

Dalle Antille, alle Guiane e all'Amazzonia

Note intorno al viaggio della R. nave « Dogali » dal febbraio 1904 al luglio 905 (1)
del comandante capitano di fregata GREGORIO RONCA

Armai il « Dogali » a Venezia alla fine del febbraio 1904 e nell'aprile seguente portai il Ministro degli Affari esteri, S. E. Tittoni, al Convegno di Abbazia.

Lo scopo ed i risultati politici di questo breve viaggio del nostro Ministro degli esteri ormai sono troppi noti, perchè io abbia ad occuparmene qui: dirò solamente che le mie impressioni del momento si possono facilmente riassumere. Il Ministro, nello scendere a terra, per visitare il collega austriaco, aveva l'aria di chi, recandosi ad uno scontro, ha piena coscienza delle sue forze, ma è pur compreso del grave atto che sta per compiere: al ritorno a bordo appariva sereno come persona che ha compiuto con soddisfazione cosa di grande importanza. Ora parmi che queste impressioni non fossero errate.

Finito lo scambio delle visite politiche, lasciammo l'incantevole rada, in cui ci eravamo fermati meno di due giorni, e ci recammo prima ad Ancona per sbarcare il Ministro, e poi a Gaeta ed a Napoli per riunirci alla squadra. Avemmo così occasione di assistere alle mirabili feste che Napoli, col suo nobile e schietto entusiasmo, aveva preparate per dire ai vecchi amici di Francia, da qualche tempo perduti di vista, ma mai dimenticati, la gioia di rivederli. E ci fu dato di ascoltare anche le nobili parole che S. M. il Re rivolse al Capo della Repubblica amica, che suonarono nel mondo come un giulivo inno di pace, e che per noi, marinai del « Dogali », significarono, data la si-

(1) Per il gentile e lusinghiero invito della Società Geografica pubblico queste mie note *particolari* intorno al viaggio della R. nave « Dogali » da me comandata dal febbraio 904 al luglio 905, e desidero richiamare l'attenzione del lettore sulla qualifica *particolare* che ho dato alle note stesse, perchè esse nulla hanno, nè possono avere di comune coi miei rapporti ufficiali, onde io espongo le mie impressioni o le mie osservazioni come le sentii sui luoghi e come un qualsiasi viaggiatore.

curezza di lasciare la patria in piena tranquillità, la possibilità di dedicarci intieramente nella nostra campagna all'estero, a quelle missioni civili che incombono alle navi da guerra nel fecondo periodo della pace.

Prima però di partire avemmo l'alto onore di ricevere sulla nostra nave una visita di S. M. e di sentirci augurare da Lui fortuna per il nostro viaggio. E quell'augurio ci rimase impresso nel cuore come il più caro ricordo della patria nelle lunghe, lontane peregrinazioni, ed in ogni circostanza ci ispirò sicurezza nel successo e ci fu di incitamento al dovere.

Lasciammo quindi l'Italia con l'animo pieno di speranze, ed a Gibilterra, dove prima approdammo, ci si presentò l'occasione di assistere all'arrivo della squadra inglese ammirevole per ordine e potenza, e composta di ben 67 navi.

Le principali di queste passarono a poca distanza dalla mia, e mi fu possibile leggere i loro nomi scritti a grandi lettere d'oro sulle poppe. Ognuno di quei nomi ricordava un eroe od una vittoria, onde mi pareva di veder passare la gloria d'Inghilterra, e che la sua storia grandiosa si svolgesse davanti i miei occhi. Chiuso negli stretti confini delle sue isole il popolo inglese visse, quasi povero e poco temuto, finchè per spontaneo impulso, si slanciò sul mare, e col potere navale conquistò gloria, grandezza e potenza meravigliose. Nel mondo, infatti, è sempre prevalente chi sul mare sa affermarsi, ed in quel momento sognai con più entusiasmo il giorno in cui questo giovane e forte popolo d'Italia, che seppe imporre all'Europa attonita le sue aspirazioni alla libertà, saprà imporre a sè stesso la volontà di raggiungere una grandezza pari al suo valore, e quindi vorrà possedere e possederà una marina capace di fargli acquistare nel mondo l'influenza cui ha diritto.

Mentre le ultime navi inglesi pigliavano il loro posto, cadeva la sera, e nella incerta luce tutte quelle navi, serrate presso i piedi del vecchio monte turrato di Gibilterra, acquistavano forme fantastiche ed ispiravano confusi pensieri di fragorose battaglie e di splendidi trionfi. Ed appena l'oscurità fu piena, parve che la lotta fosse lì per impegnarsi, perchè vidi passare sulle navi i bagliori di una luce lontana come fiamme di cannonate.

Erano i bagliori del fanale di Ceuta che arrivavano fin là, quasi a rammentare che uno dei più gravi pericoli per la pace è in quell'Africa misteriosa, che vedevo perdersi nel fosco orizzonte di quella suggestionante notte. Invero allora già si destavano a Tangeri i pro-

droni dei fatti che tennero recentemente assai agitata l'Europa, e la cattura dell'inglese Varley e dell'americano Perticaris per opera del brigante Raissuli, teneva molto agitati gli animi, e la politica se ne avvantaggiava per mille svariati interessi. Notevole, fra gli altri, era il fatto che una forte squadra americana si trovava sul posto, assai lieta forse di aver qualcosa da fare nel vecchio mondo, ed il brigante, conscio dell'agitarsi delle nazioni, acquistava ogni giorno maggior baldanza.

L'arrivo quindi di ogni nuova nave faceva crescere le sue pretese, e più gli Americani diventavano esigenti, più egli si persuadeva che a chiedere ed a pretendere aveva buon giuoco. Noi però non facilitammo questo giuoco, perchè, dopo Gibilterra, ci fermammo a Tangeri, per poco tempo, e proseguimmo per l'arcipelago delle Canarie, dove, fatta una breve sosta a Las Palmas, intraprendemmo la traversata dell'Oceano, diretti a Barbados.

A questo punto è bene che io tracci brevemente il mio itinerario.

Le istruzioni che mi furono consegnate al momento della partenza, e che, se mi fosse lecito, vorrei definire un modello di sapienza civile e militare, mi ingiungevano, fra le altre cose, di visitare le Antille e l'America centrale, regolando però l'itinerario e scegliendo i porti da toccare, in modo che le visite ad essi, oltre a soddisfare anche alle nostre esigenze e ai nostri interessi generali, riuscissero utili alla prosperità nazionale.

Lusinghiero era quindi il compito che mi si assegnava, ma grave assai, e nel tentare la soluzione del difficile problema, pensai che tra i fatti che concorrono a formare la nostra prosperità e di cui io potevo occuparmi, erano da annoverare il commercio e quella meravigliosa attività emigratrice della nostra gente, mercè la quale la nuova Italia ha potuto spargere per il mondo 4 milioni dei suoi figli senza risentirne danni, anzi traendone benefizi. Ma più che altro mi parve di dover studiare gli interessi della emigrazione, perchè nel maggior numero dei casi avviene che la espansione del nostro commercio si manifesta dove essa si è stabilita. Noi quindi non possiamo dire come gli Inglesi che il commercio segue la bandiera e perciò ci conviene cercare - nobilissimo compito questo tra quelli che competono alle navi da guerra - che l'emigrazione segua la bandiera, perchè ad essa possa poi utilmente seguire il commercio.

Si suole sostenere che non è possibile sottomettere l'emigrazione a regole stabilite; ma se ci limitassimo ad indirizzare i migliori verso

le terre più propizie, sarebbe facile far sparire la detta impossibilità, perchè i loro successi invoglierebbero gli altri a seguirne l'esempio. E ciò avverrebbe tanto più facilmente in quanto che è un fatto dimostrato che gli emigranti (se gli speculatori non li attraggono altrove) seguono le vie prese dai loro compaesani. Si potrebbe quindi raggiungere il gran risultato di sommare le forze e gli sforzi dei nostri coloni e farle tendere verso scopi determinati, mentre ora sono spesso in contrasto fra loro. E così facendo, in un tempo non lontano potremmo avere al di là dell'Oceano degli interi paesi, come S. Paolo, colonizzati quasi esclusivamente dai nostri, e quindi uniti a noi con legami indissolubili di interesse e di sangue. Si avrebbe perciò in essi una vera ricchezza per noi e si compirebbe col lavoro una conquista civile non meno gloriosa di quelle che l'Italia nostra compì prima con la spada e poi con l'ingegno, nelle sue precedenti manifestazioni.

Mi parve però, *a priori*, ed ebbi occasione di convincermene poi, che l'America centrale ed il Venezuela, troppo insalubri per l'inferire di malattie letali ed esotiche, non possano interessare dal punto di vista dell'emigrazione nostra e che similmente non interessano le Antille, per le speciali condizioni del lavoro locale, onde i paesi veramente da studiare, perchè mai, o assai scarsamente, tentati, erano le Guiane e l'Amazzonia. Delle Antille quindi mi bastava visitare solamente qualcuna per vedere se vi potesse essere un poco di posto per il nostro commercio, e per osservarne le differenze dipendenti dalla loro varia nazionalità.

Scelsi perciò, nelle piccole Antille inglesi, Barbados e Santa Lucia, ed in quelle francesi la Martinica. Tralasciai le Antille danesi, perchè ora in decadenza, e nelle grandi Antille, scelsi Ponce nell'Isola di Portorico, o nel nuovo possesso nord-americano, Porto-au-Prince nelle Repubbliche nere, Santiago e Avana nella giovane repubblica di Cuba, e Kingston nell'isola di Giamaica. E tuttociò stabili di fare rapidamente, perchè il mio programma mi spingeva a tornare a Sud al più presto, per rifornirmi a Trinidad ed iniziare subito la visita alle Guiane e all'Amazzonia, risalendo l'Orenoco (Guiana venezuelana), il Demerara (Guiana inglese), il Surinam (Guiana olandese) e finalmente, poichè nei fiumi della Guiana francese non c'era acqua per la mia nave, l'Amazzonia. E verso l'immenso bacino di quest'ultimo mi sentivo attratto maggiormente, perchè su di esso presto si porterà l'attenzione di tutto il mondo civile, e mi parve un bene che fra le prime ad arrivarci fosse la nostra bandiera.

Premesso così il mio programma, che fortunatamente ebbi modo di svolgere per intero, salvo per ciò che riguarda l'Orenoco, perchè quando vi arrivai la stagione era troppo inoltrata, e non c'era più fondo sufficiente pel « Dogali », ritorno senz'altro al racconto del viaggio a cominciare da Barbados.

BARBADOS.

Quest'isola ha la forma di una pera, con la base (larga al massimo 12 miglia circa) a Sud, e va assottigliandosi gradatamente verso Nord fino a ridursi ad una larghezza di 5 miglia. La massima lunghezza compresa fra South Point e North Point è di 28 miglia, e la sua superficie è di 106,470 acri inglesi (un acre vale circa 0.004 kmq.), di cui 32,470 coltivati a frutteri, orti, ecc.; 10,000 tenuti a pastura, 35,000 piantati annualmente a canna di zucchero ed i rimanenti tenuti in riposo o in via di avere la canna tagliata, oppure di essere preparati per la raccolta del prossimo anno. Si può quindi dire che tutta l'isola è coltivata, onde essa è una delusione per il navigante che sogna le meravigliose foreste del tropico. Ed invero sono oramai trascorsi dei secoli dacchè furono abbattuti i suoi alberi giganteschi, ornati da lunghe frangie di liane, quasi ricche barbe cadenti da esse, o che suggerirono agli immaginosi marinai portoghesi, che primi li videro, il nome attuale dell'isola.

Questa solerte opera di coltivazione fu iniziata dagli Inglesi, perchè gli Spagnuoli, che seguirono i Portoghesi, rispettarono gli alberi, ma distrussero gli abitanti, con quella politica che fece segnare col sangue di 15,000,000 Indiani il loro cammino. Gli Inglesi perciò, nel 1605, la trovarono disabitata, e ciò fu causa che vi si potessero stabilire senza spargimento di sangue. Questo fatto, abbastanza notevole nella storia coloniale, fu auspicio di fortuna per la nuova colonia, che prosperò rapidamente; ma col volgere degli anni le lotte interne ed esterne non mancarono anche ad essa. Le prime ebbero origine dalle rivalità dei Lords che se ne contesero il possesso, dalle guerre civili della madre patria che si ripercossero anche nel suo seno, e dalle agitazioni degli schiavi; le seconde derivarono dalle guerre inglesi, perchè i coloni, fedeli sempre alla Corona, vi concorsero come meglio poterono, e videro spesso nella loro baia di Carlisle poderose squadre. Vi fece sosta anche Nelson, quando compì la famosa crociera delle Antille, ed i

coloni, memori forse di quella visita, eressero una statua al glorioso ammiraglio, e chiamarono Trafalgar la piazza in cui sorse. Ma ciò menoma, a mio giudizio, l'importanza del ricordo. Nelson fu grande a Trafalgar, ma la Storia ricorda ammiragli che lo valgono in imprese simili, e non può sostenersi che la tattica, da lui vittoriosamente applicata, fosse, nel suo concetto fondamentale, sorta unicamente dal suo cervello. Nella crociera delle Antille, invece, egli si rivelò in tutta la grandiosità del nome di ammiraglio, ed al suo spirito d'iniziativa dovranno ispirarsi i marinai di tutti i tempi. Bellissimo quindi sarebbe stato, se la semplice data della visita avesse ornata la statua, e la piazza si fosse chiamata Nelson; la Little England - come i coloni orgogliosamente chiamano l'isola - avrebbe così, con meravigliosa saviezza, elevato il monumento all'atto più geniale dell'ammiraglio.

*
* *

La mancanza di nativi costrinse gl'Inglesi - che non resistevano al lavoro dei campi - a requisire fuori dell'isola la gente per la coltivarla, e fino dal 1636 la schiavitù vi fu ufficialmente istituita; la popolazione allora crebbe rapidamente, ed ora si contano 198,792 abitanti, nè potrebbe starcene comodamente un numero maggiore, perchè ciò equivale già a circa 1200 persone per kmq. Di questa popolazione, 15,000 sono bianchi, 50,000 di mezzo colore e 130,792 neri.

Come in tutto il resto d'America, questi ultimi furono tratti da una delle razze più basse dell'umanità, e non sembrano suscettibili di grandi progressi. I loro fanciulli spesso appaiono intelligenti e precoci, ma, giunti alla pubertà, si determina un arresto subitaneo nel loro sviluppo intellettuale, onde assai pochi sono gli individui neri che riescono ad emergere e spesso, quando ciò avviene, si scopre che è entrato nella loro famiglia, più o meno direttamente, del sangue dei bianchi.

Quando dalle nazioni d'Europa - più preoccupate di sfruttare le Antille che di farle progredire - furono strappati dal loro paese, in generale occupavano delle posizioni inferiori e più spesso erano già schiavi; quindi col mutar paese non fecero che mutar padrone, e spesso non peggiorarono molto. Ma il nuovo ambiente valse a far loro intendere meglio la miseria in cui vivevano, e questa nuova cognizione e la differenza di razza, ispirarono loro un sentimento di odio verso i bianchi che nulla varrà ad estinguere. L'educazione non è riuscita a

modificare i caratteri predominanti della loro razza, e resta sempre in essi l'assenza di sentimento morale e di ogni nobile ambizione, la paura, ma non il rispetto della legge, la superstizione, la brutalità, l'indolenza fisica e morale, la tendenza irresistibile all'ozio. Ed infatti appena fu abolita la schiavitù, avvantaggiandosi del fatto che le terre erano a disposizione di tutti, ed è facile trarne senza quasi fatica frutta e farine, si abbandonarono in generale al dolce far niente. Ciò condusse a danni non pochi ed a grandi squilibri finanziari dei padroni delle piantagioni; a Barbados però, essendo l'isola quasi tutta coltivata e quindi le terre divise tra i proprietari che ne esercitavano il regolare possesso, i neri furono costretti, per quanto di mala voglia, a seguitare a lavorare. Ma per quanto le mercedi sieno basse (tra uno scellino o uno scellino e mezzo) essi ne hanno abbastanza per vivere se in una settimana lavoravano solamente per qualche giorno. Però anche ridotti così i giorni lavorativi, dato il numero degli operai, i padroni riescono a far coltivare le piantagioni, come dimostra la tabella seguente delle produzioni di alcuni anni, tra i quali è segnato il 1840, ossia quello in cui ebbe termine qualsiasi involontaria schiavitù personale.

	1838	1840	1871	1889
Zucchero (botti)	32,500	13,500	53,800	65,208
Melassa (botti)	9305	2352	33,500	44,418

Ben diversamente andarono in generale le cose nelle altre isole; l'ozio oltre l'abbandono delle terre determinò altri grossi mali: ne sono prova le cattive condizioni della Martinica, i dolorosi casi di alcuni Stati del Nord-America dopo le guerre di successione, e le miserie di Haiti.

I 50 o 60 anni di libertà che hanno goduto gli antichi schiavi, non sono stati capaci di metterli in grado di governare un paese dove vivono in società coi bianchi; anzi si può affermare che mai acquisteranno le attitudini a ciò necessarie. Se quindi fossero messi alla pari coi bianchi, e grazie al suffragio universale, con essi concorressero alla conquista del potere in un governo autonomo o indipendente di queste isole, per la supremazia del numero diventerebbero i veri padroni, ed in poco tempo (se ne sono avuti degli esempi) farebbero delle leggi tali da costringere i bianchi a disertare. Allora da per tutto ed anche in una isola come Barbados, troverebbero le terre necessarie per vivere senza lavorare, le Indie occidentali torne-

rebbero alla barbarie e bisognerebbe riacquistarle tutte alla civiltà, come sarebbe pur troppo tempo di fare per Haiti.

Questi pericoli sono sentiti da tutti i bianchi, anzi pare si vadano accentuando, e ne sono prova i torbidi che si verificano di tratto in tratto. Per esempio, quattro anni fa la rivolta di Trinidad fu assai grave, e se non ci fosse stata in porto una nave da guerra, e se non fosse presto arrivato da Barbados un reggimento inglese, si sarebbe avuto assai probabilmente un eccidio di bianchi. Occorrono quindi seri provvedimenti per risolvere il grave problema dei neri, perchè se è necessario che i bianchi restino la razza predominante, è necessario pure di fare ai neri condizioni tali da impedire una reazione che porterebbe ad una lotta di razza con terribili conseguenze.

Oltre i neri, come ho detto, vi sono a Barbados individui di mezzo colore provenienti da ogni sorta di incrociamenti, ed anche dai discendenti (oramai anche essi incrociati) dei poveri Indi strappati in malo modo dalle vicine Guiane. E finalmente vi è un numero abbastanza rilevante di bianchi, tra i quali bisogna annoverare da una parte i nipoti di quei disgraziati che gli odi politici durante la guerra civile inglese, fecero deportare nelle Indie occidentali, e vendere - benchè alcuni fossero nobili e preti - come servi, il che, triste a dirsi, li metteva in condizioni peggiori degli schiavi, e d'altra parte i degni discendenti dei primi arditi coloni, o di quegli uomini pieni di forza e d'iniziativa, amanti del lavoro e della libertà, che senza lasciarsi snervare dal clima tropicale, resero Barbados la perla delle Indie occidentali inglesi.

Dato il gran numero anzidetto di abitanti risulta che nell'Isola non vi è posto per gli stranieri, ed è perciò fortuna che non vi sieno lavoratori italiani ed importa che i nostri emigranti sappiano che devono tenersi lontani anche dalle altre Antille e dalla Guiana inglese, perchè, anche dove necessitano le braccia, non sarebbero nè graditi, nè pagati. Gli Inglesi non amano di veder lavorare i bianchi insieme con la gente di colore, e provvedono ai bisogni specialmente dell'agricoltura con la immigrazione dei coolies. Qualche operaio o qualche pescatore bianco potrebbe trovare ancora da fare, ma non troverebbe mai condizioni molto propizie, e tutto ciò può ripetersi anche per le Antille di altre nazionalità: il lavoratore bianco si trova da per tutto, con gran disagio, confuso ai neri, e fin d'ora posso dire in generale che i nostri emigranti (non parlo di quelli che hanno un capitale) è necessario che seguitino a tenersi lontani da tutte le isole in parola.

*
**

I primi coloni trassero dalle isole indaco, zenzero, aloë, legno e specialmente cotone; ma presto si diedero alla coltivazione quasi esclusiva della canna di zucchero, e ciò ci apparve subito anche dal mare, perchè vedemmo le colline tagliate a terrazze, e tutte coperte dal verde tenue della detta canna.

Queste colline sono allineate da Est ad Ovest, ed elevate al massimo 130 m. Al Nord di esse vi è un'estesa vallata, poi la terra sale verso la sommità centrale, e si mantiene per parecchie miglia abbastanza elevata, con creste che raggiungono anche i 400 m. La base di tali elevazioni è corallina, ma il terreno che le ricopre è molto fertile e la sua coltivazione è facilitata dai molti corsi d'acqua sotterranei.

L'opera quindi del colono è assai facile, e noi, seguendo la costa Sud, ammiriamo magnifiche piantagioni, rese più ridenti da molte case e ville, che si fanno assai più spesse a misura che ci avviciniamo alla punta Needham, estremità S.-O. dell'Isola. Girata questa, raggiungiamo rapidamente la baja di Carlisle - la principale dell'isola - e diamo fondo nella parte meridionale di essa, al Sud cioè della boa della Royal Mail, perchè quel posto suole essere riservato alle navi da guerra.

Vediamo nella rada parecchie navi mercantili, tra vapori e velieri, ed altri velieri s'intravedono nel piccolo bacino interno, o nel Carenage, come al solito sogliono chiamarsi nelle Indie occidentali queste piccole darsene di poco fondo, che si trovano un po' dappertutto e che servivano un tempo per abbattere i bastimenti in carena e per tenerli a ridosso nella pericolosa stagione degli uragani.

L'ancoraggio nella stagione secca, da novembre a giugno, è abbastanza sicuro, ma diventa pericoloso in quella degli uragani e spesso nei forti cicloni i velieri mercantili, se non provvedono in tempo, hanno strappate le ancore e sono sbattuti sulla costa della vicina S. Vincenzo.

L'isola ha una posizione assai fortunata rispetto al Mar Caraibico, e non è lontano il tempo in cui i velieri accorrevano nel suo porto per cercarvi contratti per tutto il detto mare, ora però, causa l'estensione presa dalla navigazione a vapore, il movimento di Carlisle è assai diminuito, e come avviene per tutte quelle isole, si nutrono, non so con quanta giustezza, grandi speranze sull'apertura del canale di

Panama. Però anche adesso le condizioni sono assai buone come appare dalle cifre seguenti:

MOVIMENTO DELLE NAVI A VAPORE ED A VELA NEL PORTO DI BRIDGETOWN.

ENTRATE.				
	1891	1897	1902	1903
Vapori	314	376	377	369
Velieri.	1024	812	490	543
USCITE.				
Vapori	314	376	379	369
Velieri.	1025	819	499	537

e pel 1903 le navi entrate sono così ripartite per nazionalità:

NAZIONALITÀ	VAPORI		VELIERI	
	Numero	Tonnellaggio	Numero	Tonnellaggio
Ingesi	336	595,850	494	37,861
Americani.	1	645	8	3,259
Norvegesi.	15	16,050	4	2,586
Belgi	1	1,653	—	—
Italiani (linea Nuova-York Gu- iana ora soppressa) . .	14	22,428	4	3,728
Tedeschi	1	1,822	—	—
Danesi	1	1,552	2	397
Francesi	—	—	2	488
Russi	—	—	4	1,395
Olandesi	—	—	24	1,757
Austriaci	—	—	1	360

Date queste condizioni è chiaro che una nave trova facilmente a Barbados di che rifornirsi, e può anche ottenere legumi e vegetali freschi, acqua dalla buona condottura della città e fare qualche piccola riparazione (con grande spesa però) in una officina ivi esistente: solamente la qualità di carbone, quando c'ero io almeno, lasciava molto a desiderare. Non credo però si trattasse di un fatto eccezionale, perchè, tolta la Martinica, dove, per cortesia, ebbi delle ottime mattonelle della marina militare francese e Kingston, dove trovai del carbone discreto, nelle altre Antille ho sempre avuto da lagnarmi.

Per quanto ho detto sopra lo zucchero costituisce la principale merce di esportazione, e quindi anche Barbados ha risentita la grave

crisi economica che ultimamente colpì i paesi che si occupavano unicamente della sua coltivazione. Ora, grazie ai patti stipulati a Bruxelles, le cose sono migliorate, ma nell'isola si pensa seriamente di ritornare alle vecchie colture del cotone, ed a ciò forse spinge anche il Governo, preoccupato dal colpo che l'americano Sully portò ai cotonieri inglesi con l'aver accaparrato tutto il cotone americano. E benchè il Sully sia fallito, l'idea di mutar cultura si è estesa anche ad altre isole; intanto però si seguita a produrre molto zucchero e quello di Barbados va quasi tutto nell'America del Nord, sia perchè, grazie alla differenza dei noli, i produttori possono ottenere migliori patti, sia perchè lo zucchero di Barbados è della qualità che si chiama *moscovado*, ossia è ricco di melassa, e cala assai nel peso durante il viaggio, onde conviene mandarlo il più vicino possibile. A tal proposito bisogna rammentare che in generale i coltivatori di Barbados non hanno trovato conveniente, non so con quanta giustezza, di sottomettersi alle spese di un macchinario molto costoso, e si servono ancora di mezzi assai primitivi, compresi i mulini a vento per estrarre lo zucchero, onde i loro prodotti non sono fra i migliori.

Sarà bene ora, per mostrare le vere condizioni economiche dell'Isola e del suo commercio, di fornire qualche cifra a cominciare dal bilancio del Governo della colonia (1).

	1891	1897	1902	1903
Entrate . . . Lst.	163,905	184,706	248,585	185,353
Spese . . . »	176,800	172,551	235,877	221,801

Tra le spese ora dette conviene ricordare le seguenti:

	1891	1897	1902	1903
Lavori pubblici . . Lst.	3,425	2,032	5,141	2,518
Scuole elementari . . »	7,955	12,079	11,464	11,833

ed importa rilevare che, senza tener conto delle scuole secondarie, le scuole elementari ebbero rispettivamente negli anni ricordati:

N. 20,000	18,757	23,184	24,868 allievi.
-----------	--------	--------	-----------------

(1) Barbados è amministrato come una Colonia della Corona.

I valori dell'importazione e dell'esportazione sono i seguenti:

	1891	1897	1902	1903
Importazione Lst.	1,067,617	1,008,698	872,679	821,618
Esportazione »	814,254	736,162	592,464	552,890

Le somme sopradette per il 1903 erano così distribuite per paesi:

PAESI	ESPORTAZIONE	IMPORTAZIONE
Inghilterra Lst.	26,672. 5. 5	362,250. 6. 9
Guiana Inglese »	37,705. 10. 1	28,355. 5. 8
Indie occidentali Inglese . . . »	71,746. 3. 9	43,192. 0. 4
Nord America Inglese »	135,455. 11. 0	78,176. 19. 11
Sud Africa Inglese »	—	65. 2. 0
Bermude »	—	424. 17. 10
Sud Nigeria »	423. 15. 0	—
Nord America »	254,668. 12. 10	291,458. 17. 11
Indie occidentali non Inglese. »	7,518. 4. 5	9,334. 5. 10
Guiana Francese »	15,494. 5. 1	1,469. 14. 8
Guiana Olandese »	1,433. 7. 8	817. 4. 1
Sant' Elena »	—	1,920. 0. 0
Francia »	—	3,430. 0. 0
Madera »	—	281. 17. 4
Venezuela »	—	200. 0. 0
Brasile »	—	104. 4. 4
Austria »	—	135. 10. 7
Germania »	—	1. 3. 7
Giava »	—	0. 8. 8
Totali.	552,890. 10. 3	821,617 19. 6

Noi quindi non figuriamo nel commercio di Barbados, ma per la via d'Inghilterra qualche articolo nostro, e principalmente cappelli e telerie, vi arriva. Anche i Tedeschi non vi appaiono in condizioni prospere, ma essi solamente da poco tempo hanno rivolto gli occhi su questa isola, e con la loro abituale serietà, per ora si limitano a studiare la piazza, e già vi hanno assunto una posizione molto stimata. Noi invece seguitiamo a far nulla o quasi nulla, e se mandiamo in giro un commesso viaggiatore, lo facciamo seguire da un campionario già bello e preparato. Questo, a mio giudizio, è uno degli errori del nostro commercio di esportazione; e che questo errore sia profondamente radicato lo dimostra il fatto che si è pensato e si pensa seriamente a mandare in giro per il mondo un bastimento avente a bordo una esposizione dei nostri principali prodotti. Ma non si com-

prende come si possa seriamente pretendere d'introdurre in un mercato, dove siamo sconosciuti, delle cose nuove, solamente perchè ci prendiamo l'incomodo di mostrarle, come in una fiera.

Chi già possiede il dominio di un mercato e non teme la concorrenza, può imporre la sua produzione, ma chi vuol conquistare un mercato, è necessario che cominci col provvedere le merci che nel mercato sono maggiormente richieste. È necessario perciò istituire Case di rappresentanze o d'inviare sul luogo persone competenti che, invece di portare con loro un campionario, vadano sul posto a formarsene uno con le cose che il mercato richiede e che i loro rappresentati sono al caso di provvedere a prezzi di concorrenza, tenuto conto dei mezzi di comunicazione tra i paesi che si considerano e l'Italia. Solamente quando il campionario stesso è stato riprodotto nelle condizioni economiche sopradette, si può tentare la piazza; ma non vi sono cure che bastino per riuscir bene, ed oltre una grande esattezza nelle spedizioni, occorrono speciali attitudini per immedesimarsi nel vero stato locale e dei relativi bisogni. Così, per citare un esempio semplicissimo, dirò che, se un negoziante dei nostri olii andasse a Manaos, con la speranza di battere facilmente i Portoghesi con l'offrire a prezzi minori di quelli correnti i nostri migliori olii, limpidi e perfettamente inodori, certamente sbaglierebbe, perchè i Brasileri sono abituati ad un olio che per noi puzza, ma che ad essi piace.

Si suol dire poi che il nostro commercio è scarso in tutte le Antille, perchè non abbiamo comunicazioni dirette con esse; viceversa, poi le Compagnie di navigazione sostengono che non torna conto di stabilire quelle comunicazioni, perchè non c'è commercio, e così restiamo in un circolo vizioso. Ma è chiaro che l'iniziativa spetta ai commercianti, e per cominciare gli affari potrebbero utilizzare la linea esistente Genova-Trinidad, istituendo in questa ultima isola la base della nostra importazione, e distribuendo poi le mercanzie nelle altre mediante le linee locali. La cosa forse è più semplice di quello che non possa apparire, e quando il commercio fosse avviato, le linee nostre di navigazione aumenterebbero naturalmente.

Per fare meglio apparire come potrebbe esserci posto anche per i nostri prodotti nel commercio di Barbados, ricorderò i principali articoli di esportazione e dettaglierò meglio gli articoli di importazione, facendo presente che le stesse cose su per giù si importano anche nelle altre Antille, perchè scarse o nulle sono le industrie locali e bisogna portarvi tutto quello che occorre alla vita.

TABELLA DETTAGLIATA DEI GENERI IMPORTATI IN BARBADOS

(valore in lire sterline).

Acque minerali	419. 5. 0
Animali vivi.	15,599. 4. 2
Arrowroot	3,629. 12. 4
Carne salata o conservata.	44,532. 14. 9
Battelli	38 13. 4
Bottiglie, cristalli, ecc.	3,028. 4. 9
Gallette	15,235. 7. 2
Oro in verghe	60. 0. 0
Margarina	4,067. 2. 1
Oggetti di gomma.	580. 9. 10
Carrozze e carri	1,486. 2. 2
Cemento	2,588. 12. 6
Formaggio	1,524. 16. 0
Orologi	163. 0. 8
Cacao e cicorie.	3,996. 6. 14
Cocchi	913. 18. 8
Caffè	7,237. 17. 0
Rame	11,597. 8. 18
Sughero manifatturato.	319. 0. 4
Cotone e robe di cotone	141,342. 2. 8
Tinte per stoffe	340. 10. 6
Uova	4. 7. 5
Essenze	1,112. 2. 3
Pesce salato, ecc.	40,477. 13. 12
Farina.	47,398. 9. 7
Frutta.	9,783. 4. 11
Chincaglierie	17,742. 11. 11
Fieno	161. 5. 6
Calce	232. 1. 13
Vino	3,998. 01. 11
Camini artificiali	58,694. 11. 05
Fiammiferi	1,847. 6. 00
Melassa	68. 5. 6
Oli vari	23,845. 09. 5
Avena.	13,128. 8. 0
Profumerie	2,711. 9. 11
Semi, ecc.	212. 16. 9
Caccia, polli, ecc.	37. 8. 4
Riso	36,257. 11. 10
Sale	2,583. 7. 6
Zucchero raffinato	10,139. 7. 0

Pesce, resina, ecc.	118. 10. 9
Tabacco	5,013. 19. 05
Trementina	18. 13. 4
Vari	2,194. 5. 7
Armi	144. 0. 0
Prosciutto	2,862. 18. 8
Cinghie per macchine	106. 2. 7
Stampe	5,578. 4. 9
Crusca	5,404. 9. 6
Mattoni	669. 12. 2
Burro	10,414. 4. 0
Candele	725. 2. 11
Carte da giuoco	27. 19. 4
Cassaripe.	26. 16. 2
Carbone vegetale	12,107. 14. 0
Porcellane	2,679. 14. 7
Carbon fossile, mattonelle e coke.	28,858. 7. 0
Confezioni	1,041. 2. 4
Cavi non torti	1,533. 14. 9
Grano e simili	32,408. 6. 4
Biciclette.	1,293. 10. 5
Prodotti chimici	6,865. 15. 1
Dinamite.	32. 13. 2
Apparati elettrici	205. 6. 2
Farinacei e relativi preparati	2,662. 1. 5
Guarnizioni per cappelli.	22. 4. 8
Pelli, cuoi	19,094. 0. 16
Liquori	14,873. 04. 01
Macchine per zucchero, ghiaccio, ecc.	8,183. 14. 35
Latte condensato	2,267. 0. 4
Istrumenti musicali.	1,113. 19. 3
Carta	4,678. 8. 9
Petrolio	7,477. 13. 4
Gioiellerie	4,491. 00. 1
Materiale per stampa, ecc.	665. 18. 7
Pietre, marmi, ecc.	227. 18. 6
Sevo	431. 11. 6
The	3,071. 18. 1
Giocattoli.	1,389. 15. 0
Legno.	75,558. 10. 6

TOTALE 82,167. 19. 6

PRINCIPALI ARTICOLI CHE SI ESPORTANO DA BARBADOS.

Rhum	L. st.	423. 03. 02
Manioca	»	6,508. 00. 00
Melassa	»	136,548. 00. 00
Zucchero (<i>moscovado</i>)	»	232,122. 00. 00
Id. asciutto	»	27,624. 00. 00
Tamarindo	»	866. 00. 00

Tutto il movimento commerciale sopradDETTO si svolge nella baia di Carlisle, che è il vero porto dell'isola, e quindi nella città di Bridgetown che ivi sorge.

Come avviene in tutte le Indie occidentali, salvo le bellezze naturali, questa città non ha nulla di notevole: le costruzioni predominanti sono in legno, o legno e ferro, poche in pietra; solamente si possono ricordare, come di una certa importanza, i palazzi del governatore, del Municipio, del Parlamento, del club principale, del Marine-Hotel (situato nelle vicinanze della città e che attira molta gente durante l'inverno), del Sea View-Hotel e del Ice-House, una istituzione speciale delle Indie occidentali, trattandosi di una Casa che ha al terreno una vendita di ogni sorta di conserve alimentari, ed al primo piano un bar, un restaurant, ed un albergo frequentato specialmente dagli uomini di mare.

Le vie cittadine sono discrete, le comunicazioni con l'interno sono buone (vi sono trams a cavalli nella città e sobborghi, una ferrovia e buone strade tra la città e i punti più importanti dell'isola); le linee di comunicazione con l'Europa e con le Americhe sono rapide e frequenti, ed i servizi telegrafici e telefonici sono bene stabiliti; anzi questi ultimi rendono molto, perchè costa pochissimo l'abbonamento. Finalmente la città, come tutta l'isola, è sana, e le nuove condotture di acque potabili hanno quasi fatto sparire le infezioni tifose. Ciò non ostante essendo questo il primo porto delle Antille che toccavo, volli si cominciasse senz'altro l'applicazione a bordo di alcune speciali norme d'igiene che avevo fatto preparare per i climi tropicali, e siccome ne ebbi grandi vantaggi, così credo opportuno rammentarle, facendo presente che nella loro essenza sono state tolte dall'ottimo e notevole libro sulle *Malattie tropicali* del mio carissimo amico tenente colonnello medico della R. Marina, prof. F. Rho:

1° Tutti i mezzi disponibili devono essere messi in atto per

la buona ventilazione di tutti gli ambienti. In porto gli osteriggi, i boccaporti, i portelli, gli oblò, devono essere tenuti costantemente aperti e spalancati anche di notte. Il massimo numero di manicaventi di tela, di metallo ed elettrici deve essere impiegato in modo da ottenere la massima efficienza;

2° Le tende devono essere sollevate od imbrogliate per qualche tempo ogni mattina e così pure un'ora prima del tramonto per ventilare la nave, ma si devono rimettere poi a posto insieme alle cortine per evitare di giorno il sole, e di notte per gli effetti della rugiada.

Quando il tempo è piovoso le tende devono essere fatte in modo da tenere il bastimento più secco che sia possibile;

3° I ponti devono essere accuratamente lavati, ma anche accuratamente asciugati, e subito dopo la lavanda vi si devono distendere appositi sferzi di tela. Occorre evitare l'umidità nei locali inferiori e perciò non vi si terrà alcun oggetto suscettibile di assorbire umidità, e si asciugheranno bene tutte le volte che per una ragione qualsiasi potranno bagnarsi;

4° In porto la gente prenderà il primo pasto subito dopo la formazione delle pavesate.

La lancia ai viveri non scosterà da bordo prima che l'ufficiale di guardia si sia assicurato che tutti coloro che s'imbarcano abbiano preso qualche alimento;

5° L'acqua ottenuta dal distillatore sarà la sola impiegata per bere e per le cucine; quella presa a terra deve servire unicamente per la lavanda e per la macchina, e non si deve mai depositarla nella stiva ordinaria. Le casse di questa devono essere pulite e lavate spesso e con la massima cura, e finchè è possibile si deve distribuire acqua alla gente con molta larghezza;

6° Il battello dei fruttaioli deve essere visitato ogni giorno dal medico, per assicurarsi che le frutta vendute all'equipaggio siano mature e di buona qualità. Prima della visita del medico, quindi, nessun battello da fruttajuolo dovrà accostare;

7° La gente di giorno deve vestire la tenuta dei climi tropicali (tela), ma quando la temperatura sarà molto alta si ordinerà di fare a meno del camisaccio di tela. La notte però deve sempre indossare la tenuta di fatica di mezza stagione (camicia di lana), e sempre porterà la maglia di cotone sulla pelle e la fascia addominale. Dopo eseguiti lavori faticosi i marinai devono cambiarsi avendo cura di lavarsi e di asciugarsi bene;

8° Ogni giorno e prima della cena tutti gli individui devono prendere la doccia con acqua di mare, ed al mattino, quando è possibile, devono fare lavande complete con sufficiente acqua dolce;

9° Durante i pasti deve essere fatta alla gente una distribuzione di ghiaccio e di acqua fresca;

10° Il vitto deve essere quello che le norme regolamentari stabiliscono pei climi tropicali, anche nei paesi ai tropici vicini, e che in queste regioni hanno temperature elevate e cattive condizioni sanitarie. A tal proposito devesi tener presente che è pericoloso mutare il regime dietetico a cui si è abituati; ciò che occorre è di essere moderati in tutto, e si deve spiegarlo alla gente perchè si regoli quando va a terra ed eviti le bevande spiritose, ed ogni sorta di stravizi;

11° La gente deve imparare dai graduati la necessità alla pulizia personale e l'indispensabile pulizia dei locali e del materiale;

12° Le latrine devono essere lavate continuamente e disinfettate con latte di calce od altro;

13° Qualsiasi individuo dell'equipaggio (personale borghese compreso) non deve rimanere a terra dopo il tramonto.

Per le ore dei permessi diurni della gente si sceglieranno quelle del mattino o quelle pomeridiane secondo che nelle varie località meglio conviene al loro svago, ma in ogni caso non si manderà gente a diporto prima di aver raccolte serie e veritiere informazioni sanitarie del luogo, e bisognerà sospendere in massima i permessi appena le dette informazioni risultano dubbie o poco soddisfacenti;

14° Devesi spiegare alla gente che al minimo cenno di cefalalgia, di diarrea o di altro disturbo gastro-intestinale, devono ricorrere al medico per evitare gravi pericoli personali.

L'attenta applicazione di queste regole, e la lodevole sobrietà della gente (in 18 mesi una sola volta si ubriacò un individuo) hanno fatto mantenere ottime sempre le condizioni sanitarie della nave in tutta la campagna e finanche nell'Amazzone, dove c'erano manifestazioni delle più gravi malattie, tutto andò benissimo, anzi proprio sul detto fiume, per parecchi giorni, non ebbi, caso eccezionale sulle navi, neanche un uomo esente di servizio. Ciò dimostra di quanta utilità possano essere le misure profilattiche, e come sia più facile prevenire anzichè curare le malattie e, specialmente le epidemie.

SANTA LUCIA.

Il 2 luglio di buon mattino lasciai Barbados, e nel pomeriggio ero già in vicinanza della costa Sud di Santa Lucia (120 miglia da Carlisle a Castries).

Se Barbados è una delusione per chi ama le terre tropicali, Santa Lucia è invece una festa.

Di origine vulcanica, deve avere acquistato il suo assetto attuale in seguito ad una serie di cataclismi e di convulsioni che l'hanno resa molto varia ed accidentata. Al centro si eleva una catena di montagne, che supera i 1000 m. e manda diramazioni in ogni direzione, onde è un succedersi continuo di valli profonde e di colline dirupate che si spingono fino alla spiaggia anche essa rotta e frastagliata.

Attratto dal meraviglioso spettacolo seguii assai da vicino la costa meridionale dell'isola e presto, girata la sua punta occidentale, intravidi i famosi Pitoni, due immensi coni che hanno la loro base quasi a livello del mare e si elevano arditamente fino a 800 m., coperti da una magnifica foresta vergine. Oltre la Soufrière, il famoso vulcano continuamente in ebollizione, essi sono a buon diritto ritenuti la meraviglia dell'isola e meritano che chi passa da queste parti faccia, occorrendo, una piccola deviazione dalla rotta per vederli.

Il fondo delle valli che sboccano verso il mare ci appare coltivato ed abitato, e vediamo graziosi paeselli nelle varie insenature che si succedono. Primo tra questi ci appare a ponente di Moul a Chique (la punta più meridionale dell'isola), Vieux Fort, villaggio di 1700 abitanti circa, circondato da un piano abbastanza esteso, tutto coltivato a canna di zucchero e con una fattoria che è la più antica ed una delle più importanti dell'isola; seguono Salarie con 800 abitanti, Choiseul con 400, con terre molto fertili e con buone coltivazioni di cacao e legumi, e la Soufrière, circa un miglio al nord del Piccolo Pitone ed a 20 minuti di cavalcata dal vulcano. Ha 2400 abitanti e fino ad una ventina d'anni fa era molto importante per il commercio dello zucchero, ma ora è decaduta. Nel 1774 ebbe anche uno stabilimento termale assai noto, distrutto poi nelle guerre seguenti, e mai più riedificato: ora però si cerca di utilizzare un'altra sorgente che dicono abbia proprietà analoghe alle famose acque di Aix-les-Bains.

Intanto, proseguendo sempre a nord, vediamo le belle caserme delle truppe bianche costruite recentemente sul Morne Fortune o sulle colline vicino a Castries, e poi il piccolo promontorio della Vigie, che finisce ad ovest come la prora di una corazzata e limita al nord la entrata del porto di Castries. Il limite sud invece dell'entrata stessa, Tapion Rock, ed il relativo fanale, si distinguono malamente, perchè questa punta è più bassa della prima, e, per chi viene da sud, si proietta su di essa. Ma la Vigie è sufficiente per atterrare, salvo ad avere l'avvertenza di mantenersi un poco larghi, per presentarsi bene sull'allineamento di entrata che passa assai vicino a Tapion Rock, ed è costituito da due piccole piramidi bianche e nere messe all'estremità di due armature metalliche: l'una ben in vista sulla banchina, innanzi alle case della città; l'altra più alta ed un po' confusa sul verde della montagna. Prima di giungere a Tapion Rock, passiamo ancora innanzi all'insenatura di Roye ed al villaggio omonimo, ed a quella del Gran Cul de Sac (che ha una buona fattoria di zucchero e due villaggi).

*
* *

La differenza tra la natura di Barbados e quella di Santa Lucia, decise i destini delle due isole. La prima, poco accidentata, con porti aperti, ma in posizione fortunata per il commercio del mar Caraibico, fu sfruttata economicamente, e fu fonte di grande prosperità; la seconda, rotta, accidentata, ma provvista di un buon porto ed in posizione strategicamente importante, fu molto stimata militarmente, e divenne il teatro di fiere guerre, prima tra i bianchi ed i nativi Caraibi, che difesero strenuamente la loro terra, e poi tra Francia ed Inghilterra, che se ne disputarono il possesso per 160 anni. L'isola, quindi, benchè abbia una superficie di 238 miglia quadrate ed un suolo fertilissimo e bene irrigato da numerosi ruscelli, non fu mai molto coltivata, nè molto abitata. La popolazione, compresi gli emigranti dalle Indie orientali, è cresciuta invero assai lentamente:

Anni	1769	1789	1810	1843	1871	1891	1901
Popolazione	12,764	21,778	17,485	20,694	31,610	42,220	49,883

e buona parte delle terre sono ancora incolte. Nelle poche coltivate si cominciò col mettere tabacco, zenzero e cotone; ma, verso il 1700, si passò allo zucchero, al caffè e al cacao, e questi sono anche i pro-

dotti odierni, benchè ora si curino pure con vantaggio i legumi e le frutta. I sistemi agricoli però sono sempre imperfetti, ma si cerca di migliorare le cose, ed a tal uopo sono state messe in vendita, a condizioni vantaggiose per i coloni, le terre della Corona, o quasi un quarto della superficie totale dell'isola, e si nota un sensibile aumento di capitali inglesi impiegati nella coltivazione. Fino al 1900 le condizioni economiche generali della colonia potevano essere definite dalle tabelle seguenti:

	1891	1896	1898	1900
Entrate } del Governo della { Lst. — 55,331 67,627 72,107				
Spese } colonia . . . { » — 56,059 60,975 64,749				
Importazione » 222,178 190,533 271,995 403,598				
Esportazione » 181,503 136,295 166,508 229,436				
Idem dei generi effettivamente prodotti nell'Isola. . . . » 125,105 86,796 34,465 98,516				

La differenza tra il valore dell'esportazione generale e quella dei prodotti dell'isola si spiega principalmente per il fatto che Santa Lucia lavora molto come porto di rifornimento di carbone.

L'importazione e l'esportazione del 1900 furono così ripartite:

	IMPORTAZIONE	ESPORTAZIONE
Inghilterra	220,831	23,519
Canada	6,930	330
Colonie inglesi	37,570	5,432
Nord America	124,264	39,631
Altri paesi	14,003	35,969
Carbone a navi diverse	—	124,55
TOTALE	403,598	229,436

Ed i principali generi di produzione locale esportati nella stessa epoca sono:

Scope.	L. st.	42
Farine.	»	78
Pelli	»	706
Rhum.	»	897
Melasse ,	»	1,087
Zucchero Moscovado	»	1,903
Legni.	»	1,649
Cacao.	»	38,247
Frutti secchi	»	665

Piante	L. st.	306
Spezie.	"	93
Zucchero.	"	51,647
Legumi	"	75
Vasi	"	1,021

Come appare da queste cifre, il movimento commerciale non è di molta importanza e l'isola rimane un piccolo porto quieto e incantato, vero ritrovo di innamorati e di poeti, e molto suggestionante per il marinaio, perchè pieno di ricordi di epiche lotte.

La baia del Gran Cul de Sac, dove Rodney eseguì uno sbarco nel 1778, il Morne Fortune, che serba le ruine della cittadella intorno alla quale furono combattute tante battaglie fino al 1803, le alture del Tapion e della Vigie, su cui si ergevano i forti tante volte attaccati dalle squadre inglesi, l'isola Pigeon, dai cui bastioni Rodney sorvegliò De Grasse ancorato a Martinica, e vistolo partire l'inseguì e lo vinse, e mille altri luoghi che sarebbe lungo rammentare, dicono quante guerre costarono le Indie Occidentali e mostrano l'importanza che assegnavano i rivali a Santa Lucia.

« È sempre stata intenzione di Francia - scriveva un ufficiale a Napoleone - fare di Santa Lucia la capitale delle Antille e la Gibilterra del Golfo del Messico »; dall'altra parte fin dal 1772 Rodney aveva scritto: « una di queste isole (Martinica o Santa Lucia) nelle mani dell'Inghilterra, deve, finchè questa rimane una grande potenza navale, farla sovrana delle Indie Occidentali ». Non è strano quindi che ad ogni rottura di ostilità dal 1660 in poi (il primo stabilimento francese nell'isola fu impiantato nel 1651), gl'Inglesi attaccassero S. Lucia; ma è strano che, pur riuscendo sempre sfortunati i loro sforzi, alla fine della guerra restituissero sempre la nuova conquista, cosicchè ogni volta la Francia riaveva per un colpo di penna l'isola che l'Inghilterra le strappava a colpi di cannone. Ciò avvenne per ben sei volte; ma dopo l'ultima conquista (1803) rimase definitivamente all'Inghilterra e recentemente questa ha voluto fare di Castries una stazione di rifornimento protetta, riedificando nuovi forti (pare abbastanza potenti e certo molto ben mascherati) sulle ruine dei vecchi. Ma nelle mutate condizioni della marina, mentre è cessata per gli Inglesi la necessità di avere dei forti eretti in faccia di quelli di Martinica, è diminuita anche l'importanza militare di S. Lucia, e si deve credere che, prima di aver completate tutte le opere, gli Inglesi stessi ne abbiano convenuto,

e si siano decisi a non proseguirle. Sul posto si diceva che li avesse arrestati il pericolo dell'*imbottigliamento*, ma non era necessario che dopo l'episodio di Santiago si inventasse la parola sopradde-*ta*, per intendere che delle navi sorprese nell'angusto porto di Castries da un nemico intraprendente, si sarebbero trovate a mal partito. La ideata stazione di carbone doveva servire per una *flotta in essere e predominante*, come si suppone sempre nel concetto inglese, e le opere e gli sbarramenti dovevano, ed a ciò sono sufficienti, difenderla e conservarla in assenza delle navi. L'arresto dei lavori deve quindi più logicamente ascriversi da una parte alla ragione detta qui innanzi e dall'altra ad un nuovo indirizzo della politica inglese.

La difesa delle Indie Occidentali inglesi potrebbe invero appoggiarsi, indipendentemente da S. Lucia, a due grandi basi: Giamaica e Trinidad. Forti, sbarramenti, ostruzioni, tutto un sistema difensivo ed un arsenale esistono nella prima, ma la Trinidad è indifesa, eppure essa ha un golfo meravigliosamente disposto per la guerra. Nelson stesso accennò alla sua importanza, e deve ritenersi che questa non è sconosciuta neanche oggi, altrimenti non si comprenderebbe perchè gli Inglesi abbiano contrastato al Venezuela il possesso del piccolo scoglio di Goos. Infatti tutti i passi (Bocche dei Dragoni) che dal Nord immettono nel golfo di Paria possono facilmente essere difesi, salvo l'ultimo (Bocca Grande), perchè uno degli estremi (Capo Peñas) è venezuelano. Ma l'isoletta di Goos, dove potrebbe sorgere un forte corazzato, rimedia all'inconveniente perchè non può pensarsi, date le condizioni del Venezuela stesso, che questo eriga a Peñas delle opere a contrasto, nè può preoccupare il fatto che pure venezuelana è tutta la costa ovest del golfo stesso, perchè non esistono comunicazioni interne tra essa e il resto del paese, e la foresta è barriera insuperabile.

Difese le bocche dei Dragoni, eretti dei forti a dominio dell'ancoraggio, costruito un bacino, delle officine di riparazione, dei depositi di carbone e delle banchine verso il Carenage, legata questa località a Port-of-Spain con la ferrovia, rese facili alla navigazione i passi del Sud (Bocche dei Serpenti) ed a loro volta difese, si avrebbe a Trinidad una magnifica base di operazione. E di tuttocì si avvantaggerebbe anche il commercio, perchè ora le navi sono costrette ad ancorare, per il poco fondo, molto lontano dalla città, mentre al Carenage ed a Chaguaramas potrebbero accostarsi ai pontili. Ma ora si pensa

solamente alla parte commerciale e l'attuale Governatore, Sir E. Jackson, che molto se ne occupava, sperava di ottenere il bacino, le officine e le banchine per le operazioni di carico e scarico in breve tempo, e di avere così modo di attirare a Trinidad le navi che si dirigeranno verso il nuovo canale di Panama. Di forti nessuno parla, anzi anche l'arsenale di Giamaica è stato chiuso, ma ciò si riferisce ad un fatto generale di alta politica. Una difesa attiva ed *in essere* di tutte le colonie inglesi costerebbe enormemente, e non ostante i sacrifici, disperderebbe le forze della madre patria, quindi si è saggiamente pensato che aumentando queste forze, col concentrarle, si sarebbero economizzati denari, e si sarebbe provveduto con una politica forte, perchè fortemente sostenuta, alla difesa dei possessi lontani assai meglio che con disposizioni militari locali.

Ecco quindi spiegato perchè l'incantevole porto di Castries d'ora in poi dovrà cercare una nuova forma di fortuna nel commercio. Benchè sia molto ristretto, le navi, data la costanza del vento dominante, senza inconvenienti possono ancorare a breve distanza fra loro, onde vi è più posto di quel che non pare. Ma per accrescere questo posto è stata costruita una estesa banchina, presso la quale possono accostare anche vapori di 26 piedi di pescagione, ed inoltre parallelamente alla parte Est-Ovest della banchina stessa è stata sistemata una fila di boe su cui le navi possono ormeggiarsi poppa e prora. Così fu possibile nel 1899 allà squadra dell'ammiraglio Sampson (3 corazzate e 5 incrociatori) insieme ad un bastimento tedesco di stare contemporaneamente nel porto, e di fare acqua e carbone senza, e lo dicono con vanto i negozianti locali, interrompere il movimento ordinario del porto, perchè nei tre giorni che durarono le operazioni, poterono rifornire successivamente altri 10 vapori. Facile invero è il rifornimento, ciò che non avviene a Barbados, specialmente per la svogliatezza dei mori, e la qualità del combustibile stesso se non è la migliore, certo non è peggiore di quella delle altre Antille. Il porto poi è tanto chiuso e sicuro che durante il forte ciclone del 1898 (che fece gravi danni nella parte orientale dell'isola stessa) si poté seguire a lavorare e compiere il rifornimento di due vapori. L'acqua si ha a buon mercato, si possono avere anche viveri freschi e provviste, e fare piccole riparazioni. Grazie a tutto ciò, il movimento delle navi è sempre in aumento: nel 1891 ve ne entrarono 651, e 930 nel 1900, così ripartite per nazioni:

NAZIONE	VELIERI	VAPORI
Inghilterra	271	473
Germania	6	6
Francia	11	62
America	—	26
Belgio	—	16
Italia (linea Nuova-York Guiane, ora soppressa).	—	17
Norvegia.	—	11
Olanda	24	1
Spagna	—	4
Portogallo	—	1
Argentina	—	3
Totale	312	620
Tonnellate	15,267	906,158

Dietro la banchina dianzi citata, nell'angolo sud-est del porto, su di un piccolo piano ed ai piedi delle scoscese montagne, è edificata la città. È assai semplice e poco interessante: le costruzioni predominanti sono in legno, le strade si tagliano ad angolo retto, vi sono un ospedale, due Banche, degli Asili per i poveri ed uno per i pazzi, una libreria, dei Clubs, delle Associazioni per le corse ed altri Sports (immancabili dove sono gl'Inglesi), delle Società di mutuo soccorso, un Comitato e varie istituzioni per l'incremento dell'agricoltura, scuole per il primo insegnamento, ed una scuola agricola con numerosi allievi. Ma la parte ricca della popolazione abita, giusto il saggio e comodo uso inglese, in graziose ville nascoste tra i boschi delle vicine colline, e tra queste ville, notevole per bellezza ed eleganza, è quella del Governatore (1), situata sul versante settentrionale di Morne Fortune. Tutte poi, tanto qui che nelle altre Antille britanniche, sono costruite con quella meravigliosa conoscenza che hanno gl'Inglesi dei bisogni e delle necessità dei paesi intertropicali, onde i loro padroni trovano nelle case veramente il riposo, e si agguerriscono, direi, per la dura lotta contro il clima snervante. Ma a

(1) L'isola è una colonia della Corona, ed è compresa nel Windward Government Islands (San Vincenzo, Granada e Santa Lucia): il Governatore generale risiede a Granada, ed a Santa Lucia vi è un Amministratore, specie di Vice Governatore.

Santa Lucia il clima è abbastanza tollerabile, la temperatura media non supera i 26° C., e le condizioni igieniche generali sono discrete e abbastanza facili per i bianchi. Esistono poi le condizioni necessarie per determinare lo sviluppo di una flora lussureggiante e meravigliosa, ma, come in tutte quelle isole, la fauna è invece assai povera, e solo numerosi sono i serpenti, compreso tra essi il « Fer de lance », che ha costituito, più o meno con ragione, per tanto tempo lo spavento di quest'isola e della vicina Martinica. Ora però hanno introdotto per combatterlo la mangusta, e l'ardita e graziosa bestiolina ha impegnato una guerra a fondo contro il terribile rettile, e lo ha relegato, si può dire, nell'interno delle montagne.

Tra poco s'incomincerà a dar la caccia anche alla mangusta, perchè questa, spariti i serpenti, comincia a non disprezzare le galline.

(*Continua*).
