che già tutti gli avventurosi spiriti dell'Africa-Sud stanno aspettando solo il segnale per seguire il Corpo dei Pionieri e per aprire la Terra dei Masciona alle tante energie degli abitanti di ogni parte dell'Impero Britannico. Che si verifichi un tremendo *rush* di emigrazione a questo ricco ed enorme tratto di regione, se ne ha la certezza, come non puossi dubitare che per molti anni esso offrirà un favorevole sbocco all'eccedente ed oziosa popolazione di questo nostro paese. Non soltanto la presenza dell'oro e la prospettiva di acquistare prontamente ricchezze, tenterà quelli che si lasceranno attrarre da così seducenti prospetti, ma i più sicuri, quantunque più lenti metodi di commercio e di agricoltura, offriranno un ampio campo d'intrapresa ad uomini di differente temperamento da quello dei cercatori d'oro.

I brillanti racconti di progresso della Spedizione, dice il *Western Morning News*, faranno battere di nuova vita l'animo degli avventurosi britannici del mondo intero. Continuando scrive: Certamente il successo di quest'ultima Spedizione sarà seguito con profondo interesse da tutti quelli che desiderano l'espansione dell'Inghilterra e freschi campi pel coraggio, nella costanza per l'intrapresa britannica. Mentre capitale e lavoro s'azzuffano qui su miseri particolari di *docks* e di salari, l'avanguardia della civilizzazione inglese, sta aprendo la più ricca e la più bella porzione dell'Africa all'occupazione britannica. Essa offrirà uno sbocco senza fine all'eccedente mano d'opera del nostro paese. Gli uomini che avranno la volontà ed il coraggio di lasciare le loro catene, e rompere le loro misere esistenze per freschi campi e pasture nuove, potranno farci fortuna, e la faranno. La Terra dei Masciona è soltanto una delle tante opportunità offerte alla razza inglese, ed i primi ad afferrarla saranno i primi a goderne i frutti.

Il *Yorkshire Daily Post*, non fuori di luogo, paragona i metodi seguiti dal Corpo Pionieri con quello degli antichi Romani, i quali, quando desideravano stabilirsi in un territorio, cominciavano immediatamente a costruirvi buone strade, e dice che il presente piano di operazioni della Compagnia è di affermare i suoi diritti sul territorio già occupato, e quindi di spingersi avanti in distretti di promessa sempre maggiore, coi dovuti riguardi alle conclusioni della *charter* con-

cessale. Già sui fianchi dell'avventurosa Colonna Pioniere stanno scagliati inglesi, olandesi ed americani, i quali non aspettano che il segnale per prender possesso delle terre, e strappar loro i nascosti tesori. I nativi ci sono amici, e fra pochi mesi possiamo sperare di udire che nella Terra dei Masciona lo stendardo britannico spiegasi alla brezza, e copre una prospera colonia come segno e come pegno di sicurezza e di prosperità.

Il *Nottingham Daily Guardian* crede non vi sia dubbio che la spedizione, se ultimamente felice, avrà una grande influenza sul futuro sviluppo del continente africano. La regione sarà rapidamente convertita in una prospera colonia agricola ed al sicuro dall'irruzione dei Matabele, in cui regna un forte sistema militare. Uno dei primari scopi della spedizione è di trovar oro. Masciona è una terra, nella quale l'uomo può vivere e lavorare quanto in Europa, è enormemente ricca in depositi auriferi, e, se ciò si verificherà, possiamo aspettarci di vedere un altro *rush* di minatori e di speculatori d'oro, non inferiore a quelli avvenuti in Australia ed in California.

Il successo della Spedizione nella Terra dei Masciona, e l'apertura di uno splendido tratto di territorio, è, scrive la *Whitehall Review*, il primo grande atto compiuto dalla *British South Africa Co.*, che può andare orgogliosa dei suoi risultati. Il luogotenente colonn. Pennefather, che comanda la spedizione, appartiene ai dragoni Juniskilling, e preferì servire sotto la nuova Compagnia, piuttosto che ritornare in patria col suo reggimento. Tutti gli altri ufficiali, compreso sir John Willoughby dei Bleces, che recentemente andò nell'Africa del Sud in missione speciale, ed è ora ufficiale di stato maggiore della spedizione, appartengono all'esercito regolare inglese.

Nei ranghi del corpo di spedizione contansi molti giovani di nobili famiglie inglesi, entusiasti scienziati, viaggiatori e cacciatori, e con essi uomini d'ogni condizione e d'ogni razza, riunitisi insieme dai campi di oro del Transvaal, di Natal e della Colonia del Capo, e condotti con mirevole disciplina nel centro del cuore africano, a 3,000 miglia dalla costa sud-africana.

Spinto da troppo entusiasmo a venir qui due anni fa, commisi allora per troppa precipitazione l'imperdonabile errore di non munirmi di sufficienti mezzi materiali per condurre a termine il mio progetto, che era appunto, come la vostra benemerita Società benissimo conosce, quello di internarmi per la via di Kimberley-Tati, nella Terra dei Matabele, sino alle rive dello Zambesi, per proseguire, se fosse stato possibile, verso i laghi equatoriali, e rientrare in patria da Massaua.

La Società è al fatto degli ostacoli e delle difficoltà da me incontrate, e dell'impossibilità di dare attuazione ai miei progetti, in causa dei successivi avvenimenti politici, che si svolsero in quelle regioni.

È per me un dovere, nel pari tempo che un gran piacere, di poter qui presentare alla benemerita Presidenza della Società Geografica Italiana, che Ella con tanto onore presiede, i sentimenti di profonda gratitudine e riconoscenza che Le devo, per l'appoggio morale e materiale di cui mi fu larga, e per le istruzioni e i consigli così spontaneamente a me dati. Se, malgrado ciò, la fortuna mi fu contraria, ed impedì la completa attuazione dei miei progetti, ebbi peraltro la grande ed intima soddisfazione di aver potuto in altro modo rendermi, nel limite delle mie umili forze, di qualche utile al mio paese.

In questi due anni, percorrendo tutte le regioni e i centri dell'Africa Australe, e studiandoli con amore, potei compiere un pratico lavoro commerciale, ed iniziare, sotto gli auspicj della Società di Esplorazioni Commerciali in Africa, il tentativo per l'introduzione in tutta l'Africa-Sud e nelle possessioni portoghesi della Baja di Delagoa, dei prodotti italiani di esportazione. L'esito sorpassò ogni mia aspettativa; molti primari industriali risposero favorevolmente all'appello, e, grazie allo slancio dato all'idea, ed alla buona volontà di tutti, il mio tentativo sarà ben presto un fatto compiuto, ed avrò la soddisfazione di veder aprirsi, nei quattro primari posti del litorale, e nei quattro grandi centri dell'interno, dei speciali *comptoirs* commerciali, sotto nome italiano, per lo smercio di tutti i principali nostri prodotti e delle specialità d'esportazione. Qui il mio scopo è raggiunto, e l'affare è in buone mani; restami ora il compito d'inziarne e di affrettarne l'esecuzione pratica, ritornando in patria per concluderne definitivamente le modalità colle Case interessate.

Se vogliamo finalmente attingere alle sorgenti di molti importanti prodotti e di materie prime, che ora ci vengono fornite di seconda e terza mano dai nostri concorrenti europei, con grave danno e scapito delle nostre industrie e produzioni nazionali, è di assoluta necessità, nell'interesse di tutti, di estendere i nostri studi di esplorazione commerciale a tutta la costa orientale ed occidentale, da Mombosa e Zanzibar sino alla Baja di Delagoa, e dalla Città del Capo ai porti della Guinea. Da un anno in qua, varie nostre Case d'importazione si rivolsero a me per avere informazioni su generi e materie prime di produzione dell'Africa Centrale e delle coste, che formano la base del ricco ed importante commercio di tutti i principali porti delle coste orientali ed occidentali, colle quali potrebbesi stabilire, come lo fecero altre nazioni produttrici di Europa, un ricco e proficuo commercio di scambio.

Riservandomi a trattare più tardi di quanto riguarda il commercio della costa orientale, mi limiterò qui a far rilevare l'interesse diretto che avremmo, d'iniziare un tentativo commerciale lungo la costa occidentale africana, dove varî nostri prodotti sono già importati da case inglesi o francesi, e raccogliere esatti ragguagli sulle produzioni delle regioni interne e sul commercio d'importazione e d'esportazione dei principali porti esistenti. Las Palmas, alla quale ci legano regolari e frequenti comunicazioni transoceaniche, è per la sua posizione il loro naturale e principale porto di transito. L'ognor crescente importanza commerciale di Las Palmas, la sua posizione eccezionalmente favorevole per relazioni dirette di scambio col nostro paese, la facilità che ci offre di farne il nostro deposito di merci per tutta la costa occidentale ed australe, l'esser essa porto franco, e porto di transito di tutte le linee di navigazione esercenti in questi mari, il vantaggio diretto che ne ritrarrebbero le nostre linee per l'America del Sud, dimostrano sufficientemente l'interesse diretto che le nostre Case d'Esportazioni avrebbero, di fare base delle loro future operazioni il porto di Las Palmas. Le merci verrebbero imbarcate a Genova sulle nostre linee transatlantiche, e trasbordate a Las Palmas sui vapori inglesi o francesi, che fanno il servizio di cabotaggio lungo la costa, o proseguono per l'Africa-Sud. Con ciò, oltre ad eliminare difficili transazioni, a guadagnare due settimane di tempo sulle spedizioni, realizzeremmo pure, beneficiando direttamente le nostre linee nazionali di navigazione, non lievi risparmi sulle spese, che ci permetterebbero di lottare colla concorrenza, e di trionfare più facilmente.

Se tenni ad esporre questi fatti, fu nella speranza che le persone interessate sapranno, non solo valutarne il reale valore ed i vantaggi immensi che potranno ricavarne, ma anche attuarle, e dar loro quello indirizzo ch'è richiesto dalle condizioni speciali dei nuovi mercati da conquistarsi.

Una nuova ed inaspettata era di prosperità commerciale sta per aprirsi per tutte le regioni dell'Africa Meridionale e Centrale, e queste ci assicurano un vasto e proficuo campo di lavoro. I produttori italiani commetterebbero un grave, anzi un gravissimo sbaglio, se credessero poter esistere confronto fra i possedimenti africani del Nord e le regioni del Sud e del Centro dell'Africa, e con ciò lasciarsi vincere dall'indifferenza, aspettare che l'occasione sfugga, e soffrire poi le perdite positive di un prossimo avvenire, nel quale saranno stati, per mera loro colpa, scartati da così importante e proficuo campo di lavoro. Questo tentativo sarà, non solo d'immenso vantaggio pei nostri produttori, e di co-

lossale impulso anche per gli speculatori italiani, ma aprirà gli occhi alle grandi Case Importatrici ed ai produttori africani di materie prime, che, non potendo ora aver gran fiducia nell'Italia, nel vederla così meschina e così povera in apparenza, da non osare di arrischiarsi a nulla, prenderanno, vedendo un risveglio d'avvenire e d'affari, piena fiducia nell'industria del nostro paese, e non esiteranno più a farvi affari.