

Canadà e Alasca (1).

La breve descrizione che andrò man mano esponendo è frutto di osservazioni che ho raccolto durante un rapido viaggio attraverso il Canadà, dopo il quale mi sono spinto sino nell'Alasca: queste mie impressioni, si limitano peraltro alle località attraversate dalla strada ferrata, costeggiate o toccate dai piroscafi.

Non è dunque questo un regolare e compiuto resoconto, ma una esposizione rapida di quanto, in tale modo ed in tale tempo, mi ha colpito.

Il piroscapo, la strada ferrata, gli alberghi, le gite nei luoghi che saranno visitati, tutto è precedentemente fissato ed organizzato dagli Uffici della *Canadian Pacific Railway*, i quali forniscono al passeggero un biglietto multiplo formato di tanti biglietti o couponi parziali, quanti occorrono per le località che si attraversano o dove ci si ferma; cosicchè io sono partito da Southampton con un biglietto piegabile della lunghezza di due metri, cosa che formava la disperazione dei primi controllori, curiosi di vedere ove terminava il mio viaggio.

Il transatlantico della *Canadian Pacific R.*, giunto alle coste del Labrador, doppia il passo di Belle-Isle per risalire il fiume S. Lorenzo, navigabile fino alla regione dei Grandi Laghi; un percorso cioè di 700 chilometri.

Questo fiume per un buon tratto dalla foce largo parecchie decine di chilometri, va gradatamente restringendosi man mano che si risale a monte, dando modo di osservarne le sponde, che si fanno sempre più popolate, mostrando campi ben coltivati, con lo sfondo di grandi estensioni boschive.

Il passaggio per Belle-Isle è aperto e possibile solo durante pochi mesi dell'anno e precisamente nel periodo estivo, nel quale io l'ho compiuto, incontrando egualmente numerosi iceberg.

(1) Conferenza tenuta da S. A. R. il Duca delle Puglie nella sede della R. Società Geografica Italiana giovedì 28 febbraio. La conferenza era illustrata da una serie di proiezioni.

L'itinerario transcontinentale del Canada segue normalmente il S. Lorenzo e i Grandi Laghi, i quali coprono una zona vastissima: circa 290 mila kmq., una superficie assai prossima a quella dell'Italia.

Questi laghi comunicanti fra loro sono tanto estesi che, navigando al largo, non se ne vedono le sponde; sono mossi da burrasche come il mare e solcati da una vera flotta di piroscafi e velieri di ogni dimensione.

Sul S. Lorenzo, il piroscafo giunge a Québec, capitale dello Stato omonimo e capolinea della navigazione oceanica, centro, con Montreal, della regione franco-canadese, città queste le più vecchie del dominio, con usi ancora europei, le sole che in Canada abbiano quartieri popolari. Dopo si giunge ad Ottawa che è la capitale del Dominio, piccola ma bella città di 100 mila abitanti; e, giunti sul lago Ontario, si tocca Toronto.

È questa la città canadese che ha raggiunto più rapido e maggiore sviluppo delle altre, in quanto essa costituisce il centro ed il punto di partenza di tutte le esplorazioni e dello sfruttamento dei territori non conosciuti al nord dell'Ontario, territori ricchi in minerali, dei quali si sono trovati e si stanno trovando grandi giacimenti e dei più preziosi, cioè oro, argento, talco, grafite, piombo, cobalto, nickel. Territorio pittoresco, solcato da numerosi corsi d'acqua e pieno di laghi (1).

Da Toronto, merita di andare ad osservare le ben note cascate del Niagara, che, come si sa, possono visitarsi tanto dalla costa degli Stati Uniti quanto da quella canadese, sia con una filovia che vi passa sopra attraversole, sia da bordo di un piroscafo sul fiume Niagara, e perfino anche, nell'interno della cascata stessa, da una galleria appositamente ricavata nella roccia.

(1) Toronto aveva 86.415 abitanti nel 1881, 181.215 nel 1891, 208.040 nel 1901, 376.538 nel 1911, 521.893 nel 1921, 556.691 nel 1926. È quindi superata solo, per numero di abitanti, da Montreal, che ha avuto uno sviluppo ancora più rapido; contava 216.650 abitanti nel 1891, 267.730 nel 1901, 470.480 nel 1911, 618.506 nel 1921, 684.500 nel 1926. Terza città per numero di abitanti è Winnipeg (1891: 25.642; 1901: 42.360; 1911: 136.035; 1921: 179.087; 1926: 191.356). Segue Vancouver (1891: 13.685; 1901: 27.010; 1911: 101.401; 1921: 117.217), Hamilton (1881: 35.961; 1891: 48.980; 1901: 52.632; 1911: 81.969; 1921: 114.151), Ottawa (1881: 27.412; 1891: 44.159; 1901: 59.928; 1911: 87.062; 1901: 107.847; 1926: 119.254). Un incremento minore ha invece avuto Quebec (1881: 62.446; 1891: 65.090; 1901: 68.840; 1911: 78.710; 1921: 95.193). La popolazione urbana del Canada, che contava 3.272.947 persone nel 1911, è salita nel 1921 a 4.352.122, rappresentando quindi rispettivamente il 43,8 e il 49,5 per cento.

Come è risaputo, gran parte dell'acqua delle cascate del Niagara, costituite da un getto di 70 mila mc. al secondo, viene utilizzata per impianti idroelettrici, il che del resto avviene in diverse altre parti del Canadà, ad esempio nell'utilizzazione delle belle cascate del Montmorency (1).

Sempre in tema di cascate, [del] Niagara si può aggiungere che esse saranno tra breve girate da un canale a chiuse il quale permetterà ai piroscafi di passare dal lago Ontario al lago Erie, cosicchè i transatlantici potranno sgombrare da questi veri mari interni i grandi raccolti del paese.

Il viaggio transcontinentale prosegue per ferrovia, che in 4 ore conduce sul lago Huron ove si può riprendere il battello per Sault Sainte Marie.

Su questa linea transcontinentale, si sviluppa la maggiore densità etnografica canadese, determinata dalle migliori condizioni geografiche e dalla necessità di comunicare con le due rive opposte oceaniche, da Quebec a Vancouver. Essa fa parte della grande via imperiale di diretta comunicazione da Southampton a Hong-Hong il cui percorso si può compiere in circa venti giorni.

Lo sviluppo di questa zona è in parte dovuto anche alle Grandi Compagnie, che fino da un paio di secoli fa, si costituirono per lo sfruttamento delle risorse naturali, specie per le pelli; compagnie di eccezionale importanza, organizzate sulle basi di quella celebre delle Indie. Due fra le più potenti sono da citarsi: la *Hudson Bay Company*, costituita fin dal 18° secolo, e la antagonista *Compagnia del Nord-Ovest*. Nel 1821 queste due compagnie si fusero in una sola: compagnia unica che tuttora detiene il monopolio per il commercio delle pellicce di pregio (2).

Il territorio è solcato da linee ferroviarie di notevole potenzialità quali la *Canadian Pacific Railway* e la *Canadian National Railway*, che

(1) La potenza disponibile a portata minima è stata calcolata in 18 milioni di cavalli. Due terzi circa appartengono alle provincie di Ontario e Quebec. Facendo il calcolo ad acque medie (utilizzabili per sei mesi all'anno) la ricchezza idrica sale a 32 milioni di cavalli. La potenza installata è ora di 4.3 milioni di cavalli, ma è in via di rapido incremento (1905: 480 mila HP.; 1910: 975 mila HP.; 1915: 2 milioni; 1920: 2.495.000; 1925: 4.200.000). Si veda l'articolo di M. J. PATTON, *The water-power resources of Canada*, Economic Geography, II, 1926, pp. 168-96 e quello di H. CAVAILLÈS, *La houille blanche au Canada*, Annales de Géographie, XXXI, 1922, pp. 417-32.

(2) L'esportazione di pelli greggie e lavorate è stata durante l'anno 1926-27 di 20.608.687 dollari. Esistono nel Canadà 2130 allevamenti di volpi e 210 stabilimenti per l'allevamento di altri animali.

dal Governo del Dominio hanno avuto per un lungo tratto di percorso, la concessione di un terzo delle terre attraversate per una larghezza di vari chilometri a cavallo della linea; terreno che esse compagnie sfruttano agricolamente o industrialmente, o rivendono a colonizzatori, o di cui in alcune zone utilizzano la ricchezza forestale, o le bellezze naturali con una sapiente organizzazione turistica.

L'incremento demografico (1) ha fatto sorgere man mano città rimarchevoli e minori, le quali, ad eccezione di Quebec e di Montreal, che presentano una caratteristica di vecchio e di agglomerato, dimostrano tutte un alto tenore di vita, una particolare fisionomia di agiatezza e, salvo nel centro degli affari, danno alla periferia una impressione di città giardino, costituite come sono da *bungalow* circondati da prati e da giardini, alla portata di ogni ceto, dall'industriale all'operaio.

* * *

Il Canada può essere considerato sotto tre aspetti e conseguentemente diviso in tre zone diverse: zona delle foreste, zona delle praterie, zona delle montagne. La prima od orientale, coperta da boschi e da grandi foreste, va ad unirsi alla regione sottostante al circolo polare artico, e dalla costa Atlantica si estende fino a pochi chilometri a ponente del Lago Superiore.

È costituita da un terreno di rocce montonate, su colline del periodo laurenziano, ovvero di materiali alluvionali, residui di un periodo glaciale.

La principale ricchezza del Canada è appunto dovuta alle nume-

(1) Per i censimenti anteriori al 1871 si hanno delle cifre approssimative che non devono però essere molto diverse dalle seguenti: 1806: 433 mila abitanti; 1825: 860 mila; 1851: 2.383 mila; 1861: 3.183 mila. Per i sei censimenti dei decenni successivi si hanno i seguenti dati:

1871: 3.689.257	1901: 5.371.315
1881: 4.324.810	1911: 7.206.643
1891: 4.833.239	1921: 8.788.483

L'incremento più notevole si è avuto nel decennio 1901-1911 (34.1 %); segue il decennio ultimo con 21.1 %, il 1881-1891 con 18.9 % e quindi i due successivi (rispettivamente 11.8 e 11.2 %). Il primo luglio 1927 la popolazione del Canada è stata valutata a 9.519.000 abitanti, con una densità di poco inferiore a un abitante per chilometro (superficie canad.: 9.467.366 kmq.). Per gli anni più antichi si può consultare con profitto lo studio di A. WAGNER, *Die Bevölkerungsbewegung des Kanadischen Dominions*. Mitt. Geogr. Gesell. Wien, 1914, p. 366 e seg.



Il lago dei Dieci Picchi (Montagne Rocciose).



Lago del ghiacciaio Hanging.



Gruppo del M. Assiniboine



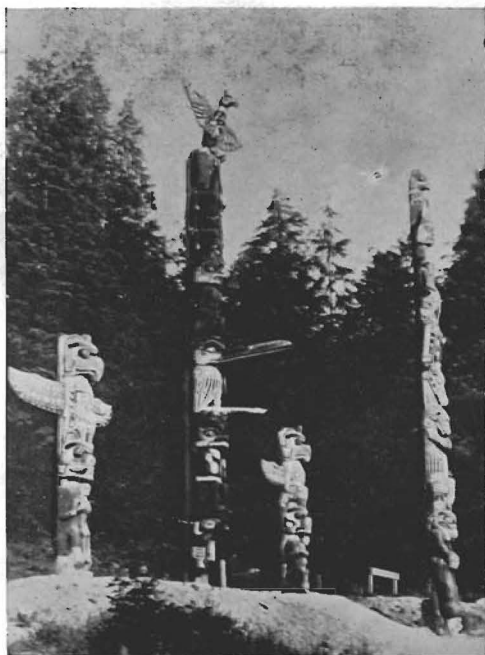
Il Gruppo delle Tre Sorelle.



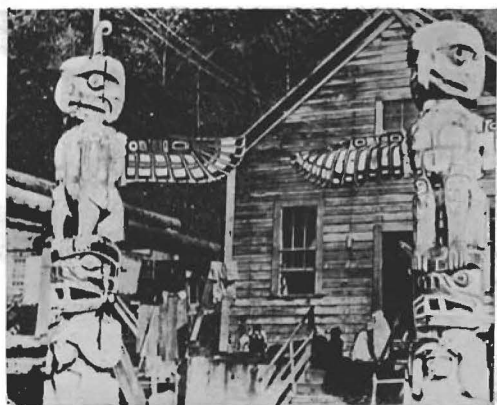
Lago O' Hara.



Juneau. — Capitale dell'Alasca.



Pali di Totem.



Altri pali di Totem.

rose risorse forestali, che vengono utilizzate essenzialmente per la fabbricazione della carta e della cellulosa (1).

Basta pensare che quasi tutta la carta adoperata negli Stati Uniti, specie per i grandi giornali quotidiani, è in gran parte di provenienza canadese.

Squadre di operai abbattano i tronchi e li gettano negli innumerevoli corsi d'acqua circostanti, i quali, non appena sgelati, col loro flusso, li portano alle segherie ed alle cartiere.

Le foreste, così tagliate, non hanno bisogno di essere rimboschite. Esse tornano a riprodursi spontaneamente. Inoltre è tale l'estensione delle foreste, che, per ora, in Canadà il diboscamento non desta alcuna preoccupazione.

Il taglio del bosco però è eseguito in modo che alternativamente viene rispettato un certo numero di alberi, i quali hanno la funzione di proteggere gli altri che nasceranno dai venti terribili che soffiano in quelle regioni e che talvolta hanno tale violenza da devastare foreste per centinaia di chilometri di profondità e decine di chilometri di larghezza.

Queste striscie di legname abbattuto, in estate sono estremamente pericolose, in quanto agiscono da vere micce lungo le quali si propagano gli incendi che assumono proporzioni impressionanti.

La seconda zona, delle praterie, copre il fondo del lago quaternario chiamato dai geologi Agassiz.

Il treno corre continuo per ore ed ore, attraverso immense lande, ove, sino a perdita d'occhio, biondeggia il grano, oppure lungo pascoli vasti e ricchi di bestiame, toccando città che sorgono e si sviluppano con sorprendente rapidità.

Così il convoglio ferroviario lasciato il lago Superiore tocca Port Arthur, Fort William, centri di un forte commercio granario. Indi Winnipeg capitale del Manitoba, ricco centro di esportazione del bestiame, capolinea della ferrovia che per la vallata del Nelson scende alla Hudson bay e permette nella stagione senza ghiacci di esportare le derrate per la via più breve in Inghilterra.

(1) Poco più di un quarto della superficie totale del Canadà, cioè circa 2 milioni e 600 mila chilometri, sono ricoperti di foreste, con prevalenza nelle provincie di Ontario, Quebec, Columbia Britannica. Il 40 % di questa ricchezza forestale è utilizzabile. La esportazione di legno greggio è stata nel 1926-27 di 107.855.430 dollari; quella di legno lavorato di 175.237.502 dollari. Principali acquirenti sono gli Stati Uniti. Si veda per questo argomento il riassunto di R. D. CRAIG, *Forest resources of Canada*. Economic Geography, II, 1926, pp. 394-413.

Di poi si toccano: Regina, capitale della provincia di Saskatchewan, e Calgary esempio di città sorta e sviluppatasi in tempo brevissimo (1).

Viaggiando nella zona delle praterie, sulla *Canadian Pacific Railway*, ho avuto la fortuna di potere osservare delle enormi estensioni di territorio, appartenenti in gran parte alla Società medesima, coltivate a grano per vari chilometri ai lati della ferrovia e per un percorso di due giorni consecutivi. Quando vi transitai se ne faceva il raccolto che seppi ascendeva a 9 milioni di tonnellate (2).

Il grano veniva mietuto con macchine di ultimissimo modello, le quali consecutivamente mietevano, trebbiavano ed insaccavano, lasciandosi dietro i sacchi già pronti, che venivano di poi raccolti da carri o autocarri e condotti agli elevatori dei silos governativi. Quivi l'agricoltore otteneva una ricevuta, sulla quale veniva immediatamente pagato l'equivalente da qualunque banca egli la presentava.

Con uno studio accurato e durato molti anni i Canadesi sono riusciti ad ottenere una qualità di grano che matura due settimane prima delle altre qualità, garantendo così il raccolto dai primi geli.

(1) Regina contava solo 2250 abitanti nel 1901; nel 1911 erano già saliti a 30.231 e nel 1921 a 34.400. Calgary aveva 11.967 abitanti nel 1906, 53.704 nel 1911 e 63.305 nel 1921.

(2) L'area complessiva di terre arabili è ammontata nel 1927 a 22.831.555 ettari; in essi le colture e la produzione dei cereali erano distribuite nel modo seguente:

Ettari	Colture	Raccolto q.li
8.743.879	Frumento primavera ..	113.697.208
5.357.948	Avena	67.812.493
1.418.692	Orzo	21.105.341
345.295	Frumento d'inverno ...	6.059.915

Complessivamente il terreno occupato dal frumento ammontava quindi a 9.089.175 ettari. Nel quinquennio 1909-1913 esso era invece di appena 4.024.617 ettari, con una produzione media di 53 milioni di quintali. La produzione complessiva di frumento degli ultimi quattro anni è stata la seguente:

1924: 71.332.319	1926: 110.806.134
1925: 107.632.394	1927: 119.757.122

Nel 1927 la produzione è stata di 13.2 quintali per ettaro.

Anche la produzione di orzo e di avena è rapidamente aumentata. Nel quinquennio 1909-1913 l'avena fu coltivata in media su 3.883.774 ettari con un raccolto di 54 milioni di quintali e l'orzo su 639.764 ettari con un raccolto di quasi 10 milioni di quintali.

Nel 1926-27 l'esportazione di grano fu valutata in 353.094.940 dollari. Si veda l'importante studio di C. P. WRIGHT e I. S. DAVIS: *Canadas a producer and exporter of wheat*. Wheat Studies of the Food Research Institute Stanford University, Vol. I, n. 8. (1925), pp. 217-86.

Tutta questa enorme quantità di grano si può trasportare alla costa sia con le linee ferrate nei due sensi all'Atlantico ed al Pacifico, come con quella che comunica con la baia di Hudson oppure attraverso i grandi laghi e per il S. Lorenzo al mare. Il lago Superiore è messo in comunicazione con il lago Huron a mezzo di un canale a chiuse che permette ai piroscafi di superare le rapide; chiuse moderne ben diverse di quelle che a Sault Sainte Marie adoperava molto tempo addietro la Hudson Bay Company per far traversare da un lago all'altro le sue canoe, che differiscono non poco dai lunghissimi piroscafi lacustri.

La zona delle praterie termina con le propaggini delle Montagne Rocciose che costituiscono appunto la terza zona canadese.

A questo proposito è interessante notare che proprio dalle Montagne Rocciose vengono i famosi *shenook winds* o venti di ponente, i quali costituiscono un vero paradosso meteorologico.

Questi venti, provenienti dall'Oceano Pacifico e carichi di umidità, incontrano una catena di montagne parallela alla costa. Sopinti in alto, si raffreddano e precipitano parte della loro acqua; oltrepassata questa catena di montagne, tornano nuovamente in basso nelle vallate comprese fra le montagne di Selkirk e le Rocciose propriamente dette. I venti così compressi si scaldano nuovamente ed assorbendo nuova umidità tornano a versarla sulle pendici occidentali delle montagne le quali li costringono ad una nuova salita e ad un nuovo raffreddamento. In ultimo essi precipitano in basso verso la prateria, subendo per effetto della compressione un nuovo aumento di calore.

Presentano così questa singolare anomalia, che, dopo aver percorso migliaia di chilometri su ghiacciai e nevi perenni, giungono caldi come se invece provenissero dal sud.

La ferrovia si inerpica tortuosa fra le montagne rocciose in una zona solcata da grandi strade e che è quasi tutta parco nazionale, quindi non suscettibile di sfruttamento e di deformazione del paesaggio. Tutt'intorno i ghiacciai fan brillare le loro candide vedrette.

Più in basso essi alimentano laghi molto pittoreschi.

Frequentemente branchi di elci e di caprioli, attraversano la strada dinanzi alle polverose automobili di cui non sembrano avere alcun timore.

Non è raro vedere anche orsi isolati avvicinarsi ai lati della strada.

Tutta la zona è attrezzata con una perfetta organizzazione turistica. Ciò permette a chi vuol viaggiare comodamente di far tappe in sontuosi alberghi.

Si possono pure raggiungere i punti più difficili sostando in bungalows forniti di ogni comodità, in luoghi ameni e silvestri, oppure in accampamenti improvvisati nei punti più lontani.

Sui gruppi poderosi della vasta catena montana si adergono cime impervie ed altissime quali l'*Assiniboine*, chiamata anche Cervino del Canadà per una tal quale somiglianza col nostro.

Dalle cime, perennemente coperte di bianchi mantelli, scendono enormi ghiacciai, che solcano i fianchi delle montagne fino a raggiungere con le loro seraccate le acque di laghi chiari e tranquilli.

Da altezze singolari precipitano cascate d'acqua, che poi corrono muggendo e gorgogliando per i silenzi delle vallate. Per i meandri di questi vastissimi parchi nazionali il viaggiatore ora percorre strade fiancheggiate da eccelsi abeti quasi viali di ville e di giardini, ora attraversa profondi canyons dalle pareti verticali oppure si aggira tra monti di forma dolomitica di aspetto grandioso, mentre la mancanza di centri abitati e di popolazioni dà un senso di isolamento e di infinito.

Il dominio del Canadà è dal 1763 possesso inglese in virtù del trattato di Parigi del 10 febbraio dello stesso anno col quale trattato la Francia cedeva alla Gran Bretagna il Canadà e tutte le sue dipendenze. Dieci anni dopo gli americani degli S. U. tentavano impadronirsene ma ne erano respinti e, col secondo trattato di Parigi del 1783 venivano definite le frontiere del Canadà con la Confederazione americana.

Nel 1867, decretata l'unione delle provincie canadesi, si costituiva il Dominio del Canadà, che l'anno dopo si ingrandiva con l'acquisto fatto dei territori del nord-ovest dalla Compagnia della Baia di Hudson. Cosicché il dominio è composto da nove Stati o Provincie e dai Territori del nord ovest.

Esso dipende dal Governatore generale per mezzo di 2 camere elettive, Parlamento e Senato, come uno stato parlamentare moderno.

Dipendenti dal Governatore generale e dal Parlamento federale, sono i governatori delle provincie con i loro parlamenti provinciali.

I territori del nord ovest sono invece amministrati direttamente dal governo centrale residente come ho detto ad Ottawa.

Incominciando dalla costa atlantica abbiamo la Nuova Scozia, l'isola Principe Edoardo, il nuovo Brunswick, la provincia di Quebec; indi lo stato di Ontario e procedendo verso occidente, lo stato di Manitoba, lo stato di Saskatchewan e quello di Alberta. In ultimo sull'Oceano Pacifico si trova lo stato della Columbia Britannica con capitale Victoria situata sull'isola di Vancouver, che trae il nome dall'omonimo Capitano inglese che la rilevava nel 1794 e la toglieva agli Spagnoli. In terraferma dinanzi all'isola è la città di Vancouver, capolinea della strada ferrata transcontinentale e secondo ed ultimo luogo di cambio di mezzo di locomozione della via di diretta comunicazione dall'Inghilterra all'Oriente.

Tutti questi stati sono limitati a settentrione dal 60° parallelo, a nord del quale sono i territori del nord-ovest. Questi ultimi sono disabitati e per la loro vicinanza al circolo polare Artico hanno un clima tale che permette la vita solo a qualche ricercatore di miniere, e più particolarmente a cacciatori di animali da pellicce.

Vi è inoltre Terranova che è una colonia della Corona ed ha il proprio Governatore nominato direttamente dall'Inghilterra.

La superficie del dominio è di kmq. 9.467.000 con una popolazione di poco più di 9 milioni di abitanti, cioè appena 1 abitante per kmq. Il 30 % di questa popolazione è costituito dai Franco-Canadesi, che parlano tuttora il francese.

Come abbiamo trovato tracce di periodi glaciali nella regione orientale, nella costa occidentale esse sono ancora più appariscenti. Ed è appunto percorrendo i letti degli antichi ghiacciai, ora invasi dal mare, che si giunge in Alasca, facendo navigazione tra la costa e una continua catena di isolotti coperti di fitta vegetazione che formano un vero canale.

In alcuni di questi isolotti vengono allevate in apposite fattorie, le volpi di vario mantello, le cui pellicce costituiscono uno dei principali proventi della regione. Altre vengono catturate con le trappole nell'interno del paese.

La costa invece è alta e addossata a catene di montagne. Da queste, per un percorso di diversi chilometri, corrono giù i ghiacciai a gettare le proprie seraccate nel mare, ove si sciolgono di tanto in tanto in piccoli blocchi di ghiaccio che vengono trascinati dalla corrente marina e galleggiando vanno alla deriva.

In questo pittoresco canale tra le isole e la costa ogni tanto fanno la loro apparizione branchi di foche e perfino di cervi, i quali sporgono

al di sopra delle acque dei veri cespugli di corna benissimo visibili e riconoscibili.

L'ultima città canadese su questa costa è Prince Rupert, capolinea dell'altra grande ferrovia del Dominio, che si chiama la *Canadian National Railway*.

A somiglianza delle altre piccole cittadine sulla sponda del Pacifico, aggrappata come esse ai fianchi delle montagne, Prince Rupert è un importantissimo centro di pesca, specie per il salmone (1).

Il salmone, nato nei torrenti della montagna appena sgorgati dai ghiacciai, discende il corso delle acque e passa al mare dove peregrina per 4 anni compiendo i tragitti più lunghi che si possano immaginare. Dopo tale spazio di tempo, all'epoca della fecondazione, ritorna immancabilmente allo stesso torrente dove è nato, sormontando anche forti ostacoli e saltando pure gradini di roccia con guizzi che hanno del prodigioso, allo scopo di deporvi le uova e fecondarle; ed è di questo fatto che profittano le imprese di pesca, che sul luogo catturano il pesce, lo preparano, lo congelano e lo confezionano in scatole.

Il movimento migratorio di ritorno è così abbondante che in quell'epoca i torrenti rigurgitano di salmoni, i quali sono fra loro così stipati che non è raro l'osservare pesci che guizzano fuori dell'acqua, su le sponde, tentando di affrettare la risalita del torrente stesso.

Avvenuta la fecondazione i salmoni muoiono e i loro resti allora sono gettati sulle rive ove rimangono in pasto ad uccelli di rapina e ad animali da preda.

Il punto più settentrionale che si può raggiungere navigando in questi fiords è Skagway, da dove una ferrovia a scartamento ridotto, superando enormi difficoltà, permette di comunicare, attraverso il White Pass, con la vallata dello Yukon, celebre per i suoi giacimenti minerari di oro, che nel 1898 determinarono la famosa corsa al Klondike.

(1) Nel 1925 la pesca canadese ha avuto un valore di 47.942.131 dollari e nel 1926 di 56.360.633; nel 1918 si erano superati però i 160 milioni di dollari. Anche in questo ramo l'incremento è stato assai rapido (1860: 1 milione, 1870: 6 milioni; 1878: 12 milioni; 1890: 20 milioni; 1911: 34 milioni). Nel 1926 il salmone fu pescato per 19.614.239 dollari. L'esportazione di salmone conservato è ammontata nel 1926-27 a 9.717.353 dollari (1913: 4.027.977) su un totale di circa 31 milioni per tutti i prodotti della pesca.

Delle città sorte improvvisamente sotto la spinta della febbre dell'oro, pullulate su come per miracolo, poco rimase. Esse scomparvero rapidamente con lo svanire delle illusioni, con le fortune mutate, col rapido esaurirsi delle speranze e dei capitali. Solo rimasero gli impianti delle società saldamente costituite, potenti per stabilità economica e per impianti tecnici e meccanici moderni, che con procedimenti scientifici a mezzo di poderosi escavatori a getto d'acqua, riescono a strappare alle desolate e ghiacciate terre dello Yukon il prezioso metallo. Altre miniere si trovano pure sulla costa come a Juneau ove è stata trasportata oggi la capitale dell'Alasca che sotto la dominazione russa era prima a Wrangel.

Altra caratteristica dell'Alasca è costituita dalle renne, che vi furono importate qualche decina di anni fa dalla Lapponia e che vi si sono riprodotte molto bene.

Questi preziosi animali, che si nutrono dei muschi e dei licheni delle regioni artiche, non richiedono alcuna cura ed il loro allevamento potrà dare, si spera, da qui a qualche anno una produzione di circa 75 mila tonnellate di renna congelata.

In complesso l'Alasca con la sua situazione artica e le sue condizioni meteorologiche e di temperature bassissime esporta molto più di quanto che importi.

Le statistiche danno i seguenti valori di prodotti esportati (in dollari):

minerali	17.000.000
pesce	56.000.000
pellicce e legnami	4.000.000
in totale.....	<u>77.000.000</u>

Tra le cose che colpiscono l'attenzione del viaggiatore, appena giunge in paesi abitati da alascani, sono da annoverarsi i *totem-poles*, piantati dinanzi alle abitazioni degli indigeni.

Secondo la mitologia di questi, due sono le grandi suddivisioni o clan della loro razza, denominate una del *lupo* e l'altra del *corvo*.

Le usanze vietano il matrimonio tra individui dello stesso clan, e, siccome vige il matriarcato l'uomo sposandosi entra a far parte del clan della moglie.

I due grandi clan sono poi a loro volta suddivisi in tribù, ognuna delle quali ha come simbolo un animale reale o immaginario, ed ecco appunto come nasce il totem-pole.

Esso non è altro che un albero genealogico, una specie di stemma, in cima al quale è una testa di lupo o di corvo, per dimostrare che dall'origine si scende attraverso i vari animali raffigurati fino all'individuo vivente che di solito è scolpito nel legno accovacciato ai piedi del palo.

Altra particolarità di questi Alascani è il *portlash*.

Questa è una festa familiare a base economica, simile a quella di altri popoli primitivi.

Un individuo che sia riuscito a riunire una certa sostanza indice una festa, nella quale, oltre intrattenere i suoi ospiti, e mettere a prova il loro stomaco con una grande quantità di cibo, fa loro dei regali spendendo quasi tutto quanto possiede.

Questi regali peraltro, per una consuetudine che ha valore di legge, debbono in una determinata scadenza essere contraccambiati al donatore compresi gli interessi.

Un uomo quindi che abbia dato uno o due *portlash*, può dopo vivermene tranquillo di rendita e godere della distinzione di poter fregiare il proprio cappello di paglia che usa nelle solennità, di un anello per ogni *portlash* che ha dato.

In sintesi si vede che il *portlash* è una forma poco conosciuta, ma evidente, di cassa di risparmio.

Il viaggiatore che si aggira nell'Alasca vi troverà inoltre un'altra forma di industria, introdottavi dagli Europei. Quella cioè dell'avorio fossile di mammoth o di trichechi, rinvenuti dagli esquimesi sotto il circolo polare artico; avorio che viene intagliato e venduto ai turisti che visitano la regione.

Secondo la credenza più comune, gli Alascani sono di origine mongolica, pervenuti a mezzo di migrazioni compiute in epoche lontanissime attraverso lo stretto di Bering. Essi si stabilirono nelle isole, e lungo la costa del continente americano, senza avere alcun contatto né con gli esquimesi al nord, né con gli indiani delle foreste ad oriente, perché separati da entrambi da impervie catene di montagne.

Questo popolo, già appartato per centinaia e centinaia di anni, da ogni civiltà, non ha potuto ora resistere alla pressione ed al fardello della invadente civiltà bianca, e va man mano scomparendo per avere adottato usi che non sono suoi, voluto vivere in case riscaldate, ve-

stirsi con abiti caldi, fumare il tabacco dei bianchi e bere il loro alcool (1).

L'Alascano è naturalmente indolente. Ma egli vince talvolta la sua inerzia e la sua apatia sotto lo stimolo del desiderio di procurarsi del danaro ed allora si assoggetta talvolta al lavoro faticoso; ma, ad eccezione di un po' di pesca e della lavorazione primitiva dell'avorio, non è atto a gran che.

In questo differisce dagli autoctoni degli S. U., dai leggendari Pellirose, i quali dopo un periodo lungo di crisi, durante il quale sembrarono estinguersi, sono oggi in aumento, non solo, ma vengono assorbiti dalla civiltà americana, nella quale occupano talvolta posti eminenti politici ed amministrativi.

L'Alasca, antico possedimento russo dal quale l'Impero traeva solo delle pellicce, fu nel 1867 venduto agli Stati Uniti per soli 7 milioni di dollari pagati su un solo chèque.

Della dominazione russa non rimangono che pochissimi cittadini oramai americanizzati e dei polverosi samovar che si vendono nelle cittadine alascane in qualche bottega di curiosità locali.

Gli americani coprono abbondantemente ogni anno, il valore del capitale impiegato con il solo provento delle tasse governative.

* * *

Questa breve esposizione ha avuto essenzialmente lo scopo di dare un'idea generale e superficiale di territori ancora poco sfruttati e che costituiscono una delle più grandi riserve di materie prime sia forestali che minerarie che il mondo possiede.

Le basi di sfruttamento di questi valori sono peraltro poste con larghezza di vedute, con concetti moderni e pratici, caratteristica del resto comune alla giovane e vigorosa civiltà del Nuovo Mondo.

* * *

Ho finito. Ringrazio S. M. il Re per aver voluto seguirmi in questo mio racconto di viaggio, il quale si è svolto, come ho detto, sulle vie di normale transito turistico.

(1) Gli eschimesi dell'Alasca erano 17.617 nel 1880, 14.012 nel 1890, 12.653 nel 1910, 13.698 nel 1920. Il censimento americano dà la loro distribuzione in 39 tribù, alcune delle quali contano un numero assai piccolo di rappresentanti. Si veda per questo argomento: D. JENNESS, *The Eskimos of Northern Alaska: a study in the effect of civilization*. G. Rev. 1918, pp. 89-101 e E. RICHET, *Les esquimaux de l'Alasca*. B. S. R. de G. Anversa, 1921, pp. 5-51, 103-53; 1922, pp. 5-50; 185-231, 1923, pp. 1-281.

Ho con questo aderito all'invito del nostro R. Commissario on. gen. Vacchelli, il quale desidererebbe, con questa mia, che si aprisse una serie di comunicazioni da parte dei soci della Società Geografica. Essi, compiendo viaggi, verranno così a riferire e far conoscere le loro impressioni ai consoci.

Pubblicazioni recenti sul Canada.

Gli scritti più importanti sul Canada anteriori al 1915 vengono ricordati nel volume di H. M. AMI citato più sotto; quelli apparsi tra il 1914 e il 1921 nella bibliografia curata da K. HASSERT per il *Geographisches Jahrbuch* (XXXIII, pp. 273-322).

Copiose notizie si possono utilmente desumere dalle pubblicazioni ufficiali (*Annual Reports* dei diversi ministeri e delle diverse provincie), specie dal *Canada Year-book* (Official statistical annual of the resources, history, institutions and social and economic conditions of the Dominion) che esce dal 1904. Nel 1927, in occasione del sessantesimo anniversario della costituzione della Confederazione del Canada, è stato pubblicato un riassunto dei dati più importanti relativi a questo periodo (Diamond Jubilee of the Confederation of Canada. *Sixty Years of Canadian Progress, 1867-1927*. Ottawa 1927, pp. VIII-168). Una distribuzione grafica della distribuzione dei prodotti è data dall'*Atlas of Canada*, che comprende un'ottantina di carte e molti grafici (Ottawa, Department of the Interior, 1915). Per l'industria mineraria un riassunto statistico è stato compilato da A. H. A. ROBINSON in occasione dell'esposizione dell'Impero Britannico (*Les industries minérales du Canada*. Ottawa, Ministère des mines, 1924, pp. 152).

Un'opera complessiva che tratti compiutamente il Canada da un punto di vista geografico moderno finora manca. La serie di monografie per le diverse provincie di A. SHORT e A. G. DOUGHTY (*Canada and its provinces*. Toronto 1913-14) è una semplice descrizione, senza considerazioni d'insieme. Anche il volume di H. M. AMI (*North America. Vol. I: Canada and Newfoundland*. Londra, Stanford, 1915, pp. XXVIII. 1906 e 161 figure), nuova edizione d'un'opera simile pubblicata nel 1897 da S. E. DAWSON, per quanto ricco di dati e di fatti, contiene materiale non abbastanza elaborato. Migliore è la descrizione del Canada nel volume dell'Oxford Survey of the British Empire (vol. IV, 1914, pp. 1-259) dovuto alla collaborazione di diversi studiosi (COLEMAN per la geografia fisica e la geologia, STUPART per il clima, MAJOR per la geografia economica, GRIFFITH per la popolazione). Anche il volume miscelaneo pubblicato in occasione della riunione a Toronto della British Association for the Advancement of Science (*Handbook of Canada*. Toronto, University Press, 1924, pp. 466 e ill.) può essere consultato con profitto, come pure quello (*Au Canada*. Parigi, Alcan, 1922, pp. VII-270) messo insieme da alcuni studiosi francesi dopo una visita ufficiale al paese. Notevole in questo l'articolo di J. BRUNHES (pp. 105-21) sull'agricoltura canadese. Per il Canada francese si veda l'opera di J. CH. BRACQ, *L'évolution du Canada français*. Parigi, Plon, 1927, pp. XII-460. Prevalentemente dedicato alla storia dei coloni e della colonizzazione francese è anche il recente volume, sotto molti riguardi assai notevole, di M. J. NEWBIGIN, *Canada. The Great River, the lands and the men*. Londra, Christophers, 1927, pp. XII-308. Un buon sguardo d'insieme per un lettore non specializzato si potrà leggere nel volume *Nordamerika* del DECKERT, rifatto da F. MACHATSCHEK (Lipsia, Bibliographisches Institut, 1924). Più ricca di date più documentata è la trattazione, a cura dello stesso Machatschek, nella *Allgemeine Länderkunde der Erdteile* del Wagner-Meinhardus (Hannover, Hahn, 1928).

Per la geografia economica basterà ricordare il volume di H. LAUREYS, *Essai de géographie économique du Canada* (Parigi, 1919), il capitolo di H. HASSERT nella nuova edizione dell'Andree (Vol. II; *Britisch Nordamerika*; pp. 599-649), il volumetto di A. LORBERT (*Le Canada*) nella collezione di Monographies Économiques (Parigi Roger, 1928, pp. 91). Assai interessante è pure un articolo di H. NELSON, che riassume lo stato attuale e le prospettive della colonizzazione (*The interior colonisation in Canada at the present day and its natural conditions*. Geog. Ann. Stoccolma, V, 1923, pp. 244-308).

Ottime vedute del Canada sono date in un articolo di J. A. WILSON (*Canada from the Air*. National G. Mag., L. 1926, pp. 389-466) e nel volume di L. HAMILTON (*Canada. Landschaft und Volksleben*. Orbis Terrarum. Die Länder der Erde im Bilde. Berlino, Wasmuth, 1926, pp. XXXVI - 288).

Sulle colonie italiane del Canada si veda l'articolo di C. LOZINA, pubblicato in questo stesso Bollettino (LXIII, 1921, pp. 19-37).

Per la storia del Canada si veda infine il volume di H. E. EGERTON, *Historical geography of the British Dominions. Vol. V: Canada. P. II: The history from 1763 to 1921*. Oxford, Clarendon, 1923, pp. VI-368. Per la storia della compagnia della Baia d'Hudson: W. SCHOOLING, *The Governor and Company of Adventurers of England trading into Hudson's Bay during two hundred and fifty years (1670-1920)*. Londra, The Hudson's Bay Comp., 1920, pp. XVI-130 e ill. Per la ferrovia canadese del Pacifico l'opera di H. A. INNIS, *A history of the Canadian Pacific Railway*. Londra, Toronto, Mac. Clelland, 1923, pp. VIII-367.

ALASCA. — Per l'Alasca è da vedere tra gli studi più recenti: A. W. GREELY, *Handbook of Alaska*. New York, III ed. 1925. Notevoli sono anche i due articoli di L. A. WOLFANGER e A. H. BROOKS intitolati rispettivamente *Economic Regions of Alaska* (Economic Geography, II, 1926, pp. 508-36) e *The value of Alaska* (Geogr. Review 1925, pp. 25-50). Si veda pure l'articolo di A. A. MICHELI, *I più recenti progressi dell'Alasca*, pubblicato in questo stesso Bollettino, LXIII, 1922, pp. 486-90 e quello recentissimo di P. LANDINI, *L'Alasca e la sua importanza economica*. La Geografia, 1928, pp. 57-74.
