

Dalle Antille alle Guiane e all'Amazzonia.

Note intorno al viaggio della R. Nave "Dogali", dal febbraio 1904 al luglio 1905
del comandante, capitano di fregata GREGORIO RONCA (1)

Da Santiago mi recai all'Avana (dal 27 al 3 luglio, miglia 758). Questa città non è solo la capitale politica dell'isola, ma è anche la sua capitale morale, e l'indice delle sue condizioni generali; essa quindi è stata più delle altre curata e più delle altre ha risentito gli utili effetti delle mutate condizioni politiche. La prosperità comincia a tornare, perciò l'Avana si è molto abbellita e giornalmente aumentano le comodità, gli agi ed i mezzi di trasporto. È bene illuminata a luce elettrica, ha un comodo servizio di trams elettrici, conta 242,000 abitanti e possiede tutte le qualità di una grande città, ma la vita vi è enormemente cara.

Notevoli poi sono ora diventati l'ordine e la pulizia che vi regnano, e, giova notarlo, non pare quasi vero che in così poco tempo si sia ottenuta una simile trasformazione. Ciò ha condotto anche al risanamento igienico, e la città, quando io la visitai, da un pezzo non soffriva più il terribile flagello della febbre gialla.

Vi sono molte istituzioni di carità ed associazioni di beneficenza, tra cui una spagnuola molto notevole, che possiede un forte capitale e molti soci. Gli Italiani volevano costituire un'associazione di questo genere, ma, essendo troppo pochi per riuscirvi, molto più opportunamente si sono aggregati alla società spagnuola ed hanno organizzato un piccolo circolo che serve a riunirli e ad affratellarli tra loro.

Il porto è bello, ha i secchi dell'entrata ben segnati, ed offre comodo e sicuro ancoraggio per molte navi. Vi sono parecchie boe d'ormeggio, di cui le migliori sono riservate alle navi da guerra, e conviene sempre approfittarne, quando sono disponibili.

(1) Continuazione. Vedi fasc. V, pag. 405; VI, pag. 514.

In complesso, dunque, il progresso è sensibile, e per fare apparire le nuove condizioni economiche della città credo opportuno dare qui un riassunto (in dollari) degli introiti doganali del suo porto, a cominciare dagli ultimi anni del governo spagnolo fino al 1904; ma per intender bene il significato del riassunto stesso importa tener presente che:

1° Precedentemente alla guerra l'isola aveva maggior ricchezza e più abitanti; inoltre i negozianti, prevedendo le complicazioni, fecero grandi provviste di merci. Finita la guerra il commercio risentì le fluttuazioni del periodo transitorio, e solamente verso il 1903 gli affari cominciarono a pigliare un assetto regolare.

2° Nel 1891 fu conchiuso il trattato di reciprocità ispano-americano che restò in vigore fino al 1894.

3° Dal maggio al luglio 1898 l'Avana fu bloccata dagli Americani.

4° Negli ultimi due mesi del 1898 pare, ripeto non affermo, si verificassero le maggiori irregolarità nella Dogana, ed invero le entrate diminuirono molto, sebbene l'importazione crescesse sensibilmente.

5° Il 1° gennaio 1899 cominciò a funzionare la Dogana sotto l'amministrazione degli Stati Uniti.

6° Il 1° aprile 1899 furono aboliti i diritti di esportazione a vantaggio dell'agricoltura.

7° Il 20 maggio 1902 cominciò a funzionare la Dogana sotto il governo locale.

8° Il 1° novembre 1903 si cominciò ad esigere la nuova imposta per estinguere il debito di 35 milioni di dollari destinati all'esercito liberatore.

9° Il 27 dicembre 1903 andò in vigore il trattato di reciprocità fra gli Stati Uniti ed il governo della Repubblica di Cuba.

10° Nel 1898 le entrate raggiunsero il minimo, nel giugno 1904 raggiunsero il massimo, tra gli anni che qui si considerano.

Anno	Entrate doganali	Aumenti	Diminuzioni
1886-87	8,976,160.84	—	—
1887-88	7,630,421.96	—	1,345,738.88
1888-89	10,005,282.35	2,374,860.39	—
1889-90	9,580,361.49	—	424,920.86
1890-91	10,875,714.22	1,295,352.73	—
1891-92	8,354,824.69	—	2,520,889.53
1892-93	7,751,814.85	—	603,009.84

Anno	Entrate doganali	Aumenti	Diminuzioni
1893-94	8,078,870.77	327,055.92	—
1894-95	9,844,465.82	1,765,795.05	—
1895-96	8,543,110.62	—	1,301,355.20
1896-97	7,682,454.85	—	860,655.77
1897-98	8,234,912.16	552,457.31	—
1898-99	8,439,308.22	204,396.06	—
1899-900	12,096,214.16	3,656,905.94	—
1900-901	11,538,949.48	—	557,264.68
1901-902	10,629,488.64	—	909,460.84
1902-903	10,516,556.07	—	112,932.57
1903-904	13,464,465.41	2,947,909.34	—

Anche le condizioni industriali del porto sono migliorate: gli Spagnuoli ci tenevano un buon bacino galleggiante, capace di grosse navi, gli Americani lo portarono a Pensacola (vi è entrato il « Dogali » nel 1905); ma l'industria privata lo ha sostituito con uno quasi simile ed ha anche approntata un'officina di riparazione.

Una delle cose che prima colpiscono chi arriva all'Avana, sono i resti del « Maine », e mi prese naturale curiosità di andarli a visitare. Se il mio giudizio non falla, il disastro fu prodotto da una esplosione interna, ed invero senza questa ipotesi io non saprei spiegarmi come il ponte superiore della nave si sia in parte piegato rovesciandosi su sè stesso. Sono quindi indotto ad accettare la spiegazione degli Spagnuoli, anzichè quella degli Americani.

La colonia italiana nella provincia di Avana comprende circa 334 individui: alcuni professionisti, parecchi dedicati al commercio (tra cui molti merciai ambulanti), il resto operai. Sono tutti in generale solerti, laboriosi e stimati, ma non hanno fortune rilevanti.

GIAMAICA.

Lasciai l'Avana per recarmi a Kingston (8 a 12 agosto, 770 miglia), capitale dell'isola di Giamaica. Questo nome nella vecchia lingua nativa significa: « terra fertile, alta, boscosa, ed irrigata da molte acque », e queste invero sono le caratteristiche dell'isola.

Una catena di montagne, i cui punti più elevati si trovano verso oriente (Blue-Mountains, con altezza massima di 7300 piedi), la percorre da est ad ovest, ed altre catene secondarie si staccano da essa, onde assai vario ed accidentato risulta il terreno.

È possibile quindi trovare nell'isola le temperature più varie, fino ad un minimo di 6° C., e se ne è tratto profitto per costruire nelle montagne delle case e degli alberghi che sono dei veri sanatori.

I numerosi fiumicelli che scendono dai monti corrono principalmente da nord a sud, sono abbelliti da cascate, e riescono assai utili all'agricoltura; vi sono pure sorgenti di acque termali e minerali a cui si assegna un certo valore.

L'isola, con una lunghezza di 144 miglia ed una larghezza massima di 49 miglia, ha una superficie di 4207 miglia quadrate, di cui buona parte è coltivabile, ma ora sono in lavoro solamente 644 miglia quadrate. Vi sono anche miniere di ferro, rame, piombo, manganese, cobalto, ecc.; ma, fatta eccezione della provincia di Santa Clara, non danno, per ora almeno, risultati incoraggianti per la loro industria.

La nuova popolazione dell'isola (al solito i primitivi abitanti sono spariti) andò sempre crescendo, come qui appare:

	Anno 1660	1673	1775	1844	1903
Abitanti	2200	17,272	209,617	377,433	758,434

La maggioranza è gente di colore, tra la quale, oltre i neri, bisogna comprendere i *coolies*. L'immigrazione di questi ultimi cominciò quando cessò la tratta (1845), e finora ne sono arrivati in complesso 28,418, ma, tenuto conto dei rimpatri e delle morti, ne restano 12,000.

Per le solite ragioni che già enumerai, anche questa non è terra adatta alla nostra immigrazione, e fortunatamente si può dire che Italiani quasi non ce ne sono. Ed invero a Kingston, per quanto potetti sapere, non v'era che un vecchio orologiaio e un figurinaio.

Le condizioni economiche dell'isola sono messe in rilievo dagli specchi seguenti:

Entrate dello Stato nel 1902-903	L. st. 856,514
Spese dello Stato nel 1902-903	» 788,847
Rendite delle parrocchie (1) nel 1902-903	» 139,737
Spese delle parrocchie nel 1902-903	» 131,264

(1) L'isola conserva la vecchia divisione in parrocchie.

IMPORTAZIONE.

	Anno 1898-99	1899-900	1900-901	1901-902	1902-903
Lire st.	1,814,793	1,886,865	1,792,069	1,775,921	2,029,495

ESPORTAZIONE

	Anno 1901-902	1902-903
Lire sterline	1,939,142	2,292,335

PERCENTUALE DELL'IMPORTAZIONE DISTRIBUITA PER PAESI.

	Anno 1900-901	1901-902	1902-903
Inghilterra	45.2	46.8	50.1
Stati Uniti N. A.	43.4	43.3	40.3
Canada	8.5	7.0	6.9
Altri paesi	2.8	2.9	2.7

PERCENTUALE DELL'ESPORTAZIONE.

	Anno 1898-99	1899-900	1900-901	1901-902	1902-903
Inghilterra	20.6	19.3	18.8	21.1	19.1
Canada	1.5	1.6	1.7	1.6	2.3
Stati Uniti N. A.	59.0	63.6	63.7	65.6	68.1
Altri paesi	18.9	15.6	15.8	11.7	10.5

PERCENTUALE DELL'ESPORTAZIONE
DISTRIBUITA SECONDO I PRODOTTI PRINCIPALI.

	Anno 1898-99	1899-900	1900-901	1901-902	1902-903
Zucchero	9.8	10.8	9.0	7.7	7.6
Rhum	6.1	7.2	8.2	6.4	7.0
Caffè	10.5	7.8	7.9	7.8	5.9
Legno	8.8	4.8	5.5	6.2	5.1
Frutta	41.4	45.0	43.2	51.6	59.3
Pimento	8.3	9.7	9.6	4.0	4.1
Altri generi	15.1	14.7	16.6	17.0	11.0

NAVI (VAPORI E VELIERI) ENTRATE NEI VARI PORTI.

	Anno 1898-99	1899-900	1900-901	1901-902	1902-903
Velieri	445	394	281	242	237
Vapori	975	793	756	928	1034

TERRE IN COLTIVAZIONE NEL 1903.

Specie di coltura	Cocchi	Banani	Canna	Caffè	Zenzero
Acrici inglesi	14,396	37,543	27,797	31,670	175
Arrowroot	Cacao	Tabacco	Frutta	Erba guinea	Pastura
21	2,978	258	134,253	122,653	373,822

Una buona strada circonda l'isola, e da varî suoi punti partono diramazioni che stabiliscono le comunicazioni tra il nord e il sud; vi sono inoltre 1100 miglia di strade secondarie, e le linee ferroviarie da Kingston a Montego-Bay (112 miglia), da Kingston a Porto Antonio (75 miglia), da Kingston ad Ewaston (29 miglia).

*
* *

Il commercio dell'isola si svolge principalmente a Kingston. Questa città, che ora il terremoto ha devastato, è edificata in una insenatura della costa sud, aveva 46,542 abitanti, era ricca ed importante, ed offriva alle navi il mezzo di procurarsi ogni sorta di provviste ed anche buon carbone.

Costruita quasi tutta in piano, ha le strade ad angolo retto, trams e luce elettrica, un'importante Società per l'incremento dell'agricoltura, molte istituzioni di beneficenza, buoni *clubs*, case bancarie, due giornali, alcune riviste e molte scuole. Il suo porto è sicuro, ma i venti (non il mare) meridionali vi arrivano, perchè dalla parte sud è chiuso da una lunga, sottile ma bassa striscia di terra (Palisadoes) che in qualche punto sembra quasi una diga artificiale. Innanzi al Palisadoes si estendono molti banchi, che concorrono a facilitare la difesa del porto tanto nel senso marinesco che in quello militare, e che lasciano due passi di approdo, l'uno nel senso sud-nord, l'altro di est-ovest. Entrambi sono ben segnati da boe e segnali, e conducono all'estremità ovest del Palisadoes o nel punto ove sorge Port-Royal.

Questa città era molto importante prima del terremoto del 1692. tanto che si considerava come la più bella delle Indie occidentali, ed era rinomata per le ricchezze che vi avevano accumulate i filibustieri. Si tentò ricostruirla dopo il disastro, ma fu di nuovo mezza distrutta nel 1722 da un uragano e nel 1816 da un incendio. Ora si può dire che non vi è altro che l'arsenale di riparazione della Marina inglese, un ospedale militare, la residenza del commodoro, comandante la piazza, le caserme, e nelle vicinanze i forti, da cui dipende tutto un sistema di difesa subacqueo.

Tra Port Royal e Kingston, al di dentro del Palisadoes, vi sono degli altri banchi ed il canale di comunicazione, molto stretto per una buona parte, è anch'esso individuato da segnali, ma non si può fare molto assegnamento di trovarli sempre tutti a posto.

*
* *

Da Kingston tornai a Santiago (dal 21 al 22 agosto, miglia 185) ed all'Avana (dal 9 al 13 agosto) e di qua ritornai a Santiago (dal 27 settembre al 1° ottobre), per proseguire poi (18 ottobre) per Trinidad.

Nell'ultima traversata dall'Avana a Santiago ebbi a sperimentare una notevole depressione barometrica che per altri 16 giorni si manifestò nel mare Caraibico.

A questo proposito rammenterò che lasciai l'Avana nel forte della stagione degli uragani, ma le apparenze del tempo alla partenza erano abbastanza buone, perchè, pure essendo da un paio di giorni il barometro un poco basso, anche secondo le opinioni dei meteorologi del collegio di Belen (Avana) e del Weather Bureau, la variazione non era tale da preoccupare e le notizie generali erano buone. Importante invece era la scelta della rotta ed a me parve conveniente di farla in base alle leggi degli uragani delle Antille, dedotte dal padre Viñas, ed ora accettate e verificate dal Weather Bureau e da tutti i marinai che frequentano questi mari. Secondo le dette leggi, nella prima decade di ottobre gli uragani delle Indie Occidentali seguono una rotta media che, partendo da Barbados, tangenzia l'isola di Giamaica (costa Nord) e il Capo Sant'Antonio, e la zona pericolosa comprende il canale di Bahama, tutta Cuba e Giamaica fino a 100 miglia al Sud di quest'ultima. In base a ciò, e tenuto conto che un temporale diretto verso il canale di Yucatan è avvisato all'Avana almeno 48 ore prima, ne segue che una nave la quale lasci quel porto con tempo buono, ha quasi sempre la certezza di superare in buone condizioni il passo di Yucatan e di arrivare sempre con tempo bello 200 miglia più al Sud, od a Ponente di Pedro Bank, e far rotta per Trinidad o per il Sud America, mantenendosi sulla zona libera dai cicloni. Ma se per economia o per costruzione non può correre molto, le rimarrà in generale la possibilità di raggiungere in tempo utile, se ha indizio di un uragano, i porti di Cienfuegos, Santiago o Kingston.

La rotta invece lungo la costa settentrionale di Cuba, mentre è scartata da molti per la rapidità delle correnti, che diventano pericolose nella nebbia di un uragano, ha l'inconveniente di mantenere una nave, diretta al Sud fino al passo tra Barbados e Tri-

nidad, ossia per tutta la traversata del mar Caraibico non solamente nella zona degli uragani tropicali; ma anche per oltre miglia 700 in quella degli uragani che si formano al Nord del mare Caraibico stesso. E naturalmente il detto canale non è raccomandabile neanche per chi dal Sud di Cuba o di Giamaica si dirige all'Avana, non soltanto per le ragioni anzidette, ma perchè il guadagno derivante dalla minor distanza si perde in causa della forte corrente contraria. E, a proposito di corrente, è opportuno aggiungere un'osservazione che ho avuto occasione di fare all'ovest di Cuba. I portolani accennano alla possibilità, in certe condizioni speciali, di una controcorrente meridionale tra la detta isola ed i Caimani, ma io ho sempre trovato debole la grande corrente a Nord-Ovest e la controcorrente l'ho incontrata da Giamaica a Capo Sant'Antonio, mentre le condizioni indicate dai portolani non erano verificate. Ritengo perciò che:

a) nell'epoca sopracitata, la rotta più sicura per una nave che dall'Avana si dirige al Sud del mare Caraibico, è quella a Ovest di Cuba, mantenendosi vicino a quest'ultima;

b) in ogni caso, una nave diretta dal Sud del mare Caraibico verso il canale di Yucatan farà bene a tenersi largo da Cuba ed a passare anche ad Ovest dei Caimani, se presso Giamaica osserva degli indizi della controcorrente.

Ciò premesso dirò che, camminando io a velocità economica, ebbi tempo discreto nella traversata iniziata il 27 settembre, di cui sopra ho cominciato a parlare, fino al Sud dell'isola di Pinos, ma nella notte del 29 settembre il barometro cominciò ad abbassarsi ed il vento si stabilì da Est a Nord-Est con abbastanza forza. Il giorno seguente l'abbassamento del barometro si accentuò sempre più, le sue oscillazioni diurne divennero meno ampie, il mare ed il vento crebbero ed il cielo assunse un aspetto minaccioso. Nella notte del 30, oltre il mare levato dal vento, si manifestò una onda (onda di fondo, come si chiama qui) proveniente da S.S.O. ed i piovaschi divennero forti e spessi. La vicinanza quindi di un uragano apparve evidente e cercai subito di precisare il lato in cui mi trovavo. Lo studio generale di tale argomento mi aveva già appreso un principio molto semplice, che non ho mai visto citato nei trattati di manovra, ma che può essere utile in molte circostanze e che nel caso attuale mi permetteva di seguire a far cammino, pur osservando con regolarità ed anche con

più speditezza le variazioni del vento. Ma questo si manteneva costante in direzione, quindi ad un primo esame si poteva supporre che fossimo sulla traccia del centro del temporale. Però, nella regione in cui mi trovavo, l'uragano doveva avanzare verso di noi, in conseguenza il barometro avrebbe dovuto precipitare, mentre scendeva solamente con lentezza e l'onda ciclonica avrebbe dovuto provenire da un rombo intorno a S.E, invece che da O.S.O; quindi dedussi con certezza che io mi trovavo nel lato dritto dell'uragano, e propriamente in quella zona che alcune volte si manifesta e nella quale la circolazione del vento non acquista la forma circolare ordinaria, ma l'aliseo conserva la sua direzione costante, salvo ad acquistare violenza temporalesca. Mi ero quindi incontrato in quel caso che gli autori chiamano dubbio e che può dar luogo a dannosi errori, perchè, se una nave giudica erroneamente di essere sulla rotta del centro e poggia, si va a cacciare nel pieno dell'uragano. Gli autori stessi non studiano abbastanza, mentre dovrebbero farlo, questa circostanza, contentandosi solamente di additarla ai naviganti.

Nel caso mio, chiarito il dubbio, ed avendo usata anche la precauzione di restare qualche ora alla cappa, conclusi che non era opportuno di poggiare a Cienfuegos, perchè l'onda ciclonica doveva averne quasi bloccata l'entrata, ma che invece, facendo rotta verso levante, mi sarei allontanato dal temporale. Così infatti feci e le mie previsioni si verificarono, il barometro cominciò a salire ed il 1° ottobre penetrai nel canale fra Giamaica e Cuba con tempo rimesso. Ma nel corso della giornata la colonna barometrica cominciò nuovamente a discendere e nelle ore pomeridiane restò stazionaria con apparenza di non voler risalire nell'ora del massimo, mentre una bianca piuma di cirri si levava verso levante. Dovetti quindi giudicare, ed in seguito mi convinsi di aver ragione, che mi ero allontanato da una perturbazione, ma mi avvicinavo ad un'altra, e che era perciò importante raggiungere il ridosso dell'ottimo porto di Santiago prima che il mare levato dalle prime raffiche ne avesse resa pericolosa la stretta entrata. Aumentai perciò di velocità e nella notte ancorai a Santiago.

L'indomani richiesi subito notizie all'Osservatorio del Collegio di Belen, all'Avana, e mi fu risposto che effettivamente una perturbazione (qui chiamano perturbazioni gli uragani in forma-

zione) si era formata presso i Caimani, che molto mare si era levato a Cienfuegos e che un'insolita depressione si estendeva su tutto il mare delle Antille. Nessuna notizia però si aveva di una perturbazione a levante di Cuba, ma in seguito seppi che erano interrotte le comunicazioni con San Domingo e quindi mancavano i dati in proposito.

Il barometro nei giorni seguenti ebbe sempre un andamento irregolare ed il 10 ottobre l'Osservatorio del Collegio di Belen segnalò la formazione di un temporale in prossimità di Giamaica, mentre da questa isola telegrafavano « tempo sospetto ». Il barometro seguì a scendere da per tutto e mi parve chiaro ormai che la inusitata ed estesa depressione dava ed avrebbe seguito a dar luogo a molti temporali locali, finchè una perturbazione predominante non avesse vinto quelle parziali, e, traversando tutta la zona depressa, ne avesse ristabilito l'equilibrio. Infatti il giorno 12, mentre il Collegio di Belen telegrafava che la perturbazione sopraddetta era giunta al piccolo Caimano, da Washington giungeva un altro telegramma annunziante una grande perturbazione presso San Domingo, e da Nuova York si segnalava un uragano presso l'Honduras. Così dopo parecchi giorni si ripeterono delle condizioni meteorologiche analoghe a quelle da me osservate il 30 settembre, ma più gravi, perchè questa volta contemporaneamente si manifestarono tre temporali. Di quello di Honduras non ho notizie precise, quello presso i Caimani si risolse senza svolgere la sua traiettoria, ma devesi ritenere che entrambi esercitarono influenza su quello di San Domingo, perchè quest'ultimo ebbe forse una traiettoria irregolare, ed, a mio giudizio, una velocità troppo piccola. Infatti esso passò su Cuba solamente il 17, e traversò le provincie di Porto Principe e Santa Clara, producendo molti danni.

Intanto tutti i vapori ancorati a Santiago avevano sospesa la partenza ed è bene ricordare anche che due altri i quali furono costretti ad entrare durante il temporale, penarono molto. Uno dovette aspettare tutta una notte alla cappa e l'altro poco mancò non si perdesse nell'imboccare la stretta entrata. Passato (il 17) il temporale ad Ovest di Santiago, il mare andò calmandosi e perciò le navi, compresa la mia, presero il largo.

A questo punto devo manifestare tutta la mia ammirazione per l'organizzazione veramente grandiosa del servizio meteorolo-

gico dell'Ufficio Centrale di Washington, ed anche per quella più modesta, ma molto intelligente, del Collegio Belen d'Avana. Devo anzi dire che a Santiago quest'ultimo è molto popolare ed il Console inglese ivi residente, signor Mason (cortesissima persona che fa da osservatore), è sempre occupato coi capitani mercantili che chiedono notizie. E queste notizie provengano da Belen o siano quelle più complete di Washington, sono sempre preziose. Grazie a molte cure ed alle dette notizie, ho potuto evitare due cicloni, traversare il mare delle Antille diverse volte nella stagione più forte degli uragani con relativa sicurezza, e si deve ritenere che una nave a vapore può spesso fare lo stesso, onde per opera dei detti Osservatori il mare delle Antille, così battuto dai temporali, è reso meno pericoloso.

Giudico quindi il Weather Bureau una delle più pregevoli istituzioni moderne, tanto più che, oltre ai naviganti, rende anche grandi servigi agl'ingegneri, agli agricoltori ed ai malati e durante la guerra fu di molta utilità alla squadra americana. Ritengo quindi sia di grande interesse per chi viene in questi mari di mettersi fin dal primo porto di approdo in relazione cogli osservatori sopra citati, cosa tanto più facile in quanto che non costa spesa.

Utilissimo è anche lo studio delle sapienti memorie del padre Viñas che credo poco sparse fra di noi. E a questo proposito debbo anche ricordare che ho visto un grandissimo numero di opuscoli inglesi e nord-americani, in cui sono raccolte, sotto forme semplici e piane, le principali norme sui cicloni, specialmente nell'interesse dei capitani dei velieri mercantili, che non hanno il modo e la preparazione per fare uno studio profondo di questo importante argomento. A me pare quindi che sarebbe utile e necessaria una simile pubblicazione italiana e che converrebbe distribuirla gratuitamente ai capitani mercantili.

*
* *

Lasciato Santiago trovai tempo bello, come era da prevedere, tanto più che nella terza decade di ottobre gli uragani non vengono più dall'Oceano, ma si formano nel mar Caraibico, a ponente di Curaçao.

In vicinanza di Trinidad sperimentai corrente molto forte verso N. O., ma grazie a buone serie di osservazioni, specialmente

di notte, atterrai con grande esattezza e, penetrando nel golfo di Paria per la bocca di Navios, mi ancorai a Port of Spain il mattino del 23.

Restai nel golfo di Paria fino al 20 novembre, ma nel frattempo feci una corsa a Macuro (28 ottobre) per studiare (29 e 30 ottobre) quel porto, ed a La Brea (30 ottobre) per visitare il famoso lago di asfalto.

TRINIDAD.

L'isola di Trinidad, con una superficie di 1754 miglia quadrate ed una popolazione di 225,149 abitanti, è ricca e fertile: produce principalmente zucchero, caffè, cacao, cocchi, asfalto; ha stabilimenti per l'estrazione dello zucchero, dell'olio di cocco, e forse possiede carbone ed olii minerali; ma importa, al solito, tutto quello che occorre alla vita.

La sua capitale, Port of Spain, è una delle principali, se non la principale, città delle Indie Occidentali inglesi: ha clubs ed associazioni sportive notevoli; parecchie società di beneficenza; banche; molte scuole; otto riviste; fabbriche di ghiaccio, di sapone, di fiammiferi, di sigari, di sigarette, di cioccolata (poco buona però) e di paste; trams e luce elettrica. Le navi vi si possono assai ben rifornire, fatta eccezione al solito per il carbone, perchè questo è di qualità assai scadente, tanto che mi decisi, e ne fui contento, ad acquistare mattonelle (marca corona).

L'acqua (ripeto che io mi servivo di quella di terra solamente per la macchina e le lavande) si ha dal Governo a relativo buon mercato, se si manda a farla con le proprie lance, ed intendendosi con la Capitaneria si può avere a tutte le ore.

Finalmente è anche possibile fare qualche riparazione e presto, grazie all'opera intelligente del governatore, vi sarà un grosso bacino che accrescerà di molto l'importanza del porto.

L'isola ha buone strade ed anche delle piccole linee di ferrovia che partendo da Port of Spain vanno a Sangra Grande (25 miglia), a San Fernando (35 miglia), a Tabaquite (15 miglia di diramazione dalla linea precedente) ed a Prince Town (10 miglia di diramazione come sopra). Gli ufficiali esteri con la semplice esibizione della loro carta da visita sono ammessi gratis su queste linee.

L'isola ha terre accidentate e belle montagne, onde sarebbe facile preparare delle località per godere un po' di fresco durante i mesi caldi, umidi e debilitanti dell'estate, ma nulla è stato fatto in proposito, non ostante che in città si siano spesi dei danari e non pochi per preparare luoghi adatti ad ogni specie di *sport*. Ciò mi meravigliò, ma mi dissero che i ricchi preferivano andare a cercare il fresco in Europa e che gli altri si astengono da quel genere di imprese per non avere noie dai neri.

Le seguenti cifre dimostrano le condizioni economiche dell'isola di Trinidad:

	Anno 1902-903	Anno 1903-904
Entrate dello Stato . . . L.st.	778,414	804,440
Spese	737,045	818,860

IMPORTAZIONE IN LIRE STERLINE.

	Anni		
	1901-902	1902-903	1903-904
Inghilterra	920,509	983,216	904,804
Colonie inglesi	213,689	286,607	284,227
Francia	70,518	87,727	81,193
Germania	36,383	47,776	49,995
Olanda	83,695	32,566	12,293
Spagna	15,924	14,036	14,243
Austria	2,166	748	2,542
Stati Uniti	647,147	702,189	675,769
Italia	9,179	2,526	2,319
Totali	2,651,600	2,672,087	2,526,450

ESPORTAZIONE IN LIRE STERLINE.

	Anni		
	1901-902	1902-903	1903-904
Inghilterra	706,173	629,194	603,981
Colonie inglesi	80,519	103,848	66,795
Francia	303,247	449,249	322,787
Germania	52,694	58,268	52,080
Olanda	112,524	77,051	55,399
Spagna	1,651	1,482	1,117
Austria	5,309	1,428	3,367
Stati Uniti	817,244	822,286	945,282
Italia	778	244	572
Totali	2,445,651	2,472,181	2,275,241

VALORI DEI PRODOTTI PRINCIPALI NEL 1903-904.

Asfalto . . . L.st.	178,984	Asfalto purificato . L.st.	19,732
Cacao	1,062,417	Noci di cocco	20,052
Bitter	28,130	Caffè	12,592
Farina	10,348	Chincaglierie	20,813
Zucchero	438,400		

STATO DELLE TERRE NELL'ANNO 1903-904.

Terre coltivate acri 300,000, compresa Tobago.

Terre non coltivate acri 895,500.

<i>Estades</i> di zucchero n. 93 - sup.	59,000 acri - prodotti	47,778 tonnellate
» cacao » 595 - »	190,000 »	» 36,154,048 libbre
» cocco » 61 - »	12,000 »	» 9,985,207 noci
Coltivazioni varie » 90 - »	39,000 »	

NAVI ENTRATE A PORT OF SPAIN NEL 1903-1904.

Navi a vela 2633 — tonn. 86,512 — Italia 0

» » vap. 601 — » 85,117 — » 36

Da queste indicazioni si possono trarre le solite conseguenze circa il nostro commercio; ma in questo caso sono più dolorose del solito, perchè qui abbiamo una linea di navigazione e spesso i nostri vapori sono carichi di pasta ed altre merci di Francia che potremmo con facilità mandare anche noi. Basterebbe occuparsene per vedere immediatamente crescere il nostro commercio, ed il console di Francia m'indicava egli stesso le cose che avremmo potuto fare e mi faceva notare che egli era riuscito a far crescere il commercio del suo paese di oltre un terzo in meno di due anni.

Dai numeri precedenti appare che l'asfalto è uno dei prodotti importanti dell'isola e perciò il Pitch Lake, oltre ad essere una fonte di ricchezza, è anche una delle sue curiosità.

Su di una piccola collina, presso La Brea, si allarga un esteso piano (104 acri), incorniciato da verdi alberi e da una piccola ferrovia, e tutto coperto da materia nera sufficientemente compatta, tanto che vi si può camminare sopra, e che costituisce l'asfalto. Numerosi operai ogni giorno ne portano via grande quantità e, mediante una ferrovia aerea, lo mandano fino al mare, dove è versato direttamente nelle stive delle navi accostate ad un apposito molo. Ma i fori scavati per l'estrazione presto si ricolmano da loro, cosicchè il piano (o il lago come si chiama) sembra che non perda mai niente.

Vi è anche in vicinanza del lago una officina per distillare l'asfalto greggio ed a poca distanza, verso San Fernando, altri piccoli laghi di asfalto, ma di natura un po' diversa.

Del porto di Macuro o di Cristobal Colon a cui ho accennato sopra farò la storia, così come me la raccontarono sul posto, senza aggiungerci nulla di mio e senza far commenti.

Il Venezuela ha stabiliti enormi diritti d'importazione: sovente, con nomi diversi, ne fa pagare parecchi su di un solo oggetto, e come se ciò non bastasse, ora tutte le merci sono gravate in più di una tassa del 30% del loro valore, definita col pomposo nome di contribuzione di guerra, perchè serve per pagare il debito europeo. Data questa enorme fiscalità, e tenuto conto delle condizioni locali, il contrabbando si è stabilito su scala larghissima, e lo si esercita quasi come un mestiere. Ciò non ostante, per facilitare, dicono, i traffici con l'Europa, si è ricorso allo strano espediente di imporre un nuovo gravame, ossia si è stabilito che tutte le merci provenienti dalle Antille debbano pagare un altro 30% addizionale del loro valore. Fino al 1903 però era lecito trasbordare dai transatlantici sulle navi locali, in qualsiasi porto delle Antille, le merci provenienti dall'Europa e mandarle nel Venezuela in esenzione della detta imposta, e di ciò si avvantaggiavano principalmente Curaçao e Trinidad, perchè offrivano gli scali più opportuni per le navi che caricavano merci pel Venezuela. Ma il generale Castro, quando trionfò della rivoluzione, sopprime la detta facilitazione perchè, dicevano sul posto, nelle località ora menzionate si era rifugiata la maggior parte dei suoi avversari politici, e perchè in esse si sogliono preparare le rivoluzioni del Venezuela. Ma ufficialmente si disse che quel provvedimento aveva lo scopo di dare un gran colpo al contrabbando, e per non obbligare i vapori che portavano merci pel Venezuela e che facevano gli scali di Trinidad e Curaçao a cambiare i loro itinerari, e per facilitare le cose ed evitare inconvenienti si stabilì di aprire sulla costa venezuelana i porti di Macuro o Cristobal Colon e di Tucacas che rispettivamente sono vicinissimi agli ora nominati ancoraggi.

Che io sappia, in Europa non si fece gran caso di queste novità, eppure esse violavano recenti patti internazionali, perchè le dogane dei porti venezuelani impegnate per pagare il debito europeo, furono ben definite, e coll'aprire di nuovi porti non

compresi nei patti, si diminuivano i proventi destinati ai creditori. Non occorre parlare del porto molto infelice di Tucacas, quello di Cristobal Colon o Macuro è situato a ponente della Gran Bocca del Drago e propriamente a 4 miglia circa all'ovest dell'isola di Goose. Ha forma semicircolare, è profondo circa mezzo miglio, è largo alla bocca poco più di un miglio ed è rivolto a mezzogiorno. Terre alte e scoscese con poca o quasi niente spiaggia lo circondano, e un piccolo sperone partente dalle alte colline che sorgono a tramontana, lo divide in due insenature, note sotto il nome di Macuro (quella a ponente e che dà nome a tutto il porto), e di Aricagua (quella a levante). Più fonda e più grande è la Baia di Macuro, più piccola e più quieta è quella di Aricagua, ma entrambe sono battute in pieno dal mare di mezzogiorno, e perciò sono poco adatte a formare un porto commerciale, e raramente potrà utilizzarsi il molo di sbarco che vogliono costruire in un prolungamento dello sperone anzidetto. Inoltre una corrente di marea che giunge fino a 5 miglia all'ora, domina innanzi alla baia, rendendone più disgraziate le condizioni.

Avanzando colle necessarie precauzioni ancorai in circa 10 m. di fondo tra le due punte che chiudono la baia ed a poca distanza da terra. Il fondo, come poi verificai, decresce regolarmente senza scogli o bassi fondi, cosicchè una nave a vapore che viene da ponente (come generalmente avverrà) può correre parallelamente alla costa mantenendosi almeno un miglio da terra (se passa al nord dell'isola di Goose) per evitare lo scoglio che è presso la punta di levante di detta baia (è meglio però passare al sud dell'isola di Goose), e quando rileva l'estremo ovest dello sperone sopracitato per circa 355° può dirigere per esso, tenendo conto della corrente, ed andare a dar fondo nella profondità d'acqua conveniente.

Tra tutti i grandi lavori progettati, non trovai fatte che poche baracche coi titoli pomposi di depositi della dogana, di casa dell'Amministratore, ecc., ed i soli abitanti erano numerosi impiegati, alcuni ingegneri, 150 soldati, e pochi neri. Ma con la instabilità solita delle cose del Venezuela, qualche mese dopo la mia visita l'entusiasmo per Macuro era finito, e la Trinidad aveva di nuovo ottenuto la facoltà di eseguire trasbordi pel Venezuela, senza il gravame del famoso 30%.

(Continua).