

## 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)

### L'ORENOCO.

Quando giunsi la prima volta a Trinidad cercai in tutti i modi di organizzare una visita all'Orenoco, sperando di potermi spingere col « Dogali » fino a Città di Bolivar. A questo proposito importa tener presente che il fiume ha sei bocche ed un delta di 160 miglia, ma solamente la bocca meridionale (Bocca Grande) è adatta per le navi.

La piena avviene in agosto, e siccome la differenza di livello rispetto alla secca è assai notevole, in quell'epoca dentro la barra vi sarebbe fondo anche per grosse navi. Ma poi l'acqua si abbassa con abbastanza rapidità, e verso la fine di ottobre od ai primi di novembre nel passo di Panapana (uno dei più pericolosi perchè il fondo è scoglio), difficilmente si trovano 18 piedi e presto si ha ancora meno. Gli idrografi americani perciò raccomandano i mesi di agosto, settembre ed ottobre come i più adatti per la navigazione del fiume colle navi, ma è chiaro che conviene, per chi può scegliere il suo tempo, di profittare del mese in cui il fiume sta per arrivare al massimo della piena, ma non l'ha ancora raggiunta; onde una spedizione esplorativa, con nave come il « Dogali », dovrebbe tentarsi tra gli ultimi giorni di luglio e la prima metà d'agosto.

Una delle difficoltà maggiori di una simile impresa consiste nella traversata della barra che si estende davanti a Bocca Grande. Le coste essendo molto basse si vedono solamente quando si è molto vicini ad esse e si è già sulla barra, quindi le buone osservazioni astronomiche, lo scandaglio e le grandi conoscenze

---

(1) Continuazione. Vedi fasc. V, pag. 405; VI, pag. 514 e VII, pag. 679

locali devono essere la guida della navigazione. Le variazioni di livello del fiume non hanno influenza sensibile sulla barra in parola e la carta americana, che è la più recente, dimostra che vi si può trovare un canale con un fondo minimo di 16 piedi, salvo alcuni punti in cui ve ne sono solamente 15. Esso canale non è diritto ed è facile cadere in fondali minori, e benchè vi siano circa tre piedi di differenza di marea, non si può fare assegnamento su tutta questa differenza, perchè la barra è estesa e naturalmente conviene attaccarla a mezza marea. Però la differenza di un piede o poco più non deve preoccupare molto se il mare è calmo e se si riesce a tenersi dove il fondo è molle; ma solamente la pratica può insegnare il modo di raggiungere questo ultimo scopo. In vero i buoni piloti, basandosi sulla natura del fango, sanno dedurre la posizione della nave e la rotta da seguire per evitare i punti di fondo duro; il loro sussidio quindi è indispensabile a meno di accingersi a fare un lungo rilievo idrografico.

Tutto ciò fa dire ai pratici che per risalire il fiume con sicurezza non bisogna avere un pescare maggiore di 15 piedi da maggio a dicembre, e di 11 negli altri mesi, ma ritengono che in questi ultimi mesi anche con 11 piedi sia pericoloso il passaggio della barra con mare abbastanza grosso. E il mare grosso è tanto più da evitare in quanto che, visto lo scarso studio fatto finora della località, una nave grande, per naturale precauzione deve farsi precedere da una imbarcazione che scandaglia. Così infatti fece il « Dolphin » ed impiegò due giorni nella traversata della barra non ostante che fosse di piccola dimensione ed avesse a bordo due piloti, e propriamente i soli due che, in quel tempo, conoscessero la barra stessa.

Invero è difficile assai di incontrare pratici che abbiano questa qualità, perchè quelli che fanno servizio da Bolivar ai vari punti della costa venezuelana sono abituati a navi di poco pescare; ed i pratici del fiume che stanno sul battello fanale, ormeggiato dentro la barra, non vanno mai fuori di essa. A prescindere da tutto ciò, le mie ricerche ed i miei studi m'avevano convinto che anche con 16 piedi di pescare in acqua salata (o quasi 16.5 nell'acqua spesso dolce della barra) si può tentare il passaggio di questa (benchè finora vi sieno state solamente navi di meno di 15 piedi), quindi per passare col « Dogali » doveva:

1° accaparrarmi il pilota che in quel momento conosceva la barra;

2° arrivare presso la barra con un tempo buono, per aver modo di scandagliarla prima e durante il passaggio;

3° portare il pescare del bastimento da 18 a circa 16 piedi in acqua salata, ed assicurarmi in precedenza che nel Passo di Panapana ci fosse acqua sufficiente, perchè ormai la stagione propizia anzidetta era passata.

Dopo molte promesse di alcune persone di Trinidad, che si mostrarono di dubbia fede, e che mi fecero perdere un tempo prezioso, mandai da Trinidad stessa un ufficiale a Bolivar per cercare il pilota ed allora scoprii che per averlo ci voleva il permesso del presidente della repubblica, ciò che rappresentava un'altra perdita enorme di tempo. Ma l'ufficiale ora menzionato aveva un altro incarico, quello cioè di scandagliare, come dissi, i passi più difficili e specialmente quello di Panapana, perchè sulle informazioni dei pratici di quei luoghi bisogna fare un assegnamento relativo.

Egli trovò tre braccia scarse in quello di Panapana e perciò dovetti convincermi che la stagione era troppo inoltrata per tentare l'impresa, e che bisognava rinunciarci, perchè l'acqua presto sarebbe scesa ancora.

Ma per chi volesse tentarla è bene seguitare a dire qualche cosa.

Circa la seconda delle condizioni sopra dette non c'era da far altro che profittare di una giornata di bel tempo, accompagnato da buoni auspici, per partire da Trinidad, ma in generale il miglior tempo sulla barra si trova in agosto ed al principio di settembre, però anche in luglio si può sperare di trovare mare calmo.

Finalmente per chi, come me, fosse costretto a diminuire il carico di carbone per ridurre il pescare e quindi si dovesse poi trovare a non averne più abbastanza per l'andata ed il ritorno, siccome non c'è da contare sulla legna, occorre noleggiare un galleggiante che porti dentro la barra od a Barrancas una certa quantità di combustibile. Perciò cercai una goletta da portarmi a rimorchio, ma non mi fu possibile a Trinidad di trovarne una conveniente, e così pure riuscirono vani tutti i tentativi per mandare, a prezzi ragionevoli, col vapore fluviale o con dei barconi, un poco di carbone nei posti opportuni, attraverso le bocche del

fiume che corrispondono nel golfo di Paria. Estesero anche le mie ricerche a Macuro: sul momento golette non ce n'erano, e se anche ce ne fossero state, sarei andato incontro ad altre difficoltà provenienti dalle più strane preoccupazioni delle autorità e dal fatto che la dogana di Macuro può solamente mandare le navi a Barrancas.

Tutte queste noie m'insegnarono che chi volesse risalire con una nave da guerra l'Orenoco, dovrebbe, per quanto sia strano, combinare tutto a Caracas, ottenendo dal presidente il pilota e le facilitazioni necessarie. Circa poi la goletta, è sempre bene averne una con sé, non solo per il carbone, ma anche per sbarcare pesi in caso d'incaglio, perchè sul luogo niente si trova, ma conviene noleggiarla a Barbados.

La risalita dell'Orenoco da parte di una nave da guerra abbastanza grande, varrebbe a farvi accorrere molte navi del commercio che ora sono esitanti, perchè non si sa bene quali sono le vere difficoltà da vincere; l'impresa sarebbe perciò di grande utilità per il Venezuela, ma dati i fatti sopradetti c'è da domandarsi se val la pena di darsi tante noie per un paese che ostacola anzichè facilitare l'opera dei volontari. Ciononostante rimarrà sempre vivo in me il rincrescimento di non aver potuto, specialmente perchè la stagione era troppo inoltrata, visitare quel fiume. Avendo avuto in seguito la fortuna di fare gli altri fiumi delle Guiane e l'Amazzone, l'Orenoco avrebbe completato quel ciclo che avevo tanto desiderato.

#### LA GUIANA INGLESE.

Perduta dunque la speranza di risalire l'Orenoco, lasciai Trinidad diretto a Demerara (20 a 22 novembre 1904, miglia 381).

Uscito il mattino dal Golfo di Paria e doppiato nella sera Punta Galera, diressi, tenendo conto della corrente, ad una ventina di miglia al nord del fanale di Demerara, perchè data la natura della costa, non è consigliabile di serrarsi a terra con lo scopo di evitare la corrente equatoriale, e restare nel dominio delle correnti locali di marea.

Dopo Punta Galera l'acqua acquista presto un color limaccioso che non lascia più; fino al largo di Caienna, il fondo è

scarso anche a sufficiente distanza da terra e dagli 8°30' di latitudine nord navigai in profondità decrescente da 35 a 13 braccia. Grazie a numerose e buone serie di osservazioni ed al sussidio dello scandaglio (che non bisogna mai abbandonare in queste località) alle ore 6 e 30 del 21 determinai la mia posizione a 18 miglia a N. N. E. dal battello fanale, in 13 braccia di fondo (latitudine 7°15' Nord, long. 58° W) e diressi per esso seguitando a scandagliare e tenendo conto della corrente.

Ed a proposito di questa, bisogna notare che fino a circa 20 miglia da terra si sente l'influenza delle correnti di marea, le quali, salvo irregolarità, vanno in generale durante il flusso verso N. E. e tendono ad aumentare la corrente generale equatoriale diretta a N. O., e durante il riflusso verso S. O., tendendo a ritardare la corrente equatoriale ora detta.

Alle 7 e 30 del 21 stesso avvistai dritto di prora l'albero del battello fanale di Demerara, sormontato da una bandiera turchina, e più tardi, mentre cominciavo a scoprire il suo scafo, vidi anche gli alberi della costa e dietro ad essi i numerosi fumaiuoli delle fabbriche di zucchero.

Qui bisogna ricordare che la costa delle Guiane, compresa fra l'Orenoco e l'Amazone, è tanto bassa che in molti punti resta allagata dalle maree, e dal largo si vede soltanto una lunga fila di alberi con pochi o scarsi punti di riconoscimento, salvo presso Caienna, dove si trova qualche piccola collina. Ma siccome la linea dei fondi di 4 o 5 braccia si estende abbastanza lontano da terra, solamente dai suoi limiti il navigante comincia a vedere i detti alberi. La navigazione quindi è difficile e le difficoltà sono aumentate dalle correnti e bisogna, come dissi, fare osservazioni astronomiche e ricorrere spesso allo scandaglio.

Nelle località bene organizzate, come per esempio Demerara e Surinam, sono sistemati bastimenti fanali, fanali fissi e boe per delineare le barre, ed i portolani si sforzano a descrivere i fumaiuoli degli zuccherifici. Ma difficilmente lo straniero si sa raccapezzare in quelle descrizioni, e nel caso del Demerara i soli punti che si distinguono bene, quando però si è abbastanza vicini a terra, sono il faro della riva Est, il campanile della chiesa cattolica (con guglie e statue) e la guglia della chiesa protestante (a piramide acuminata). Inoltre il limite sopradetto dei fondi di 5 braccia lungo tutte le Guiane è suscettibile di variazioni molto

sensibili per le grandi quantità di materiali che vi trasportano i numerosi fiumi ed è notevole quindi il guadagno continuo della costa sul mare. In grazia di questo fatto si vanno continuamente formando nuovi terreni che risultano oltre ogni dire fertili, e che sono utilizzati per le grandi piantagioni di zucchero, caffè e cacao. La loro cultura non richiede nè concime, nè rotazione, ma solamente cura e continuità di lavoro, perchè come le buone crescono le cattive piante, ed un campo, se si trascurasse di accudirlo anche per un anno lo si vede ritornare allo stato selvaggio.

Ma per difendere le dette terre di acquisto ed i paesi che sono sorti su di esse nelle località più coltivate, da una parte contro il mare e dall'altra contro le inondazioni prodotte dall'acqua che straripa, dopo le forti piogge, dai pantani retrostanti, occorrono dighe, lavori in terra e tutto un sistema di prosciugamento che si fa funzionare colla marea, e che spesso, come a Georgetown, si completa con poderose pompe. E perciò, per preparare i terreni bassi alla cultura, occorre prima di ogni altro fare dei lavori idraulici (i canali poi servono anche come vie di comunicazione nelle piantagioni); non fa meraviglia quindi se gli Olandesi furono i primi a stabilirsi su questa terra, perchè essi si trovarono qui come nella vecchia patria, e seguirono nel tropico la lotta secolare intrapresa dai loro padri contro l'invadente Atlantico.

Segue da ciò che gli antichi limiti della costa apparsi ai primi esploratori si sono sempre più allontanati dal mare, e chi si interna nella regione, osserva per prima cosa i terreni di nuova formazione e successivamente un terreno paludoso con isole di sabbia, una striscia di foreste e finalmente una zona (murie o dune) coperta di sabbia bianchissima che rappresenta la vecchia costa. Dopo ricomincia ancora la foresta fitta e spesso impenetrabile, e ad una certa distanza dalle murie il terreno diventa ondulato, si alza, forma colline e più tardi montagne elevate, come quella per esempio del magnifico gruppo del Roraima, sul confine della Guiana inglese. Comincia allora la vera regione delle foreste, regione anche essa ricchissima, perchè ha alberi preziosi, oro (sabbia aurifera e qualche accenno a quarzo aurifero) ed un suolo ottimo per la cultura e, forse, meglio degli altri atto ad una colonizzazione bianca.

È notevole poi che di tratto in tratto la foresta s'interrompe

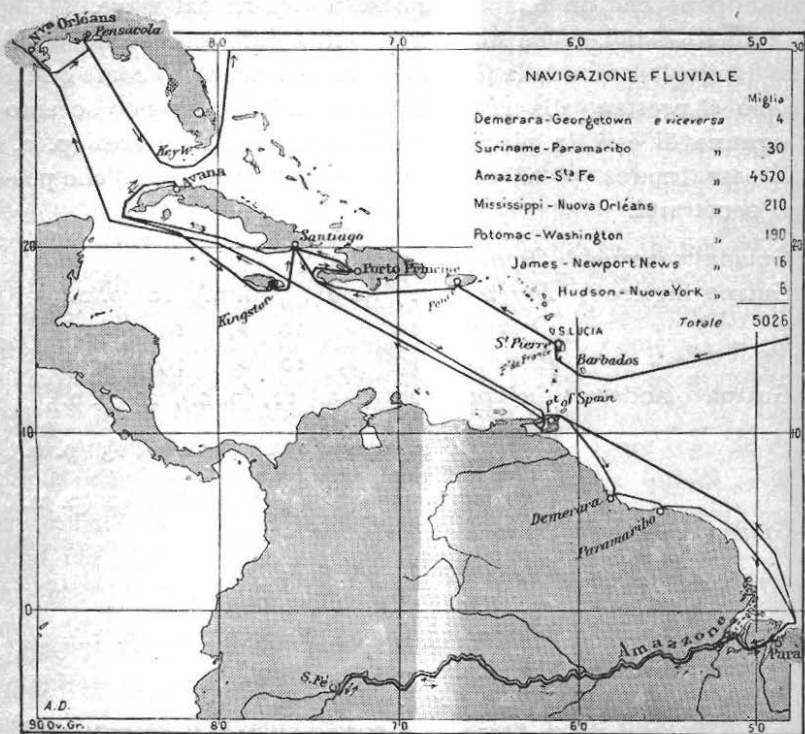
lasciando larghi campi sabbiosi, dove gli alberi non allignano, ma cresce solamente erba buona per pascolo. Questi campi si chiamano *savane*; alcuni sono poco estesi, altri invece, come quello di Pirara, nella Guiana inglese, coprono grandi estensioni e si suppone che un tempo siano stati coperti dal mare.

Numerosissimi, come ho detto, sono i fiumi che scendono al mare lungo le coste della Guiana, e tra essi ricorderò come quelli che più si prestano alla navigazione i seguenti, scrivendo accanto ad ognuno di essi, in piedi, le profondità ad alta marea (p. a.) ed a bassa marea (p. b.) ed il pescare delle navi (p. n.) che possono penetrarvi.

- |                      |                   |                                       |
|----------------------|-------------------|---------------------------------------|
| 1° Guiana venezuel.  | <i>Orenoco</i>    | 16 (p. n.),                           |
| 2° Guiana inglese    | <i>Berbice</i>    | 17 (p. a.), 7 (p. b.), 16 (p. n.)     |
|                      | <i>Demerara</i>   | 19 », 10 », 19 »,                     |
|                      | <i>Essequibo</i>  | 19 », 10 », 19 ».                     |
| 3° Guiana olandese   | <i>Surinam</i>    | 20 (p. a.) 12, (p. b.), 20 (p. n.),   |
|                      | <i>Saramacca</i>  | 15:16 (p. a.), 8 (p. b.), 13 (p. n.), |
|                      | <i>Coppename</i>  |                                       |
|                      | <i>Correntyne</i> | 15 (p. a.), 7 (p. b.), 10 (p. n.),    |
| 4° Guiana francese   | <i>Oyapok</i>     | 19 (p. a.) 7 (p. b.),                 |
|                      | <i>Approuague</i> | 10 (p. n.),                           |
|                      | <i>Cayenne</i>    | 13 (p. n.),                           |
|                      | <i>Maroni</i>     | 17 (p. a.), 8 (p. b.), 16 (p. n.),    |
| 5° Guiana brasiliana | <i>Amazzone</i>   | — navi grandi.                        |

Bisogna però tener presente che nella maggior parte dei casi il fango è così molle che vi si può strisciare per lunghi tratti senza pericoli; così per esempio sul Demerara i vapori sovente navigano mentre sono anche per 2.5 piedi nel fango. Io però, per non sciupare la pittura e per non mettere troppo fango nei condensatori, regolai le cose in modo da non dragare, o almeno da non dover dragare per oltre 7 o 8 cm. Perciò ancorai a circa 1000 m. dal battello fanale, per aspettare l'alta marea, e ripartii alle ore 14 e 30 perchè, essendo marea alta a Georgetown alle 15 e 35, grazie all'anticipo che c'è sulla barra (circa  $\frac{1}{4}$  d'ora), poteva avere quasi in tutto il percorso (circa 8 miglia, con 6 effettive di barra), acque alte. Il pilota, salvo che sul tratto medio, seguì sulla barra una rotta più a sud di quella raccomandata dal portolano e lasciò a sinistra, anzichè a dritta, le due boe che se-

gnano la barra, perchè avevano, come egli asseriva, arato verso levante. Ma a ciò non occorre badare, perchè il fondo è talmente variabile che, senza conoscenze locali, a poco possono servire le norme dei portolani. Lo scandaglio ci indicò sempre fondi supe-



*Navigazione della R. Nave Dogali nel Mar delle Antille.*

riori a quelli indicati dalla carta e dal pilota, ma ciò è dovuto al fatto che il piombo affonda per oltre un piede nel fango.

Superata la barra diressi per girare la punta del forte William (dove c'è la batteria che risponde al saluto) e mi presentai alla bocca del fiume, che a traverso del fanale verde (situato sulla sponda ovest) è larga meno di un miglio.

Allora mi apparve da una parte la riva sinistra (ponente) bassa e sormontata da una cortina verde che ripara le piantagioni di zucchero (*estades*), e dall'altra tutto il fronte ovest di Georgetown, che si stende per circa due miglia sulla riva destra del

fiume, con una lunga serie di pontili in legno. Questi si spingono sul fiume quanto è necessario per permettere ai bastimenti di ormeggiarsi lungo di essi, sono sormontati dai magazzini dove le principali ditte del paese accumulano le merci importate o quelle da esportare, e tutti insieme formano un complesso impressionante, perchè dimostrano a colpo d'occhio una ricchezza commerciale assai notevole. Dominante su di essi si eleva, con qualche pretensione artistica, la torre del mercato, ed a 200 metri dal traverso di questo mi ancorai in circa 25 piedi di fondo. La corrente cambia con la marea (la corrente di riflusso si stabilisce 30 minuti dopo dell'alta marea) e tanto il flusso quanto il riflusso sono molto forti perchè raggiungono e superano le 4 miglia; ma grazie alla vicinanza alla terra e profittando della minore forza della corrente verso le sponde, mi fu facile fare il traffico a remi colle nostre imbarcazioni: la gente del luogo però usa più opportunamente battelli che ricordano quegli classici dei Veneziani.

\*  
\*\*

Per avere una subita idea della città (che occupa un'area di 1200 acri inglesi, ha 53,000 abitanti ed è una delle più belle delle Indie Occidentali), salii sulla torre del mercato ed allora mi apparvero in prima linea le numerose case destinate al commercio e dietro ad esse un magnifico bosco verde in mezzo al quale facevano capolino le abitazioni. Le costruzioni in generale sono in legno o legno e ferro, alcune e specialmente quelle destinate al commercio od a pubblici servizi, sono grandi, elevate e coperte di vistose leggende che rivelano la loro destinazione (depositi di merce, fabbriche di ghiaccio, officine elettriche, posta, telegrafi, banche), altre riservate all'amministrazione, alla giustizia, ecc., mostrano una certa pretesa architettonica con lusso di colonne ed archi... di legno, ed altre, le più numerose riservate alle abitazioni private, sono spesso assai graziose e ci vetтуole e tutte lucide e pulite, come se fossero state dipinte a nuovo. In breve un insieme che rallegra e dimostra ordine, pulizia, civiltà e benessere.

A' piedi della torre del mercato passa Wather Street, l'arteria principale del commercio e vi si vede brulicare una folla cosmopolita appartenente alle razze più varie e disperate, dal-

l'Indi silenzioso, color di rame, all'Africano nero come l'ebano, dal Cinese sporco e trasandato, al *coolie* delle Indie orientali nell'artistico costume nazionale, dall'Inglese metodico e calmo come nella vecchia Albione al meridionale chiassoso e sbuffante per il caldo.

I grandi depositi dei moli spingono la loro fronte interna fino a Wather Street e molte volte si trasformano in ricchi negozi, dove si trova ogni ben di Dio, proveniente dall'Europa o dall'America del Nord. Tutte le altre strade della città (con uno sviluppo di 44 miglia) corrono parallelamente o normalmente a Wather Street, e basta traversarle per convincersi delle buone condizioni igieniche della città. Graziosi giardini e boschetti circondano tutte le case, lunghe file di alberi riparano le vie dal sole e la migliore pulizia regna da per tutto. Il centro poi di molte strade è traversato dai canali di prosciugamento, tenuti colla massima cura. Due file di alberi li circondano, un bel tappeto verde ne ricopre le sponde e spesso le acque sono quasi nascoste da quella pianta meravigliosa che è la Vittoria Regia (*Victoria regalis*).

Una rete di trams elettrici corre sulle strade della città; e la ferrovia, molte strade ordinarie e vaporini fluviali la uniscono con le fattorie ed i paesi più importanti della colonia; il telefono ed il telegrafo sono sistemati nelle località più importanti; un buon servizio di vetture pubbliche funziona tutto il giorno; un'ottima polizia assicura l'ordine; un regolare servizio di pompieri vigila sulle proprietà un po' esposte al fuoco causa la predominanza del legno nelle costruzioni; un acquedotto, sussidiato da forti pompe, manda da per tutto l'acqua per gli usi generali; cisterne capaci e buone provvedono l'acqua potabile e quattro mercati forniscono ogni sorta di vettovaglie. Oltre gli zuccherifici e le fattorie di cacao, situati negli *estades*, vi sono: tre fonderie ed officine meccaniche; segherie; officine per la luce elettrica; fabbriche di biscotti e di fiammiferi; ospedali; manicomi; istituti di beneficenza; clubs tra i quali è notevole il Georgetown club; due banche; molte associazioni tra cui è notevole la Royal Agricultural and Commercial Society, che ha anche una libreria di 17,000 volumi; un museo; una Camera di commercio; sei tra giornali e riviste; posti preparati per i giuochi e gli *sports* ai quali gli Inglesi, con buona accortezza, attendono all'equatore

come nella fredda Albione, e finalmente vi è un meraviglioso orto botanico con una lunga e bella passeggiata a ridosso della diga a mare, dove nel pomeriggio si riunisce la gente elegante del paese con numerosi equipaggi.

Le condizioni climatiche e sanitarie non differiscono molto da quelle delle Antille; anzi le seconde si possono ritenere buone e sono migliori, in ogni modo, di certi posti del Brasile frequentati dai nostri emigranti. Il caldo poi è assai meno sner-vante e meno forte che in certe parti di Cuba, e ciò è dovuto al fatto che le terre, essendo basse, sono spazzate liberamente dal vento dell'oceano. Si ha quindi la sorpresa di trovare questi paesi, che per la loro vicinanza all'equatore si è condotti a supporre inospitali per l'elevata temperatura, in condizioni migliori di altri messi più lontani dall'equatore stesso. Ed il clima riesce soppor-tabile per i bianchi, specialmente perchè sovente le notti sono fresche e permettono un buon riposo. La temperatura varia tra 24° e 30° e le piogge dominano in dicembre e gennaio e da maggio a luglio.

\*  
\* \*

Segue come importanza, dopo Georgetown, New Amsterdam (8900 abit.), che è la capitale della provincia di Berbice ed il centro agricolo di quel fiume; ma siccome i suoi prodotti sono mandati con le navi locali a Georgetown per essere poi esportati, il movimento commerciale è poco accentuato a New Amsterdam, e la vita vi è molto quieta. Altre città importanti non vi sono nella colonia, ma vi si notano molti villaggi (i più importanti sono 18) fondati in maggior parte da neri. Questi, quando furono affran-cati, si rifiutarono di seguitare a lavorare nelle piantagioni, o lo fecero a prezzi tanto elevati da costringere molti proprietari ad abbandonare od a vendere ad essi stessi, a prezzi meschini, le loro terre. Per fare tali acquisti formarono piccole associazioni mettendo insieme le loro economie, e quindi sorsero natural-mente i detti villaggi. Ma questo indirizzo, apparentemente buono e certo migliore che altrove, non fu duraturo e presto si ebbe un novello esempio di quanto ebbi a dire per Haiti. L'amore ir-resistibile per l'ozio non tardò ad avere il sopravvento e le nuove colonie non solo non prosperarono, ma occorre che il governo

se ne immischiasse seriamente, perchè l'igiene nei villaggi fosse rispettata ed i canali e le dighe fossero conservati in buon ordine per non nuocere anche alle piantagioni vicine.

Queste piantagioni infatti spesso si seguono, restano legate per le opere idrauliche e sono allineate colla fronte verso le dighe stesse. Dato poi il modo come sono sistemati i canali, fu possibile in origine dividere il terreno in piccoli lotti di forma rettangolare detti *estades* e, secondo le vecchie regole olandesi, un colono poteva cominciare col possedere un rettangolo di terra largo da un quarto a mezzo miglio e lungo 1 e  $\frac{7}{8}$  di miglio, con diritto in seguito a raddoppiare od a triplicare questa profondità. Ma le gravi spese per la manutenzione dei canali rendeva difficile l'opera dei piccoli proprietari, cosicchè col tempo si sono riuniti nelle mani dei ricchi capitalisti parecchi *estades*, ed è stata fortuna. Successivamente, a partire dal 1820, furono abbandonate le coltivazioni del caffè, del cacao e del cotone per dedicarsi quasi unicamente allo zucchero; quindi la colonia si vide minacciata di rovina quando il prezzo di questo abbassò. I ricchi proprietari però poterono far fronte alla crisi, ed anzi, fidando nell'avvenire, fecero nuovi acquisti e seguitarono a coltivare i loro *estades*. In questo modo, quando il prezzo rialzò di nuovo, grazie alla convenzione di Bruxelles, la colonia ne sentì subito i benefici effetti ed ora è prospera e ricca.

Ma lo zucchero e l'agricoltura in genere non sono le sole ricchezze della colonia, perchè fonte di grandi guadagni possono essere anche le sue foreste che hanno legni ottimi ed alberi preziosi, come quelli che producono guttaperca (*balata*), resine, medicinali, ecc., ed inoltre vi sono le miniere d'oro a cui accennai, che si credono assai ricche, e che, mentre nell'80 produssero solamente 250 oncie inglesi del prezioso metallo, nel '92 ne diedero 54,559.

La colonia quindi è in grande sviluppo e in questi ultimi anni specialmente è molto progredita, e per quanto, col lavoro specialmente dei *coolies*, piccolissima parte del paese stesso sia sfruttata (100,000 acri inglesi o un decimo solamente della striscia di terra che, con profondità di circa 3 miglia, si stende lungo le rive), pure la produzione e la conseguente ricchezza sono assai notevoli, come risulta dalle cifre seguenti:

## ENTRATE E SPESE DELLA COLONIA (non comprese quelle dei vari municipi).

|              | Anno 1902-903 | 1903-904 |
|--------------|---------------|----------|
| Entrate Lst. | 557,351       | 555,863  |
| Spese »      | 501,704       | 530,225  |

## IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE PER L'ANNO 1903-904.

| Paesi             | Importazione         | Esportazione         |
|-------------------|----------------------|----------------------|
| Inghilterra       | dollari 4,170,062.12 | dollari 3,234,931.71 |
| Colonie inglesi   | » 992,622.07         | » 2,990,060.44       |
| Stati Uniti N. A. | » 2,286,913.77       | » 1,968,398.67       |
| Francia           | » 35,235.56          | » 1,423.09           |
| Germania          | » 3,173.97           | » 3,885.24           |
| Transito          | » 269,775.22         | » 269,775.22         |

Totali dollari 7,948,913.46 dollari 8,688,181.95

## ARTICOLI DI ESPORTAZIONE (1903-904) CHE RAPPRESENTANO UN VALORE SUPERIORE AI 20,000 DOLLARI.

|                              |                |
|------------------------------|----------------|
| Melassa . . . . .            | dollari 43,726 |
| Zucchero . . . . .           | » 5,381,484    |
| Rhum . . . . .               | » 489,219      |
| Oro (grezzo) . . . . .       | » 1,572,129    |
| Argento . . . . .            | » 21,086       |
| Diamanti . . . . .           | » 90,029       |
| Balata (gomma elastica). .   | » 216,985      |
| Balata delle terre vicine. . | » 100,589      |
| Legno . . . . .              | » 93,954       |
| Carbone vegetale . . . . .   | » 38,042       |
| Farina . . . . .             | » 35,738       |

## MOVIMENTI DELLE NAVI NEI PORTI DELLA COLONIA NEL 1903-904.

## Entrate:

|          |           |         |
|----------|-----------|---------|
| a vela   | 863 tonn. | 45,525  |
| a vapore | 330 »     | 450,635 |

## Uscite:

|          |           |         |
|----------|-----------|---------|
| a vela   | 864 tonn. | 44,204  |
| a vapore | 327 »     | 353,168 |

## COLTIVAZIONE DELLA TERRA.

Superficie approssimata della colonia 57,920,000 acri inglesi.

N. degli *estades* di zucchero 51: superficie 78,468 acri inglesi.

» » cacao, caffè, cocchi, platani 71; superf. 20,692 ac. ing.

» » in cui si alleva il bestiame 81.

## POPOLAZIONE (1891).

|               |                |
|---------------|----------------|
| Georgetown    | 53,176         |
| New Amsterdam | 8,903          |
| Villaggi      | 125,756        |
| Piantagioni   | 90,493         |
| <b>Totale</b> | <b>278,328</b> |

## DIVISIONE DELLA POPOLAZIONE.

- Portoghesi. . . . . 12,166. Vennero tra il 1835-40, come lavoratori; ora sono quasi tutti commercianti e molti sono ricchi. Vivono molto tra loro, e fanno poca lega con gli inglesi.
- Altri europei. . . . . 4,558. A Georgetown vi era un solo italiano.
- Indiani (orientali). . . 105,465. Furono introdotti per sostituire gli schiavi; ne vengono quasi 5000 all'anno con buoni contratti e fanno abbastanza economia.
- Cinesi . . . . . 3,433. Furono introdotti come *coolies*, divennero commercianti e fanno concorrenza ai Portoghesi.
- Neri. . . . . 115,588. Hanno origine da vecchi schiavi emancipati nel 1838: un sesto solamente si dedica ancora all'agricoltura. Alcuni si sono ritirati nei boschi e sono tornati allo stato selyaggio.
- Indi dei villaggi . . . 7,463. Sono mezzo civilizzati, quieti, chiusi e silenziosi: pare tendano ad estinguersi. Gli uomini spesso si accontentano per tutto vestito d'un limitato pezzo di stoffa, le donne portano una graziosa piccola camicia, strettissimi legacci alle braccia ed alle gambe e degli spilli infilati nel labbro inferiore. Nelle feste si adornano; gli uomini si tingono anche il viso.
- Indi della foresta . . . . . Vivono nell'interno ed è difficile stabilirne il numero.

**Totale**      **278,328**

Data l'importanza di questa colonia ed il suo accentuato sviluppo, devo richiamare qui quanto già dissi circa la possibilità del nostro commercio con questi paesi e l'utilità grande che potremmo trarne studiandoli di proposito. Mentre nelle altre colonie inglesi non è da pensare ad avviarvi la nostra emigrazione, è utile osservare, per quanto avrò da dire in seguito circa la Guiana

olandese, che qui i bianchi si possono acclimatare, e floridi invero appaiono gli Europei che vidi a Georgetown. Si è detto e ripetuto che il caldo è troppo forte perchè possano lavorare i campi, ma i Portoghesi vi fecero buona prova e resistettero tanto al lavoro che riuscirono, come ho detto, a far buone economie, darsi al commercio e ricavarne molte fortune. Più saliente poi è l'altro esempio di un certo numero di Olandesi che furono chiamati per fare una esperienza di colonizzazione agricola dalla loro vicina Guiana: essi appartenerebbero alle razze che secondo molti più difficilmente dovrebbero acclimatarsi, eppure scegliendo a dovere la località da assegnare loro, resistettero bene e prosperarono tanto che ora posseggono magnifiche terre e stanno ottimamente. E poichè i nostri contadini si accontentano del Brasile e vanno a raccogliere la canna negli Stati meridionali del Nord America, certamente riuscirebbero bene qui, tanto più che, oltre le pianure, vi sono terre elevate che potrebbero, come già dissi, offrire migliori condizioni.

Le necessità della navigazione non mi permisero di fermarmi a lungo, come avrei voluto, a Georgetown e dovetti affrettare la partenza per Paramaribo (29 e 30 novembre, miglia 218), ma lasciai con rincrescimento quel paese dove tutti fecero a gara ad usarci cortesie ed ogni persona che aveva una posizione ufficiale od una condizione rilevante volle salutarci e mostrarsi gentile verso questa prima nave italiana che visitò la colonia.

#### LA GUIANA OLANDESE.

Uscito dal Demerara, mi allargai da terra per circa 15 miglia e poscia, mantenendomi nei fondali di 20 braccia, diressi a 15 miglia al nord del battello fanale di Surinam e quando nelle prime ore del 29 ottenni, grazie ad un'opportuna scelta delle stelle da osservare, una retta d'altezza passante per il detto battello e diretta quasi per S. S. E. (rombo più conveniente per atterrare, perchè più a ponente vi è meno fondo e la corrente può portare sui banchi), accostai per il rombo medesimo ed all'alba scoprii di prora il nominato battello. Questo è dipinto in rosso, ha due alberi, quello di maestra porta il fanale all'altezza di 20 piedi, e sopra un pallone, e quello di mezzana,

alto 45 piedi, ha in testa una bandiera bleu. Scambiai con esso parecchi segnali e subito venne a bordo un pilota, ma mi disse che l'avevo trovato colà perchè il vapore italiano l'aveva informato che dovevo arrivare ed egli da circa 15 giorni veniva fuori (25 miglia di cammino) per avere il piacere di pilotarmi. Ciò importa notare, perchè secondo i portolani dovrebbe sempre trovarsi un pilota sul battello fanale: invece essi vengono fuori solamente quando sanno che arriva una nave. Bisogna quindi aver l'avvertenza di segnalare in precedenza il proprio arrivo al rispettivo console, se non si vuol perdere una giornata per mandare a cercare il pilota, inviando una imbarcazione a mezza strada e cioè a Forte Amsterdam che è in comunicazione telegrafica con Paramaribo.

Date le condizioni delle acque, trovai opportuno di aspettare per entrare coll'alta marea dell'indomani: diedi quindi fondo un po' al largo del battello fanale; il mare era grosso, ma il fondo è buon tenitore e vi potetti stare con sicurezza.

Osservo che il battello fanale non è nella posizione indicata dalle carte, ma è spostato di circa  $1/2$  miglio verso S.O., è situato sulla estremità del bassofondo della barra e si trova in circa 11 piedi d'acqua quando il livello delle acque è minimo. Appena arriva una nave domanda il suo pescare, se ha a bordo un pilota lo manda, e segnala di avanzare quando le acque lo permettono, ma se non ne ha o se le acque sono troppo basse segnala il posto di fonda e di aspettare. Secondo poi i piloti ecco come variano in media durante ogni lunazione i livelli delle acque alte sulla barra:

|                 |          |
|-----------------|----------|
| Luna nuova      | 19 piedi |
| due giorni dopo | 20 »     |
| primo quarto    | 17 »     |
| due giorni dopo | 17 »     |
| Luna piena      | 19 »     |
| due giorni dopo | 20 »     |
| ultimo quarto   | 17 »     |
| due giorni dopo | 17 »     |

I livelli minimi corrispondenti variano da 11 a 13 piedi.

Dall'imboccatura del fiume a Paramaribo corrono quasi 22 miglia e le rive sono coperte da fitte muraglie di alberi, dietro i quali spesso si estendono le coltivazioni di cacao.

Il passaggio della barra non è difficile e così pure abbastanza sicuro è il resto della navigazione, ma a poca distanza dalla prima barra ve n'è una seconda presso la piantagione Resolute. In seguito si passa la confluenza del Commevyne e si arriva al Forte Amsterdam, dove bisogna pigliarè pratica (e se occorre restare in quarantena) prima di proseguire per Paramaribo. Avanti però di raggiungere questa ed a poca distanza da essa v'è una terza barra e benchè abbia più acqua di quella esterna, le navi grosse devono regolare le cose in modo da arrivarci ad alta marea (l'effetto della marea si sente a molta distanza a monte). A tal uopo si deve considerare che a Paramaribo la marea ritarda quasi di un'ora e tre quarti sull'ora della marea del battello fanale, e tenendo conto di ciò, della mezz'ora che si deve perdere al Forte, della propria velocità e della corrente (2 a 3 miglia) è facile stabilire quanto tempo prima dell'alta marea bisogna partire dal battello fanale per arrivare alla seconda barra con acqua sufficiente. Similmente nell'uscire bisogna lasciare Paramaribo prima che si abbiano le acque alte.

A Paramaribo ci ancoriamo innanzi alla casa del Governatore e poco più in su si potrebbe andare colla nave (qualche miglio); ma grazie alla cortesia del console, potei, come appresso dirò, risalire il fiume per altri 80 km. circa, fino a Bergendal, con un vaporino locale. Dopo quella località cessa anche per i vaporini la possibilità di navigare e solamente le canoe possono seguitare a trafficare sul fiume che nell'alto corso non è ancora ben conosciuto.

La città è assai meno bella di Georgetown specialmente perchè è costruita sul tipo europeo, e le case non sono separate, come là, da graziosi e comodi giardini. Anche le strade sono meno ben tenute e l'igiene meno curata.

È possibile rifornirsi di viveri ed anche di combustibile e presso lo sbarcatoio governativo si può avere acqua per lavanda, pure di pigliarsi la cura di pomparla con apposita pompa ivi sistemata.

La costa ha lo stesso aspetto di quella della Guiana inglese ed identiche sono anche la natura e le risorse del paese; mi basterà quindi notare che qui invece dello zucchero si coltiva il cacao e perciò si corrono gli stessi pericoli inerenti ad una coltivazione unica.

Infatti, come nella Guiana inglese il ribasso dello zucchero produsse una crisi finanziaria, qui una malattia del cacao aveva determinato, quando vi arrivai, un'analoga crisi.

Gli Inglesi, grazie ai maggiori capitali, poterono facilmente resistere, gli Olandesi invece si trovavano in condizioni meno propizie ed il Governatore, persona assai di valore, tentava di rimediare ai mali presenti e futuri, dando sviluppo alla ricerca dell'oro e creando nuove colture mediante piccoli agricoltori. Egli sperava di attuare questo progetto bene studiato e facile a riuscire grazie alla ferrovia che fa costruire fino ai terreni auriferi col concorso di una bene organizzata immigrazione di coloni europei; e, giusta quanto dissi più innanzi, il progetto è attuabilissimo, sia perchè le condizioni locali permettono il lavoro dei bianchi, sia perchè le terre, come quelle della Guiana inglese, sono molto fertili e promettenti e sia perchè la colonia, non ostante l'attuale e passeggera crisi, è florida come appare dai quadri seguenti:

MOVIMENTO DELLE NAVI ARRIVATE NELLA GUIANA OLANDESE NEL 1903  
DIVISE PER PROVENIENZA.

| Provenienza               | Arrivate   |                | Partite    |                |
|---------------------------|------------|----------------|------------|----------------|
|                           | Num.       | Tonnellaggio   | Num.       | Tonnellaggio   |
| Paesi Bassi. . . . .      | 29         | 27,430         | 24         | 25,162         |
| Inghilterra . . . . .     | 31         | 36,909         | 27         | 34,309         |
| America del Nord . . . .  | 5          | 2,443          | 3          | 1,045          |
| Stati Uniti N. A. . . . . | 37         | 49,407         | 38         | 50,217         |
| Martinica . . . . .       | 13         | 6,306          | 12         | 6,171          |
| Guiana francese . . . . . | 19         | 6,639          | 22         | 7,045          |
| Guiana inglese . . . . .  | 76         | 15,536         | 79         | 15,599         |
| Barbados . . . . .        | 8          | 548            | 6          | 1,145          |
| Calcutta . . . . .        | 1          | 1,618          | —          | —              |
| Bolivia . . . . .         | 1          | 126            | —          | —              |
| Brasile . . . . .         | 2          | 340            | —          | —              |
| Curaçao . . . . .         | 1          | 434            | 1          | 434            |
| Belgio . . . . .          | —          | —              | 1          | 397            |
| Pensacola . . . . .       | —          | —              | 1          | 1,618          |
| Trinidad. . . . .         | —          | —              | 4          | 1,571          |
| Messico . . . . .         | —          | —              | 1          | 372            |
| <b>Totale</b>             | <b>223</b> | <b>145,736</b> | <b>219</b> | <b>145,085</b> |

MOVIMENTO DELLE NAVI NELLA GUIANA OLANDESE NEL 1903  
DIVISO PER NAZIONALITÀ DELLE NAVI.

| Nazionalità                                                                 | Arrivate |              | Partite |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|---------|--------------|
|                                                                             | Num.     | Tonnellaggio | Num.    | Tonnellaggio |
| Paesi Bassi. . . . .                                                        | 85       | 63,112       | 86      | 63,203       |
| Inghilterra . . . . .                                                       | 89       | 53,726       | 88      | 53,749       |
| America del Nord . . . . .                                                  | 3        | 1,736        | 4       | 2,235        |
| Francia . . . . .                                                           | 28       | 12,567       | 27      | 12,493       |
| Norvegia . . . . .                                                          | 3        | 1,023        | 3       | 1,023        |
| Russia . . . . .                                                            | 5        | 1,678        | 2       | 614          |
| Danimarca . . . . .                                                         | 1        | 212          | 1       | 212          |
| Venezuela . . . . .                                                         | 1        | 126          | —       | —            |
| Portogallo . . . . .                                                        | 1        | 216          | 1       | 216          |
| Italia (compresa la linea Nuova-York-Guiane ora sopra-<br>pressa) . . . . . | 7        | 11,340       | 7       | 11,340       |
| Totale                                                                      | 223      | 145,736      | 219     | 145,085      |

PRINCIPALI PRODOTTI DELLA COLONIA NEL 1903.

|                          |        |            |
|--------------------------|--------|------------|
| Zucchero muscovado . . . | kg.    | 12,498,758 |
| Rhum . . . . .           | litri  | 763,426    |
| Melassa . . . . .        | »      | 980,150    |
| Cacao . . . . .          | kg.    | 2,020,897  |
| Caffè . . . . .          | »      | 269,218    |
| Banane . . . . .         |        | 550,427    |
| Mais . . . . .           | »      | 556,991    |
| Riso . . . . .           | »      | 442,107    |
| Noci di cocco . . . . .  |        | 962,755    |
| Frutta diverse . . . . . | »      | 846,742    |
| Gomma elastica . . . . . | »      | 370,771    |
| Oro . . . . .            | grammi | 682,489    |

PRODOTTI ESPORTATI.

|                          |               |           |                    |
|--------------------------|---------------|-----------|--------------------|
| Zucchero . . . . .       | 7,492,590 kg. | a fiorini | 0.15 il kilogramma |
| Melassa . . . . .        | 75,750 litri  | »         | 0.05 il litro      |
| Rhum . . . . .           | 476,958 »     | »         | 0.12 »             |
| Cacao . . . . .          | 2,224,668 kg. | »         | 0.63 il kilogramma |
| Caffè . . . . .          | 238,773 »     | »         | 0.35 »             |
| Oro . . . . .            | 681,223 gr.   | »         | 1.37 il grammo     |
| Gomma elastica . . . . . | 370,771 kg.   | »         | 2.00 il kilogramma |

## RIPARTIZIONE APPROSSIMATA DELLA POPOLAZIONE.

|                                                                                |      |
|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| Bianchi . . . . .                                                              | 1200 |
| Colore . . . . .                                                               | 3500 |
| Cinesi . . . . .                                                               | 500  |
| <i>Coolies</i> . . . . .                                                       | 6000 |
| Malesi di Giava . . . . .                                                      | 6000 |
| Indi . . . . .                                                                 | ?    |
| Neri della foresta (antichi schiavi<br>tornati allo stato selvaggio) . . . . . | ?    |

Anche alla Guiana olandese dunque è serbato un avvenire meraviglioso, e noi potremo facilmente parteciparvi, perchè la nostra emigrazione vi è possibile e desiderata.

A tal proposito ricorderò che fin dal mio arrivo tutto il mondo ufficiale si pose in moto per fare onore a questa prima nave italiana che visitava la colonia.

Il governatore S. E. Lely, ex-ministro olandese, è un ingegnere molto noto, e credo sia stato mandato qui per dare un impulso alla colonia. Egli cortesemente volle farmi visitare la ferrovia sopra ricordata ed organizzò una gita sul tronco già costruito. Durante tutta la lunga strada mi fece da colta guida, facendomi rilevare l'importanza che avevano i lavori per l'agricoltura, e la facilità con cui si potrebbero stabilire delle piccole fattorie, in un terreno ricchissimo, sano e libero dalla malaria. Insistette lungamente su tutto ciò ed alla fine, come conseguenza e conclusione, mi espose il suo desiderio di una larga emigrazione italiana nella colonia.

Risposi evasivamente, perchè ero da 48 ore sul luogo e non avevo ancora un'idea chiara delle cose: ma in seguito cominciai a convincermi dell'importanza della proposta. Fortunatamente poi, mentre facevo del mio meglio per studiare la questione, giunse il console nostro, che tornava dall'Olanda, e subito il governatore lo chiamò per esporre anche a lui il progetto.

Il console è un olandese colto, ricco ed assai stimato a Surinam; apprezzai quindi molto i suoi schiarimenti e trovai in lui un entusiasta dell'idea del governatore. Ma desiderai vedere meglio coi miei occhi il paese, ed il console mi portò prima a visitare il borgo dove si è già fatta, con buoni risultati, la prova di colonizzazione olandese, poi mi condusse, con un suo vaporetto, molto a monte del fiume, fin dove cominciano le colline e

finalmente mi diede ogni sorta di delucidazioni e schiarimenti. Dopo ciò mi parve di essere abbastanza illuminato e quando il governatore tornò a parlarmi della cosa, lo pregai di voler concretare le sue idee, facendogli presente *a priori* che era necessario escludere dal progetto ogni forma di contratto di lavoro, e che bisognava fare ai nostri coloni una posizione assolutamente diversa e superiore a quella che si fa agli emigranti delle Indie orientali.

Il governatore allora desiderò che io assistessi ad una conferenza tra lui, il capo delle finanze ed il console, nella quale si discussero e formularono le basi di un progetto per fare un largo esperimento di colonizzazione italiana. E vantaggiose assai mi apparvero le condizioni proposte, perchè il governo della colonia si impegnava di trasportare gratis i coloni dal paese di origine a Surinam e di rimpatriarli anche a sue spese se non resistevano al clima; di concedere loro gli utensili da lavoro e di approntare per essi, a prezzo modico e da rifare a piccole rate, una casa provvista di utensili da lavoro, e di impiegare i coloni in lavoro remunerativo, finchè la terra loro assegnata cominciasse a produrre.

Ricchissime oltre ogni dire e sane in generale sono le terre offerte, e certamente i nostri contadini potrebbero far bene, sotto la protezione del Governo olandese che avrebbe ogni interesse ad aiutarli per non sciupare il suo denaro e per farli affezionare al paese.

I contadini olandesi della prova sopra ricordata sono ora tutti proprietari di bellissime terre, ma mancò il numero necessario di persone per seguitare la colonizzazione. Questo numero non mancherebbe a noi, ed i nostri contadini, che spesso si perdono nelle inospitali fattorie brasiliane (dove lontani dai centri abitati, sfuggono naturalmente al controllo ed alla protezione delle leggi e sono spesso uccisi dalle malattie o dall'eccesso di lavoro) qui troverebbero comodità, protezione ed amore (amore interessato, se si vuole, ma sempre amore) ed invece di ingordi e selvaggi piantatori, un governo onesto ed illuminato a cui conviene moltissimo di farli innamorare del paese invece di sfruttarli.

Se la cosa riuscisse, in un'epoca non lontana avverrebbe senza rimpiangere vittime, un fenomeno analogo a quello che si è verificato a San Paolo, ma su più larga scala, perchè tutte queste

terre preziose andrebbero nelle mani dei nostri contadini. Una numerosa e larga colonia nostra si stabilirebbe a Surinam, aprendo di conseguenza al nostro commercio il mercato delle Guiane, o un mercato che deve necessariamente diventare uno dei più importanti del mondo.

Nessuna preoccupazione poi dovremmo avere circa la specie di coltura alla quale dovrebbero dedicarsi i nostri contadini ed ai metodi di coltura che dovrebbero seguire, perchè il governo locale studia già la coltura più conveniente per loro e s'incaricherebbe nel suo stesso interesse d'istruirli. È da ricercare solo il punto più opportuno per la prima prova: il governatore si occupava seriamente della questione, ma per allora era propenso a che si facesse nei terreni già preparati accanto alla linea ferroviaria. Il console riteneva più opportune le terre alte in prossimità delle miniere d'oro ed anche a me questa seconda idea pareva preferibile, sia per la temperatura più mite, sia per i prezzi elevati a cui si potrebbero vendere i prodotti agricoli ai minatori, e sia finalmente per la possibilità che i contadini avrebbero nei periodi in cui fossero liberi dai lavori agricoli, di lavare, per conto loro, delle piccole quantità di sabbia aurifera.

E queste cose il governatore (che mi colmò di cortesie e vorrei gliene giungesse l'espressione del mio grato ricordo) me le diceva egli stesso, e quasi a completare il pensiero che era sorto nella mia mente nel tracciare l'itinerario del viaggio, al momento di accomiatarci aggiungeva: « Io non mi dissimulo che se il progetto riesce, la colonia diventerà moralmente italiana, ma anche la mia Olanda ne risentirà vantaggio immenso e sarà lieta di avere avuto compagna l'Italia nel sollevare al livello che le compete queste terre preziose ». E fu con la speranza radiosa di questo successo della solerte opera nostra, che io lasciai quella bella regione, dove la civiltà ha fatto già il suo ingresso, per un'altra terra, l'Amazzonia, più ricca, ma che la civiltà ha ancora in larga misura da conquistare.

(*Continua*).