

ESTRATTI DA RAPPORTI DELLE R. NAVI ALL'ESTERO

S. Thomas (Antille Danesi). ⁽¹⁾

Clima e malattie dominanti. — L'isola di S. Thomas, con quelle di Santa Cruz e di S. Juan, forma la colonia danese delle Antille. Scoperta da Colombo nel 1493, essa fu la sede d'una Compagnia danese di commercio dal 1671 al 1755, epoca nella quale la Compagnia vendè l'isola al proprio Governo che, da allora in poi, ad eccezione d'un piccolo spazio di tempo, l'occupò.

Il suolo dell'isola è per la massima parte poco fertile, e la coltura principale è la canna da zucchero. Il caldo soffocante, specialmente nei mesi di luglio, agosto e settembre, è in parte moderato dall'aliseo di NE. Nei mesi di gennaio, febbraio e marzo il terremoto si fa spesso sentire; ma più disastrosi del terremoto sono i cicloni che devastano l'isola nei mesi di luglio, agosto e settembre.

Durante i mesi di luglio, agosto e settembre la dissenteria e le febbri intermittenti sono frequenti; non rara è la febbre tifoidea. La malaria è una delle malattie infettive comuni, ma non è una delle principali cause di morbosità, nè uno dei principali fattori di mortalità. Esistono in alcuni punti delle acque stagnanti nel periodo delle piogge, ove probabilmente vivranno le anofele. Il *beri-beri* si osserva raramente. Delle malattie epidemiche le più facili a riscontrarsi in S. Thomas sono la febbre gialla ed il vaiuolo. Il colera è rarissimo, la peste non vi ha fatto mai la sua comparsa. Il pericolo della febbre gialla che attacca generalmente gli equipaggi delle navi ancorate nel porto, sembra ora in gran parte scongiurato, grazie ai lavori di bonifica. Anche il vaiuolo è diventato ormai raro, mercè la vaccinazione obbligatoria, alla quale però l'elemento nero cerca di sottrarsi.

(1) Dalla relazione del Capitano di fregata U. Pescetto, comandante della R. nave « Puglia » (1903).

Delle malattie infettive croniche la sifilide è la più frequente. Di tubercolosi, specialmente la polmonare, si ha qualche caso. La lebbra si è man mano ridotta di proporzioni, si da aversene in tutta l'isola pochissimi casi.

Quantunque la prostituzione sia molto diffusa ed esercitata per lo più da donne nere, poco propense alle pratiche profilattiche, pure le malattie veneree non sono oltremodo frequenti, in grazia di un regolare servizio di vigilanza sanitaria. La sifilide però è abbastanza diffusa tra gli individui di razza nera.

Il lichene tropicale non manca di tormentare nella stagione calda gli Europei, specialmente i nuovi arrivati. Rare sono le dermatosi infiammatorie.

Le malattie che hanno il predominio sono le affezioni catarrali dello stomaco e dell'intestino, e le dispepsie: malattie comuni, del resto, a tutti i climi caldi.

Sono stati osservati pure parecchi casi di nefrite: dalla nefrite acuta alla sclerosi renale. La nefrite acuta e la cronica devono trovare la loro causa occasionale nel raffreddamento e nella eccessiva umidità di alcune case nel periodo delle piogge. Della sclerosi renale la causa più frequente è l'alcoolismo. Le malattie degli occhi non sono molto frequenti. All'infuori delle cateratte e di pochi casi di blefarite ciliare e di congiuntivite cutanea cronica, si può dire mancano addirittura le malattie oftalmiche. Le ulceri atomiche e fagedeniche dei paesi caldi, specie sugli arti inferiori, abbondano anche in S. Thomas. Nelle statistiche ospedaliere esse occupano il primo posto come numero.

Le psicosi fra gl'individui di razza nera sono alquanto numerose. Basti dire che nell'ospedale comunale quasi due padiglioni sono esclusivamente riservati agli alienati. Le forme più comuni sono la malinconia e la demenza. Frequente è anche la mania; non rara l'epilessia. Cause determinanti e predisponenti sono certamente gli eccessi venerei ed alcoolici (ai quali è molto dedita la razza nera) in unione alla sifilide ereditaria ed acquisita.

Nel complesso però le condizioni sanitarie dell'isola di S. Thomas sono, negli ultimi anni, grandemente migliorate; ed oggi essa è riconosciuta come la stazione più salubre delle Antille (1).

(1) Rapporto del Capitano di vascello cav. Giorello, comandante la Regia nave « Etna » (1898-99-900).

Esistono in S. Thomas tre ospedali: uno governativo per le malattie contagiose, costruito ed arredato molto semplicemente e capace di accogliere un centinaio di ammalati; uno comunale, a padiglioni, che può contenere una quarantina di letti; ed una baracca ad uso ospedale militare, per la minuscola guarnigione composta di un centinaio di soldati e due ufficiali.

Popolazione. — La popolazione dell'isola è di circa 14,000 abitanti (1). L'immigrazione è nulla, come nulla è l'emigrazione all'infuori di 300 neri circa che ogni mese s'imbarcano sui piroscafi della Società Amburghese-Americana per prestarvi poco tempo di servizio.

Governo - Giustizia - Amministrazione. — La Colonia danese delle Antille è retta da un Governatore militare, coadiuvato da un Vice governatore civile e da un Consiglio coloniale (*Colonial Council*) formato da persone residenti nelle tre isole.

Il Governatore militare, col grado di colonnello, risiede per 6 mesi dell'anno a S. Thomas, e per gli altri 6 a Santa Cruz, essendo queste due isole le più importanti del piccolo gruppo danese: la prima pel porto di Charlotte Amalie, stazione di rifornimento, e la seconda perchè più grande e più popolata con coltivazione di canna da zucchero e relative industrie. Un Vice governatore, corrispondente ad un nostro Commissario civile, si occupa della parte amministrativa, sostituendo il Governatore quando questi si assenta dalla Colonia. Il *Colonial Council*, eletto dal popolo, uno per S. Thomas, ed un altro per Santa Cruz, studia e propone i provvedimenti opportuni per lo sviluppo delle risorse e del commercio dell'isola: però le sue deliberazioni devono essere approvate dal Governatore e dal R. Governo di Danimarca. Ciò ha portato qualche volta ad urti tra l'Autorità danese ed il Consiglio coloniale, specialmente nelle crisi attraversate da S. Thomas; ma pel buon governo delle Autorità danesi ed anche per la scarsa importanza della colonia questi urti furono lievi e passeggeri. L'Amministrazione della città, corrispondente a quella dei nostri Comuni e Provincie, è esercitata direttamente dalle Autorità danesi, cioè dal Governatore, e, per esso, dal suo segretario e dal capo della polizia. A Charlotte Amalie non esiste quindi Municipio.

La giustizia è amministrata in questo modo: per le piccole questioni vi è una *Reconciling Court* (corrispondente al giudice concilia

(1) La popolazione di tutte le Antille danesi nel 1901 era di 30,527 persone su 138 miglia quadrate inglesi (*N. d. R.*).

tore), formata da due giudici scelti tra i cittadini di Charlotte Amalie per S. Thomas. Per le questioni importanti vi è la *Town Court* (Tribunale, con giudice danese, che risolve le questioni senza assistenza di giurati).

Vi è poi la *Dealing-Court*, che si occupa dei delitti, testamenti, ecc., e la *Special Court*, con intervento di cittadini, per i casi straordinari, specialmente nelle transazioni commerciali.

Le piccole mancanze d'ordine sono giudicate dal Capo della polizia, ed il basso popolo negro può essere assoggettato a punizioni corporali.

La popolazione negra, che forma la massa, è abbastanza ossequente alle leggi, per quanto pigra; essa commette pochi reati di sangue, ma molti piccoli furti.

La polizia è severa: alle 22 si chiudono i caffè.

Istruzione - Lingua. — Le scuole sono in generale private e dirette dalle varie Congregazioni religiose: vi sono però anche scuole pubbliche elementari e l'istruzione è obbligatoria. La Danimarca che, come tutti i paesi del Nord d'Europa, pone la massima cura nelle scuole elementari e secondarie in modo da avere soppresso l'analfabetismo, dedica eguali cure alle scuole delle sue colonie.

La lingua parlata è l'inglese: e ciò per l'importanza commerciale e la supremazia ch'ebbe in questi mari l'Inghilterra, alla quale stanno ora succedendo gli Stati Uniti del Nord.

La lingua danese, lingua ufficiale, è parlata solo dalle Autorità; molti negri parlano anche lo spagnuolo ed il francese. Il tedesco è pure conosciuto, pel commercio sempre più crescente della Germania nelle Antille.

Non vi è obbligo militare; una volta però esisteva un corpo che era chiamato di tanto in tanto sotto le armi. I negri forniscono solo il *Brand* (corpo pompieri). La Danimarca mantiene una piccola guarnigione di soldati danesi tanto a San Thomas che a S.^a Cruz.

Religione. — La popolazione è cristiana: per metà circa cattolica e per l'altra metà suddivisa in varie chiese protestanti. La chiesa cattolica è rappresentata dai Redentoristi belgi che sono molto ben visti e rispettati. Non potendo possedere nulla, essi si dedicano alle scuole ed alla beneficenza. Vi è anche un convento di suore con scuola.

Le varie chiese protestanti sono le seguenti:

Morava, che è la più antica dell'isola; Luterana-Americana, chiesa ufficiale, ma poco frequentata; Protestante-Olandese; Metodista; An-

glicana che, dopo la chiesa cattolica, è la più frequentata, forse perchè si avvicina di più alla pomposità religiosa cattolica, prediletta dalla popolazione negra; — Sabatista, setta americana, che vuole il riposo il sabato ed il battesimo del mare — poco frequentata. Infine pochi, ma ricchi ebrei.

Tutte queste chiese hanno in genere una scuola, ed alcune non mancano di esercitare la loro influenza a favore degli Stati Uniti. Notevole è la assenza di antagonismo fra le varie chiese e la reciproca tolleranza.

La Colonia italiana. — La Colonia italiana è formata da poche famiglie, e ciò si spiega col fatto che, nelle Antille, la mano d'opera è data dai negri: questi formano la massa della popolazione, e, per quanto considerati di razza inferiore e tenuti in disparte dall'elemento bianco, costituiscono una forza rispettata ed accarezzata dalle autorità locali, le quali hanno già da lottare contro le ambiziose mire degli Stati Uniti.

Gli Italiani nelle Antille non possono necessariamente formare la parte umile della popolazione; ma devono dedicarsi al commercio, e far parte della piccola borghesia. In questa condizione cercano infatti di mantenersi i pochi italiani ivi residenti, respingendo in altri paesi, anche con sacrificio di danaro, i miserabili, i suonatori di organetto, ecc., che per caso capitano a San Thomas.

Nel periodo di floridezza di San Thomas esistevano a Charlotte Amalie varie case commerciali italiane (in ispecie di Santa Margherita Ligure), ma, con la decadenza del porto, la maggior parte degli italiani o si ritirò in patria a godersi la fortuna fatta od emigrò altrove. La Colonia italiana è così ridotta oggi ai minimi termini; i suoi componenti però sono tutti in una discreta posizione. Le case commerciali, fornitori e negozianti, abbondano e si fanno ostinata concorrenza.

Porto e suo movimento. — Il porto di San Thomas, per posizione, vastità e sicurezza, è lo scalo delle Indie occidentali meglio adatto a servire di punto d'arrivo e di partenza delle comunicazioni transoceaniche, tra le coste europee ed il Mediterraneo americano. Il golfo è formato dall'isola stessa, e dall'isolotto di Buck, che, partendo dalla penisola di Careen-Hill e protendendosi verso Sud, lo rinchiude quasi completamente, formandone uno splendido bacino di $\frac{3}{4}$ di miglio, della capacità di quasi 200 grosse navi. In tal modo si possono avere due entrate, una tra Careen-Hill e l'isolotto, e l'altra tra l'isolotto protettore e la diga formata dallo scoglio Packet Rock.

Le navi che vogliono rimanere fuori del porto possono ancorare su 7 od 8 braccia di fondo. I piloti offrono il loro servizio tra l'isolotto Buck Island ed il porto, ed il pilotaggio, che non è obbligatorio, è necessario quando vi sono numerose navi in porto.

La città, Charlotte Amalie, è situata secondo la lunghezza del porto, e giace sopra tre colline assai pittoresche. Il monte più al Nord è distinto col nome di Monte Francese — quello del centro Bay-Hill (a 284 piedi sul livello del mare) è coronato da un gran fabbricato quadrato; ed il monte dell'Est, chiamato Hyaer, è notevole per un'alta torre a 240 piedi sul livello del mare. La città è piccola, ma il suo porto è il centro di diverse linee, che vengono percorse dai piroscafi della Hamburg-America Line di Amburgo, dalla Général Transatlantique francese, dal Royal Mail Steam Paket Comp. inglese Londra, dalla Quebec Steam Ship Comp. americana di Nuova-York, dalla Fred R. Leuland Company inglese di Liverpool e dalla Ceam Line Steam Ship Company americana di Filadelfia.

Le tre prime compagnie hanno depositi di carbone pel consumo dei loro piroscafi. Vi è poi la Società Brususted, unica Ditta privata esistente a San Thomas che possiede un deposito di carbone, la quale fornisce tutte le navi da guerra, non che navi mercantili appartenenti a compagnie diverse dalle tre prime summenzionate. In complesso la quantità di carbone che viene consumato annualmente dalle varie navi che si riforniscono a San Thomas ascende alla rilevante cifra di circa 250,000 tonnellate.

Fra le compagnie marittime summenzionate la Amburghese tiene il primato per il maggior numero di piroscafi (16 mensili) che giungono e che partono dall'Europa per l'Arcipelago. La Compagnia francese la segue immediatamente con quattro vapori mensili, finalmente la Royal Mail con soli due. Il servizio di Nuova York è disimpegnato dai vapori della Quebec Line e da quelli Pickers Black che giungono a San Thomas ogni quattro settimane, via Bermuda. Vi è in ultimo un servizio mensile della West Indian Pacific Comp. Vi capitano anche, di tanto in tanto, piroscafi di altre compagnie, che, partendo dalle coste d'Europa e da quelle dell'Africa occidentale, toccano San Thomas ed altri punti dell'Arcipelago, nonchè del continente americano. Oltre alle navi a vapore, il porto di San Thomas è visitato da numerose navi a vela: e sia le une che le altre, vi approdano per importarvi merci, per rifornimenti, per riparazioni o per poggiate. Negli anni passati frequentavano detto

porto anche navi con bandiera spagnuola. In ultimo anche la compagnia *La Veloce* aveva stabilito una linea che, partendo da Genova, aveva il suo primo scalo d'America in San Thomas: sfortunatamente questa linea venne soppressa subito dopo il 1° maggio. Sarebbe però conveniente che venisse nuovamente aperta, giacchè i numerosi articoli di esportazione italiana verrebbero meglio conosciuti in quei paesi, dove, sebbene già noti per la loro bontà, pur non possono essere acquistati per l'elevato prezzo, dovuto principalmente ai trasporti, esercitati da compagnie estere. Approdano altresì nel porto di San Thomas una innumerevole quantità di piccoli bastimenti a vela, che ricevono ordine per caricare nei porti d'Haiti campeggio, legno santo e cedro; in San Domingo mogano, caffè, cacao, zucchero; in Porto Ricco, caffè e zucchero, ed infine in Cuba, mogano, cera, miele, cotone, zucchero e tabacco.

S. Thomas è unito con le isole dell'Arcipelago, e di conseguenza con i continenti, per mezzo di cavi telegrafici sottomarini, il cui ufficio principale è in S. Thomas: l'esercizio appartiene alla West India Panama Telegraph Company.

Risorse locali - Commercio. — In S. Thomas l'agricoltura è assai trascurata e gran parte del terreno è lasciato incolto o quasi; e ciò devesi specialmente alla frequenza dei forti venti e degli uragani che abbattano e distruggono le piantagioni ed il raccolto.

Una volta esistevano diverse piantagioni di canne da zucchero; ma, stante la concorrenza delle isole vicine e la grande depressione di questo commercio, dovuta alle nuove industrie affini d'Europa, i proprietari ne abbandonarono la coltivazione, dedicandosi esclusivamente, ma su piccola scala, a quella dei frutti di climi tropicali, i quali sono però appena sufficienti per l'uso locale. Esiste ancora un po' di pastorizia, condotta in gran parte da un italiano, il quale, oltre all'allevare buon numero di buoi, coltiva anche verdure in piccola quantità.

Le navi da guerra che frequentano il porto di S. Thomas sono numerose nei mesi meno battuti dagli uragani e vi si recano, sia per la bontà del porto, sia per rifornirsi di combustibile.

Il movimento commerciale mercantile del porto di S. Thomas dal 1° ottobre al 30 settembre 1902 fu il seguente (1):

(1) « S. Thomas non ha più l'importanza di una volta. Ogni anno va perdendo « di più. Al tempo delle navi a vela era l'emporio delle Antille. A S. Thomas si eser- « citava quasi tutto il commercio. A S. Thomas si sbarcava il grosso delle merci e

Bastimenti entrati (compresi vapori, velieri e barche):

con carico . . .	N. 1582	} totale N. 2211
in zavorra . . .	» 629	
stazze complessive in tonnellate di registro . . .	Tonn. 594,503	
merce importata	» 82,130	
bastimenti partiti: con carico N. 691	} totale 2211	
in zavorra . . . » 1520		
merce esportata	Tonn. 1926	

La gran differenza tra il numero di tonnellate importate e le esportate proviene dal fatto che l'isola non ha alcuna produzione propria; mentre, essendo un ottimo punto di rifornimento, l'importazione del carbone deve necessariamente essere grande.

La piccola città di S. Thomas vive quasi esclusivamente sul servizio del rifornimento del carbone proveniente dall'America e dall'Inghilterra alle varie navi che vi approdano.

Vi è una piccola colonia di francesi, stabilitavisi da circa un secolo, che esercita il mestiere della pesca. L'unico stabilimento industriale di una certa importanza è quello che possiede un bacino galleggiante per navi di circa 300 tonnellate e un'officina meccanica con fonderia ed appartiene ad una Società privata inglese. Vi è inoltre una officina per la produzione del gas illuminante per uso della città, ed una fabbrica di ghiaccio artificiale.

Allo scopo di facilitare l'incremento dei proventi dell'isola, il Governo coloniale esonera le ditte dal pagamento dei diritti di dogana; per cui, quantunque piccola, S. Thomas è diventata uno dei centri più importanti delle diverse linee di navigazione.

Non esistono in S. Thomas sorgenti d'acqua naturale: l'acqua piovana è raccolta in depositi, debitamente costruiti e di tale ampiezza da non temere siccità, anche se per molto tempo venissero a mancare le piogge, che in massima durano, ad intervalli, dal maggio al novembre.

Pel commercio d'importazione è da notare che da qualche anno i commessi viaggiatori delle Case tedesche sono penetrati in queste isole, ed hanno agevolmente convinto i clienti di S. Thomas della convenienza di dare direttamente le loro ordinazioni alle Case produt-

* tutte le isole da S. Thomas si provvedevano poi. In quest'isola le navi aspettavano * ordini; a quest'isola riparavano per avarie. Ora il rifornimento del carbone è il solo * rimastovi ». (Rapporto del comandante Giorello, già citato).

trici, eliminando così l'intermediario (spesso parassitario) dei grossisti; mentre, di pari passo, l'Hamburg America Line coi suoi numerosi piroscafi portava fino a destinazione la mercanzia, anche in minima quantità, a noli assolutamente di concorrenza. Se a questo si aggiunge l'enorme ed assorbente influenza assunta in tutto il Centro America dagli Stati Uniti dopo la guerra contro la Spagna ed il conseguente spostamento di tutta la vita commerciale verso Nuova York, non sarà difficile rendersi conto della progressiva decadenza di S. Thomas, nonchè del numero di forestieri eccessivo ai bisogni attuali, malgrado che in questi ultimi anni parecchi importanti negozianti (fra cui, come si è detto, diversi liguri), fiutato il vento infido, abbiano liquidato le loro aziende.

In oggi, la maggior parte dei viveri e dei materiali di consumo provengono a S. Thomas dagli Stati Uniti, ad eccezione del vino e della pasta, che sono importati quasi esclusivamente dalla Francia. Si trova però anche una buona qualità di pasta di Portorico, confezionata su per giù come quella italiana.

Sulla piazza non esiste alcun Istituto di credito che si dedichi a qualche ramo speciale, come credito fondiario, immobiliare, mobiliare, di scambio, cassa di risparmio, ecc. Tutta l'attività commerciale e bancaria del paese è assorbita dalla Colonial Bank: una delle tante filiali sparse nelle Antille da questa potente Banca che ha la sua sede a Londra; uno di quei mirabili istituti inglesi che sembrano fatti, per così dire, su misura per ogni località. Mediante questa Banca è agevole cosa scontare cambiali od emettere tratte su qualunque piazza di Europa o d'America, sebbene il suo centro di gravitazione sia Londra. La tasso di sconto si aggira fra il 2 e il 3 %, secondo l'entità dell'affare. La Colonial Bank è corrispondente della nostra Banca di Credito Italiano, pel tramite della quale liquida gli scarsi affari che ha con le piazze italiane.

La moneta di conto del paese in tutti gli affari è il dollaro americano, senza escludere però la moneta inglese. Le monete effettive esistenti sono le seguenti:

in rame	1 cent. di dollaro	
in argento	3 id.	id.
id.	5 id.	id.
id.	10 id.	id.
id.	20 id.	id.
in carta	2 - 5 - 10 - 50 - 100 dollari	

Tutte codeste monete hanno corso sul luogo alla pari con l'oro. Di quest'ultimo metallo non esiste però alcun esemplare, come non esiste effettivamente la moneta unitaria dollaro.

In genere le misure usate sono quelle inglesi; però i liquidi sono calcolati a *Winchester gallon*, uguale al gallone americano che corrisponde a $\frac{4}{5}$, circa del gallone imperiale inglese. Il vino, invece, è contrattato a litro, e ciò si deve evidentemente al fatto che esso proviene in modo quasi esclusivo dalla Francia.

La tariffa doganale è unica *ad valorem*, qualunque sia l'oggetto di lusso o di prima necessità: pianoforti o farina, mode o riso: sola eccezione i libri, che sono esenti da tasse.

Il sistema doganale è basato sulla buona fede; ciò che non esclude l'applicazione di forti multe ai produttori. Le entrate doganali (che formano il solo titolo attivo della Colonia) dell'anno fiscale, 1° aprile 1902-31 marzo 1903, ammontarono a Lit. 3,819,025, le quali furono spese completamente per la colonia. Per giunta la madre patria dovè sovvenire le finanze locali (come del resto avviene da qualche anno) per colmare il *deficit* fra l'entrata e la spesa; contrariamente a quanto accadeva alcuni anni addietro, nei quali S. Thomas spediva annualmente al tesoro danese un tributo di dollari 15,000.

Le merci su cui gravano i diritti doganali d'entrata provengono in gran parte dagli Stati Uniti: fra le nazioni europee, tiene il primo posto la Germania, seguita subito dopo dalla Gran Bretagna e dalla Francia.

Quanto all'Italia, nel suddetto periodo, ha importato appena per lire 8450, per tre quarti di mercerie e tessuti e pel rimanente d'olio, chincaglierie, vino, sigari e tabacco.

Come si vede, la nostra è una importazione insignificante: essa tuttavia potrebbe aumentare, particolarmente per il vino di Puglia, che per la sua alcoolicità non avrebbe bisogno della preparazione speciale occorrente ai vini francesi, e che pel suo basso prezzo potrebbe agevolmente battere qualunque concorrenza.

Il valore totale del vino importato nell'annata suddetta nell'isola fu di Lit. 59,720 di cui Lit. 57,340 dalla Francia.
