

assistita da un gabinetto di 4 mem-  
bri. La repubblica è divisa in 7  
province; la sua lunghezza  
è di 480 mig. e la larghezza varia  
da 35 a 110 mig: l'area totale è  
di 31570 mig. quadrate. La popola-  
zione è di circa 340.000 abitanti:  
le principali città sono Panama,  
sul Pacifico, l'apitale della repub-  
blica, e Colon nell'Atlantico.  
Il territorio è completamente  
montagnoso; il monte più al-  
to raggiunge gli 11740 piedi; la  
catena montagnosa è frantumata  
proprio nel punto più stretto del  
istmo. Dal passo "Culebra", alto  
circa 300 piedi sul mare.  
Piccoli ma numerosi fiumi scendono

assistita da un gabinetto di 4 mem: La repubblica è divisa in 7 provincie; la sua lunghezza è di 480 mg. e la larghezza varia da 35 a 110 mg: l'area totale è di 31570 mg. quadrate. La popolazione è di circa 340.000 abitanti: le principali città sono Panama, sul Pacifico, capitale della repubblica, e Colon nell'Atlantico. Il territorio è completamente montagnoso; il monte principale to raggiunge gli 11740 piedi; la catena montagnosa è trovata proprio nel punto più stretto dell'istmo dal passo "Culebra", alto circa 300 piedi sul mare. Ricchi di sue numerosi fiumi solcano

l'istmo: il più importante è il  
Rio Chapres, del quale, come dissi,  
si trasse grande profitto nell'at-  
terrazione del canale -  
Clima - Il clima è tropicale,  
con eccessiva umidità. La sta-  
zione secca corre da Gennaio ad  
Aprile; quella umida da Mag-  
gio a Dicembre. La temperatura  
media annuale è di  $80^{\circ}$  Fahr.,  
con un massimo e minimo di  
 $100^{\circ}$  e  $60^{\circ}$ . La caduta annuale  
di pioggia è da 40 a 155 pollici,  
secondo le località. È abbon-  
dantissima nella Costa del mare  
Caribico e del ree avvicinando-  
si al Pacifico. Prevaleono i ven-  
ti da NE durante la maggior  
parte dell'anno, soffiando con le

L'istmo: il più importante è il Rio Chagres, del quale, come dissi si trasse grande profitto nell'attuazione del canale.

Clima - Il clima è tropicale, con eccessiva umidità. La stagione secca corre da Gennaio ad Aprile; quella umida da Maggio a Dicembre. La temperatura media annuale è di 80° Fahr.,

con un massimo e minimo di 100° e 60°. La caduta annuale di pioggia è da 40 a 155 pollici, secondo le località. È abbondantissima nella costa del mare Caraibico e decresce avvicinandosi al Pacifico. Prevalgono i venti da NE durante la maggior parte dell'anno, soffiando con le



maggiore violenza nella stagione  
secca. I venti S e SE prevalgono  
durante la stagione delle piogge.  
Prodotti: Il suolo è fertile e il cli-  
ma favorevole all'agricoltura, ma  
meno che  $\frac{1}{3}$  della regione è col-  
tivata, e una piccolissima parte  
di questa è coltivata con sistema  
moderno. Il principale prodotto  
è il banana; crescono pure abbon-  
danti caffè, cacao, Tabacco e  
cereali. Si ha gomma nelle  
montagne, e crescono liberamen-  
te cotone, riso, e ogni sorta  
di frutti e spezie tropicali. Vi so-  
no considerevoli foreste di legna  
me di valore, che servirebbero ad  
aumentare le risorse della regio-  
ne. Le risorse provenienti dal

maggior violenza nella stagione secca. I venti da SE prevalgono durante la stagione delle piogge.

### **Prodotti:**

Il suolo è fertile e il clima favorevole all'agricoltura, ma meno che 1/3 della regione è coltivato, e una piccolissima parte di questo è coltivato con sistema moderno.

Il principale prodotto è il banano; crescono pure abbondanti caffè, cacao, Tabacco e cereali. Si ha gomma nelle montagne, e crescono liberamente cotone, nociaro, e ogni sorta di frutti e specie Tropicali. Vi sono considerevoli foreste di legname di valore, che servivano ad aumentare le risorse della regione. Le risorse provenienti dal.

La spazzatura del terreno non sono  
ancora sfruttate: vi ha oro, sale;  
rame, ferro, carbone e abbondano  
pure nelle varie provincie sorgenti  
di acque minerali.

Comunicazioni interne. - Per ora  
non esiste in tutta la repubblica  
che un solo tronco ferroviario, quello  
che unisce Panama a Colon, attra-  
versando l'istmo. Questa ferro-  
via, lunga di 7,5 mig., fu costru-  
ta nel 1857 da una Compagnia  
di New York per facilitare il pas-  
saggio dell'istmo ai numerosi  
lavoratori, che da ogni parte, sia  
dell'America stessa, che dell'Eu-  
ropa avevano per meta la Ca-  
lifornia, il paese dell'oro: la  
via dell'istmo era allora la più

le espansione del terreno non sono ancora sfruttate: si ha oro, sale; rame, ferro, carbone e abbondanti pure nelle varie provincie e sorgenti di acque minerali.

Comunicazioni interne. Per ora non esiste in tutta la repubblica che un solo tronco ferroviario, quello che unisce Panama a Colon, attraversando l'istmo - questa ferrovia, lunga 47,5 mig., fu costruita nel 1857 da una Compagnia di New York per facilitare il passaggio dell'istmo ai numerosi lavoratori, che da ogni parte, sia dall'America stessa, che dall'Europa avevano per meta la California, il paese dell'oro: la via dell'istmo era allora la più

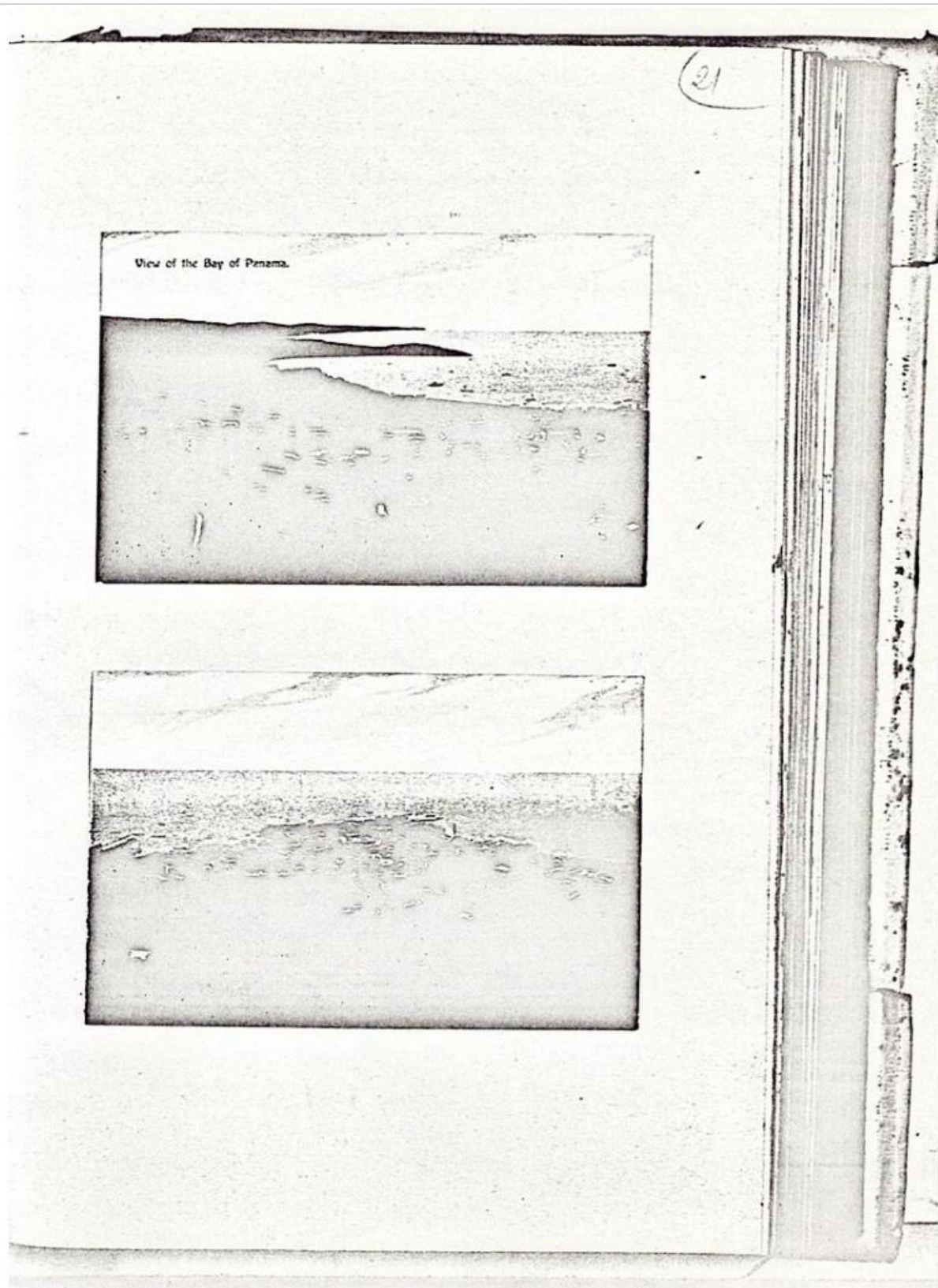


rapita per giungere a S. Francisco,  
non essendo anco ora costruita la  
ferrata "New York - Pacific" la  
ferrata è ora proprietà del governo  
degli Stati Uniti, unitamente  
alla Zona del Canale.

La città di Panama sorge, come  
è noto, sul versante Pacifico:  
piccola e mal tenuta fino ad ie-  
ri, si può dire, si sta ora mi-  
gliorando ed abbellendo grazie  
alla grande importanza che as-  
sume coll'attuazione del taglio  
dell'istmo. Si nota l'im-  
ponente Trasformatrice della  
marina dell'Anker, che vi  
ha diritto di sorveglianza di  
polizia e di salute pubblica.  
In nella città, che in tutta

rapita per giungere a S. Francisco, non essendo ancora costruita la ferrovia "New York - Pacifico". La ferrovia è ora proprietà del governo degli Stati Uniti, unitamente alla Zona del Canale.

La città di Panama sorge, come è noto, sul versante Pacifico: piccola e nel tempo più adiasi, si può dire, si sta ora migliorando ed abbellendo grazie alla grande importanza che assume coll'attuazione del taglio dell'istmo. Già si nota l'impronta trasformatrice della mano dell'Yankee, che vi ha diritto di sorveglianza di polizia e di salute pubblica. In tutta la città, che in tutta



21

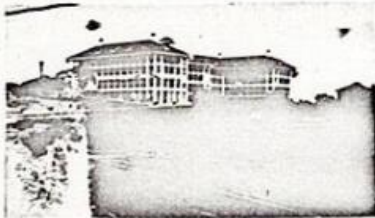
View of the Bay of Panama.



la zona del canale, e nella città  
di Colon, inferivano fino a  
pochi anni fa il colera, la  
peste e la terribile malaria,  
che uccideva a migliaia vit-  
time fra i nudi lavoratori.  
Entrati in possesso del Terri-  
torio nel 1906, i Superendenti  
di Rio San Lorenzo cominciarono a  
profondare i pantani, bonifi-  
cando i terreni, a combattere  
topi e zanzare, a costruire  
fognature, abitazioni sane  
ed arieggiate, e refuso così  
abitabile e salubre un paese  
ritenuto a ragione come uno  
dei più pericolosi del mondo  
intero. Gli Stati Uniti han-

la zona del Canale, e nella città di Colon, si riferivano fino a pochi anni fa il Colera, la peste e la terribile malaria, che mieteva a migliaia vittime fra i nudi lavoratori. Entrati in possesso del Territorio nel 1906, i Dipendenti di Rio San Louis iniziarono a prosciugare i pantani, bonificando i Terreni; a combattere topi e zanzare, a sopprimere fognature, abitazioni sane e varieggiate, e resero così abitabile e salubre un paese ritenuto a ragione come uno dei più pericolosi del mondo intero. gli Stati Uniti han

no spese un anno e più di lavoro  
per preparare tutta la Zona del  
Canale in modo che le migliaia  
di lavoratori che vi farebbero ve-  
niti non dovessero trovare di-  
sagi: Da Panama a Colon, in  
tutti i punti ove si farebbe mag-  
giormente affrettato il lavoro,  
fossero villaggi formati da vaghe  
fasette in legno, sollevate da  
terra su palafitte, contornate da  
spaziose verande, e circondate  
da una fitta rete protettiva da



zanzare; tutte  
queste abitazio-  
ni sono in pic-  
colo sul modello

lo dell'immensa figura, rappresen-  
tante l'"Hotel Tivoli" in Panama.

no speso un anno e più di lavoro per preparare tutta la Zona del Canale in modo che le migliaia di lavoratori che vi farebbero venuti non dovessero trovare disagi: da Panama a Colon, in tutti i punti ove si farebbe maggiormente affrettato il lavoro, sorsero villaggi formati da veglie casette in legno, sollevate da terra su palafitte, contornate da spaziose verande, e circondate da una fitta rete protettiva da zanzare; tutte queste abitazioni sono in piccolo sul modello.

La sola unita figura, rappresentante l'Hôtel Tivoli in Panama.



Raddoppiarono il binario della  
ferrovia Panama - Colon; prov-  
videro abbondantemente ai  
servizi logistici della futura  
Colonia; stabilirono in ogni  
luogo potenti distillatori. Pre-  
parato così sapientemente il  
terreno, si incominciò ai lavori  
sul canale - E di questo co-  
pleto trattare diffusamente -

Il canale di Panama -  
La storia del taglio dell' Isthmo -  
Il primo schema di taglio dell' Isthmo  
a mezzo di un canale interoceano  
venne fu suggerito fino dal 1520,  
e più tardi da Champlain nel  
lo stesso secolo, ma tale idea  
non attrasse seriamente l'at-

Raddoppiarono il binario della ferrovia Paname - Colon; provvidero abbondantemente ai servizi logistici delle future colonie; stabilirono in ogni luogo potenti distillatori - Preparato così sapientemente il terreno, diedero inizio ai lavori del canale. E di questo voglio trattare diffusamente -

Il Canale di Panama -

La storia del taglio dell'Istmo.

L'antico schema di taglio dell'Istmo a mezzo di un canale interoceanico fu suggerito fino dal 1520, e più tardi da Champlain nello stesso secolo, ma tale idea non attrasse seriamente l'att.

seurione fino al XIX secolo.

Dopo il 1828 varie esplorazioni e rilievi furono fatti, allo scopo di determinare l'attuabilità del canale. Differenti vie furono suggerite e vagliate, ma col tempo, tutte, tranne due (quella di Panama e quella di Nicaragua), furono messe fuori questione.

Dopo la scoperta dell'oro in California (1849) una Compagnia Americana stabilì transiti provvisori a mezzo di diligenza e battelli attraverso Nicaragua, e formò all'unipiani per completare il sistema colla costruzione di un canale. Ma tutto ciò non ebbe seguito, sia per complicazioni di carattere pratico, che in-

tensione fino al XIX secolo.

Dopo il 1828 varie esplorazioni e rilievi furono fatti, allo scopo di determinare l'attuabilità del Canale. Differenti vie furono suggerite e vagliate, ma col tempo, tutte, tranne due (quella di Panama e quella di Nicaragua), furono messe fuori questione.

Dopo la scoperta dell'oro in California (1849) una Compagnia Americana stabilì transiti provvisori a mezzo di diligenze e battelli attraverso Nicaragua, e formò alcuni piani per completare il sistema colla costruzione di un Canale. Ma tutto ciò non ebbe seguito, sia per complicazioni di carattere pratico, che in-



ternazionale. Nel 1872-75 gli  
Stati Uniti fecero eseguire com-  
pleti rilievi della Sue su nomi-  
nate vie, e il risultato dell'es-  
ame seguitone fu che la via di  
Panama presentava vantaggi  
assai superiori. Prima che al-  
cuna trattativa fosse approvata  
tra gli Stati Uniti e la Colom-  
bia, padrone dell'istmo di Pana-  
ma, un francese Etienne Wyse ri-  
assunse dal governo colombiano  
la concessione per la costruzione  
di un canale interoceano. I ri-  
lievi e le esplorazioni fatte da  
Wyse furono affrettate ed incom-  
plete, ma, forte della concessio-  
ne ottenuta, egli tornò in Fran-  
cia, e si attribuì l'interesse di

ternazionale. Nel 1872-75 gli Stati Uniti fecero eseguire completi rilievi delle due su nominate vie, e il risultato dell'esame seguitone fu che la via di Panama presentava vantaggi assai superiori. Prima che alcuna trattativa fosse approvata tra gli Stati Uniti e la Colombia, padrona dell'istmo di Panama, un francese Sette Wyse si assicurò dal governo Colombiano la concessione per la costruzione di un canale interoceanico. Trilievi e le esplorazioni fatte da Wyse furono affrettati e incompleti, ma, forte della concessione ottenuta, egli tornò in Francia, e si assicurò l'interesse di

Ferdinando di Lesseps. Intanto un  
congresso scientifico internazionale,  
riunitosi in Parigi (1879) decise es-  
sere quella di Panama la via mi-  
gliore: si notò come i Delegati aus-  
trianisti siano astenuti dal votare.

Si formò allora una nuova  
compagnia del canale di Panama,  
l'apo de Lesseps, il quale visitò  
l'istmo, annunciò esser il cana-  
le attuabile, e un comitato tec-  
nico internazionale stimò il costo  
dell'impresa in \$ 169 milioni.  
Le somme furono presto raccolte  
in Francia e i lavori furono ini-  
ziati nell'Ottobre 1881. Il  
canale avrebbe seguito quasi l'or-  
peltamente la via ferrata Sa-  
falon a Panama. Avrebbe dov-

Ferdinando di Lesseps. Intanto un congresso scientifico internazionale, riunitosi in Parigi (1879) decise essere quella di Panama la via migliore; si notò come i delegati annunziarono astenuti dal votare. Si formò allora una nuova compagnia del canale di Panama, capo De Lesseps, il quale visitò l'istmo, annunziò esser il canale attuabile, e un comitato tecnico internazionale stimò il costo dell'impresa in \$169 milioni. Le somme furono presto raccolte in Francia e i lavori furono iniziati nell'Ottobre 1881. Il canale avrebbe seguito quasi completamente la via ferrata da Colon a Panama. Avrebbe dato



to essere un canale a livello ma-  
rino, avente una profondità  
di piedi 29.5 ed una larghez-  
za al fondo di piedi 72, per una  
lunghezza di inf. 47. Più tardi  
la Compagnia fu obbligata ad  
ammettere che un canale a livel-  
lo marino non poteva essere co-  
struito nel tempo specificato, e  
colla moneta in bilancio, ed  
allora si accettarono i piani di  
un canale "a chine". La Com-  
pagnia francese fece molti erro-  
ri; incontrò molti scoraggiame-  
nti, e finalmente abban-  
donò i lavori in marzo 1889,  
per mancanza di fondi. Am-  
ministratori provvisori furono  
stabiliti dai tribunali francesi  
e varî schemi furono avanzati per

to essere un canale a livello marino, avente una profondità di piedi 29.5 ed una larghezza al fondo di piedi 72, per una lunghezza di mq. 47. Più tardi la compagnia fu obbligata ad ammettere che un canale a livello marino non poteva essere costruito nel tempo specificato, e colla moneta in bilancio, ed allora si affettarono i piani di un canale "a chiuse". La compagnia francese fece molti errori, incontrò molti scoraggiamenti; e finalmente abbandonò i lavori in marzo 1889, per mancanza di fondi. Amministratori provvisori furono stabiliti dai tribunali francesi e verificazioni furono avanzati per

riabilitare la Compagnia. Si dice  
che fino a tale tempo i lavori sia-  
no costati \$ 260 milioni; rifava-  
ti per vendite di azioni in tutte  
le Borse finanziarie francesi; e final-  
mente con lotterie autorizzate  
dal governo. Nel 1894 fu forma-  
ta una nuova Compagnia che ot-  
tenne la concessione per 10 anni;  
estesa nel 1900 per altri 6 anni;  
in modo che sarebbe caduta  
nel 1910, Aprile, epoca per la  
quale si finiva il Canale potes-  
se essere ultimato. Dodici mi-  
glia sulla intera lunghezza del  
Canale furono costruite da  
Compagnie francesi; che sono già  
atte alla navigazione. In queste  
però non sono incluse le parti più

riabilitare la Compagnia. Si dice che fino a tale tempo i lavori fiano costati £ 260 milioni; ricavati per vendita di azioni in tutte le classi sociali francesi; e finalmente con lotterie autorizzate dal governo.

Nel 1894 fu formata una nuova Compagnia che ottenne la concessione per 10 anni; estesa nel 1900 per altri 6 anni in modo che sarebbe caduta nel 1910, Aprile, epoca per la quale si stimava il Canale potesse essere ultimato.

Dodici miglia sulla intera lunghezza del Canale furono così finite da Compagnie francesi; che sono più atte alle navigazione. In queste però non sono incluse le parti più



difficili. Del lavoro, tanto che si  
stabilì il principio generale che  
la Compagnia francese non avreb-  
be mai portato i lavori ad una  
complezione piena di successo.  
Subito dopo la chiusura della  
guerra Spano-Americana, gli  
Stati Uniti annunziarono esse-  
re loro intenzione il costruire un  
canale interoceano, ed entra-  
rono in trattative colle Gran Bret-  
tagne per provvedere alla neutrali-  
tà del canale in qualunque  
luogo esso avesse ad essere costru-  
to, ed al traffico a terminare  
quali per navi di tutte le nazio-  
ni. Il 4 Gennaio 1902 la Com-  
pagnia francese propose agli  
Stati Uniti il rifatto di tutti  
i suoi diritti e proprietà nell'istmo

difficili del lavoro, tantoché si stabilì il privilegio generale che la compagnia francese non avrebbe mai portati i lavori ad una conclusione piena di successo. Subito dopo la chiusura della guerra Ispano-Americana, gli Stati Uniti annunziarono essere loro intenzione il costruire un canale interoceanico, ed entrarono in trattative colla Gran Bretagna per provvedere alla neutralità del canale in qualunque luogo esso avesse ad essere costruito, ed al traffico a terminare quali per mari di tutte le nazioni. Il 4 Gennaio 1902 la compagnia francese propose agli Stati Uniti il riscatto di tutti i suoi diritti e proprietà nell'istmo

per \$ 40 milioni. Fu rifiutata  
offerta la Commissione nord-americana  
per il canale raccomandando la  
via di Panama. Il 12 gennaio 1903  
fu segnato un trattato fra gli Stati  
Uniti e la Colombia, in seguito  
al quale quella avrebbe rife-  
ruto una concessione di una  
concedente striscia di terra per  
100 anni; rinviando la concessio-  
ne rimovibile a piacere degli  
Stati Uniti. Tale trattato fu  
però respinto da un Congresso co-  
lombiano in Agosto 1903. Il che  
segnò la costituzione di Panama  
in repubblica indipendente. Il  
18 Novembre 1903 fu segnato un  
trattato tra gli Stati Uniti e la  
nuova repubblica: l'atto <sup>per</sup> provve-  
derle alla costruzione e man-

per \$ 40 milioni. Fu rifiutabile offerta la commissione nord-americana per il canale raccomandato via di Panama. Il 22 gennaio 1903 fu segnato un trattato fra gli Stati Uniti e la Colombia, in seguito al quale quelli avrebbero riservata una concessione di una conveniente striscia di terra per 100 anni; rimanendo la concessione rimovibile a piacere degli Stati Uniti. Tale trattato fu però respinto da un Congresso Colombiano in Agosto 1903. A ciò seguì la costituzione di Panama in repubblica indipendente. Il 18 Novembre 1903 fu segnato un trattato fra gli Stati Uniti e la nuova repubblica: l'esso provvedesse alla costruzione e man



intenzione del Canale colle  
seguenti clausole: Panama  
garantisce in perpetuo l'uso  
di una zona larga 5 mig. da  
ambo i lati del Canale, ed, en-  
tro di essa, l'esclusivo control-  
lo nella polizia, giustizia, salute  
pubblica ed altre ingerenze.  
Altro Territorio si cede per ca-  
nali giudiziari. Per la difesa  
del Canale si cede la linea co-  
stiera della Zona tra due ocean;  
più le isole della Baia di Pana-  
ma. Le città di Panama e Co-  
lon rimangono sotto l'autorità  
della repubblica panamense, ma  
gli Stati Uniti hanno completa  
giurisdizione in ambo le città e  
nei loro porti per quanto concerne

intenzione del Canale colle seguenti clausole: Panama garantisce in perpetuo l'uso di una zona larga 5 mg. da ambo i lati del Canale, ed, entro di essa, l'esclusivo controllo della polizia, giudizi, salute pubblica ed altre ingerenze. Altro territorio si cede per canali sussidiari. Per la difesa del Canale si cede la linea costiera della zona sui due oceani; più le isole della Baia di Panama. Le città di Panama e Colon rimangono sotto l'autorità della repubblica panamense, ma gli Stati Uniti hanno completa giurisdizione in ambo le città e nei loro porti per quanto concerne

sanità e quarantena - gli Stati  
Uniti pagano tutte queste qua-  
rentine \$ 10 milioni all'atto  
della accettazione del trattato,  
e pagheranno \$ 250 mila annua-  
mente a cominciare dopo il no-  
no anno.

In seguito alla accettazione del  
trattato, il Presidente gli Stati U-  
niti incaricò una "Isthmian  
Canal Commission" della costruzi-  
one del canale ed il governo della  
zona si oppose. Tale commissione ri-  
mase in carica fino all'aprile 1905  
quando fu sostituita da un'altra.  
Il 24 giugno 1905 si riunì un  
consiglio di ingegneri venuti da  
gli Stati Uniti, Inghilterra,  
Francia, Germania, Olanda, por

Sanità e quarantena. Gli Stati Uniti pagano tutte queste spese, venti \$ 10 milioni all'atto della accettazione del Trattato, e pagheranno \$ 250 mila annualmente a cominciare dopo il nono anno.

In seguito alla accettazione del Trattato, il Presidente degli Stati Uniti incaricò una "Isthmian Canal Commission" della costruzione del Canale e del governo della Zona di esso. Tale Commissione rimase in carica fino all'Aprile 1905 quando fu sostituita da un'altra. Il 24 giugno 1905 si riunì un Convegno di ingegneri venuto da: gli Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Germania, Olanda, per



partecipazioni si inviati dalle  
varie potenze, per decidere sul  
tipo del canale da costruirsi.  
È quello che essi decisero e que-  
sto è ora in corso di costruzio-  
ne e che espongo sotto -

Progetti del canale - I lavori  
al giorno d'oggi - Ricorderò an-  
zitutto ai vari progetti francesi.

- 1°) La <sup>prima</sup> Compagnia francese avente a capo  
F. De Lesseps aveva assegnato al cana-  
le il seguente tracciato: inizio al fiume  
Folke, presso Colon; seguire approssima-  
tamente il fiume Chapres fino a Bas  
Obispo; Tagliare la cordigliera al pas-  
so di Culabra e passare attraverso  
la valle del Rio Grande fino al suo  
sbocco in mare, proseguendo per 2

partecipazione di inviati dalle varie potenze, per decidere sul tipo del Canale da costruirsi e quello che essi desidero e quanto è ora in corso di costruzione e che espongo sotto-

## **Progetti del Canale - I lavori**

al giorno d'oggi - Riassumono tutto ai vari progetti francesi.

1. La Compagnia francese avente a capo F. De Lesseps aveva assegnato al Canale il seguente tracciato: inizio al fiume Gatun, presso Colon; seguire approssimativamente il fiume Chagres fino a Bas Obispo; tagliare la Cordigliera al passo di Culebra e scendere attraverso la valle del Rio Grande fino al prostesso in mare, proseguendo per 2

ing. nella baia di Panama. La pro-  
fondità del canale 30 piedi: la lar-  
chezza al fondo circa 14 piedi. Il  
problema di ingrossare il Chagres te-  
rebbe risolto colla costruzione di una  
gran diga a Gamboa o nelle vici-  
nanze; il sovrappiù delle acque sareb-  
be scaricato in altra direzione a  
mezzo di canali di diversione -

Ho detto avanti come tale progetto un-  
sia stato attuato per mancanza di fon-  
di, e come il governo francese nell'85,  
rialzate le sorti della Compagnia del  
Canale a mezzo d'una lotteria, ab-  
bia mandato sul luogo un ingegnere  
per studiare sul genere di canale da  
adottarsi. E fu deciso:

II.) (cambiare i piani del canale a li =

ing. nella baia di Panama. La profondità del canale 30 piedi: e la larghezza al fondo circa 72 piedi. Il problema di infrasciare il Chagres sarebbe risolto colla costruzione di una gran diga a Gamboa o nelle vicinanze; il soprappio delle acque sarebbe scaricato in altra direzione a mezzo di canali di diversione-

Ho fatto avanti come tale progetto non sia stato attuato per mancanza di fondi; e come il governo francese nell'85 rialzate le sorti della Compagnia del Canale a mezzo d'una lotteria, che fu mandato sul luogo un ingegnere per decidere sul genere di Canale da adottarsi. E fu deciso:

II) (cambiare i piani del Canale a li=



vello marino in un canale a flume.  
fio nulla cambiava nella linea del  
canale, ma la superficie di esso sa-  
rebbe diventata 49 m., ossia 160 pie-  
di sul livello del mare. Il 15 mar-  
zo 1889 si sospesero i lavori, essendo  
la predetta Compagnia venuta in li-  
quidazione dopo aver speso l'enor-  
me cifra di \$ 234.795.017 -

III°) - Si formò la seconda Compagnia, che  
ebbe risultati migliori (1894). Un  
Comitato Tecnico francese, esaminato  
il luogo, stese tre proposte: la  
prima fu ferata perché proponeva  
un canale a chiuse & una irriga-  
zione a terra; la seconda Compen-  
deva un canale a flume il cui fon-  
do sarebbe stato m. 10,75 ossia 68 ft  
al di sopra del livello del mare. La

nello marino in un canale a flusso. cio' nulla (cambiava nella linea del canale, ma la superficie di esso sarebbe diventata 49 m., ossia 160 piedi sul livello del mare. Il 15 marzo 1889 si sospesero i lavori; essendo la predetta Compagnia venuta in liquidazione dopo aver speso l'enorme cifra di \$ 234.795.017-

III°) b si formò la seconda Compagnia, che ebbe risultati migliori (1894). Il Comitato Tecnico francese, esaminato il luogo, stese tre proposte: la prima fu scartata perchè proponeva un canale a chiuse ad una responsabilità alterna; la seconda comprendeva un canale a flusso il cui fondo sarebbe stato m 20,75 ossia 68 ft al di sopra del livello del mare. La

Chiusa compresa in tale piano sarebbero  
state 5; una a Bohio, ed una a Bas  
Orispo sul versante Atlantico; una a  
Paraito, una a Miraflores, ed una  
Chiusa di marea presso Miraflores, sul  
versante Pacifico - Il terzo piano com-  
prenderebbe un Canale a Chiusa il cui fon-  
do farebbe stato a 32 fts sopra il livel-  
lo marino, ma con sole 3 Chiusa: una  
a Bohio, una a o presso Pedro Miguel,  
ed una terza a Miraflores.

Il piano per regolare il fiume (ha-  
ves in modo da averne una quantità  
d'acqua sufficiente per mantenere  
la profondità nel Canale in ogni tempo  
consisterebbe in una diga a Bohio, a  
sante 250 milioni di m<sup>3</sup> di (capa-  
cità ed un'altra <sup>serpentina</sup> diga più a monte,  
ad Alhajuela, capace di affluire.

Chiuse comprese in tale piano sarebbero state 5; una a Bohio ed una a Bas Obispo sul versante Atlantico; una a Paraiso, una a Miraflores, ed una chiusa di marea presso Miraflores, sul versante Pacifico. Il terzo piano comprendeva un Canale a Chiuse il cui fondo sarebbe stato a 32 fts sopra il livello marino, ma con sole 3 Chiuse: una a Bohio, una presso Pedro Miguel, ed una terza a Miraflores. Il piano per regolare il fiume Chagres in modo da averne una quantità d'acqua sufficiente per mantenere la profondità nel Canale in ogni tempo consisteva in una Diga a Bohio, avente 250 milioni di m<sup>3</sup> di capacità ed un'altra diga più a monte, ad Alhajuela, capace di afflusso.



lere 150 milioni di m<sup>3</sup> di acqua.

Il lavoro effettivamente attuato fu principalmente al taglio di Culbra, e all'entrata del canale nel Pacifico.

Il complesso lavoro di escavazione operato dalle due compagnie francesi è qui riassunto:

Massima profondità di scavo { a Culbra 161 ft.  
a Bas D'Orpo 148 ".

Volume totale del materiale scavato, come presso il canale di diversione: 70 milioni di yards cubici.

(V. al proposito uno spallato del canale qui annesso).

IV-) Abbiamo giunti all'opera degli Stati Uniti. La Commissione per il canale dell' "Istmo" decise di eseguire i lavori secondo i piani che qui riporto perlo più a perlo:

fare 150 milioni di m<sup>3</sup> di acqua. Il lavoro effettivamente attuato fu principalmente al taglio di Culebra, e all'entrata del Canale nel Pacifico. Il complesso lavoro di escavazione operato dalle due Compagnie francesi è qui riassunto: Massima profondità di scavo { a Culebra 161 fts. { a Bas Obispo 148 "Volume totale del materiale scavato, compreso il Canale di diversione: 70 milioni di yards cubica. (V. al proposito uno spallato del Canale più annesso). IV-) Abbiamo giunti all'opera espliciti. Uniti. La "Commissione per la Canale dell'Istmo" decise di eseguire i lavori secondo i piani che più si è porto pezzo a pezzo:

A] Canale nel porto Limon (Atlantic).

Comincia a circa  $\frac{1}{2}$  mig. al largo della linea tracciata tra Manzanillo P.<sup>I</sup> e Toro P.<sup>I</sup>. La larghezza della bocca del canale sarà approssimativamente 1000 ft., e l'apertura sarà protetta da dighe convergenti. Da questo punto alla bocca del fiume Mindi (mig.  $4 \frac{1}{2}$ ) avrà al fondo una larghezza di 500 ft., e sarà scavato ad una profondità di 40 piedi - il Mindi, ove effettivamente comincia il canale, non è solo un poco più alto che il livello marino, ma il terreno sale gradualmente, tanto che a Jatum, a mig. 2,6 più in su, l'elevazione è di 85 ft.

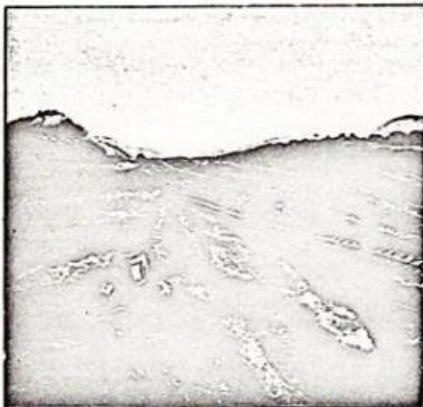
## **A] Canale nel porto Limon (Atlantico).**

Comincia a circa 1/2 mg. al largo della linea trafficata tra Manzanillo Pt. e Toro Pt. La larghezza della bocca del canale sarà approssimativamente 1000 ft., e l'apertura sarà protetta da dighe convergenti. Da questo punto alla bocca del fiume Mindi (mp. 4 1/2) avrà al fondo una larghezza di 500 ft., e sarà scavato ad una profondità di 40 piedi. A Mindi, ove effettivamente finirà il canale, si è solo un poco più alto che il livello marino, ma il terreno sale gradatamente, tanto che a Gatun, a mp. 26 più in su, l'elevazione è di 85 ft.

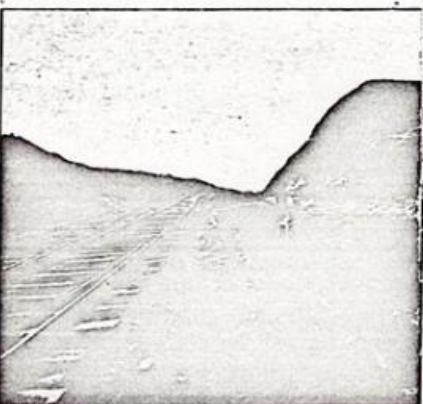




The spillway, for discharging the surplus waters of the Chiriquí at Gatun, Canal Zone, Panama.



The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama.



The Culebra Cut looking north, Panama Canal.

- Sparavito del Canale -

The Spillway, for discharging the surplus waters of the Chagres at Gatun, Canal Zone, Panama.

The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama.

The Culebra Cut looking north, Panama Canal.

- Sparcato del Canale -

(22)

B] Diga a Gatun.

Gatun è il luogo della gran diga destinata a contenere le acque del Lago. La diga sarà in terra, rinforzata nelle parti più esposte a deperimento. La cresta della diga ha una altezza di 50 piedi sopra il livello normale del Lago, ed una larghezza di 100 piedi. La larghezza della diga al livello dell'acqua sarà 374 ft, e al livello marino 2.625 ft. La sua lunghezza totale sarà approssimativamente 8000 ft, e la sua altezza 135 ft. I lavori della diga furono iniziati in Aprile 1907.

C] Chiuse di Gatun. - A Gatun sono pure in costruzione tre gra-

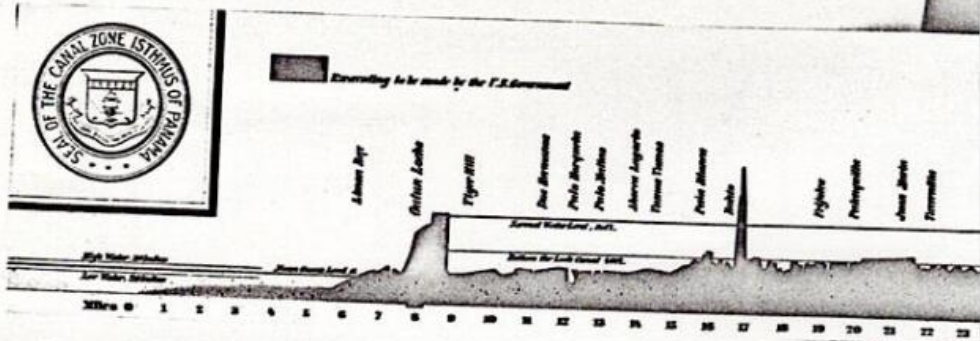
## **B) Diga a Gatun.**

Gatun è il luogo della gran diga destinata a contenere le acque del Chagres. La diga sarà in terra, rinforzata nelle parti più esposte a deterioramento. La cresta della diga ha una altezza di 50 piedi sopra il livello normale del lago, ed una larghezza di 100 piedi. La larghezza della diga al livello dell'acqua sarà 374 ft, e al livello massimo 2.625 ft. La sua lunghezza totale sarà approssimativamente 8000 ft, e la sua altezza 135 ft. I lavori della diga furono iniziati in Aprile 1907.

## **C) Chiuse di Gatun - A Gatun**

sono pure in costruzione tre gra=





SEAL OF THE CANAL ZONE ISTHMUS OF PANAMA

Excavating to be made by the U.S. Government

Limon Bay

Gatun Locks

Tiger Hill

Rio Chagres

Palo Bergante

Palo Grande

Palo Bonito

Miraflores

Pedro Miguel

Pedro Miguel Locks

Culebra

Paraiso

Corozal

Balboa

Panama

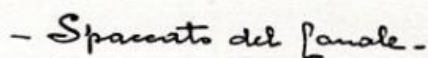
High Water Surface

Mean Sea Level

Low Water Surface

Bottom of Lock Canal 140 ft.

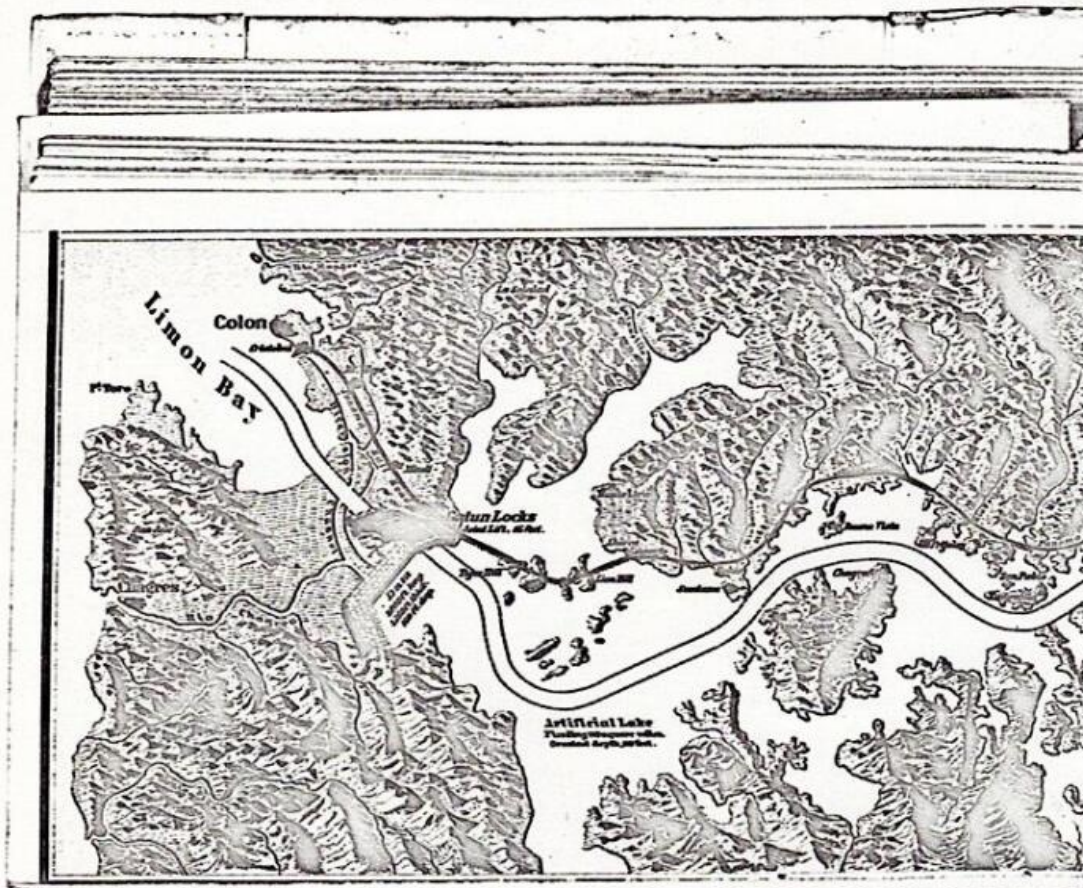
Miles 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23



B<sup>3</sup>  
part  
du  
L'ing  
pour  
tenir  
la m  
il  
une  
ple  
sur  
vino  
tot  
soo  
et la  
in  
e]  
fame

San Pablo Javier Grande Burgos Medellin I Obispo Los Huerfanos Ruperto Puerco Pedro Miguel Lock  
Miraflores Lock Coronel Las Boas PACHURRA Elevations made by the French Elevation Depth Width Length  
Remarks TIDES HIGH WATER LEVEL 200ft LOW WATER LEVEL 20ft 50 Miles 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30  
31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 - Spaccato del Canale - BB fiat de l'anno  
1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno  
1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno 1800 per la citta di Roma e l'anno  
1800 per la citta di Roma





stati di L'Innere.  
 di processo di  
 ft. e legge 100 ft.  
 funzione e la di  
 phylla protuber.  
 sufficiente ai fat  
 pote pinnati. 1/2 per  
 a 110 e 120 ft, id  
 la parte superiore  
 Trame  
 notazione così fat  
 pinnati. 1/2 ad  
 tingente l'Innere  
 to. Per di fin-  
 di parte anti-  
 finis di L'Innere  
 vire la L'Innere  
 vire sempre ap-  
 di L'Innere e fat-

dini di Chinese. li prevedemano di ft, e leghe 100 ft. questions de la de chezza  
prostatici sufficiente ai fut pare quindi di por a 110. 120 ft, il Le porte saranno  
Framme rotazione sarà for pikle ist all' is  
do. Per dipiù-til di parte ausiliarie feriore di L'inMannes ine Sa Larssoni - tario  
pompare acqui If tunous a Jak

Artificial Lake

etun Locks

Colon

Limon Bay

LL L .

.

A3

83

A2 -





---

65 84 83 82 Bay of Panama Panama Pedro Miguel Lock Rio Chagres Cocoli Arraijan La Boca Fuerte Venado  
Taboga Veracruz



heads of the United States navy, and the Netherlands, on the advisory board of the President. These experts and decide the type of

advanced for rehabilitating the company. Up to that time the work is said to have absorbed \$ 200,000,000, obtained by the sale of shares and bonds, mainly to people of small means in France, and finally by lottery drawings, which were authorized by the French government. In 1834 a new company was formed which obtained a concession for ten years, extended in 1900 by six years, so as to terminate in April, 1910, by which time it was estimated the canal could be finished. Twelve miles of the catire length of the canal had been so far finished by the French companies as to be navigable. This did not, however include the more difficult portions of the work, and the sentiment was pretty well established that the French company would not be able to carry the work to a succesful conclusion. 2

Soon after the close of the Spanish-Amerig war the United States announced its intention to undertake the building of an interoceanic canal/ and entered into a treaty with Great Britain

7

providing for the neutralization Tout conal by whatever route it might be constructed and for its nse om equal terms by vessels of gh nations. On January 4, 1902, the French company offered to sell to the United States all their rights and property on the isthmus for/340,000.000. In view of this offer, the United Fuites Asthmim Canal Commission recommended the Pinamy roufc. da January 22, 1900, a treat bestreery the /United States and Colombi

signed whereby the United States was to oleiro a leste of the neces sary strip of land for 100 sears, renewable as the pleasure of the United States. This treaty was rejected by the Colombian Congrew in August 1903. Then followed the establishment of the Republic of Paruena A canal treaty between the United Stana and Panama was signed on Nova- ber 18 th, 100-it provided for the construction and maintenance of The canal, as fellous: Panama giants hp perpetuity the use of a oe five miles ride on each side of the canal route, and, within

al Zona, Fam

this zone, the exclusive control for police, judicial, sanitary, and other purposes. Other territory is ceded for subsidiary canals. For the defence of the canal, the coast line of the zone and the islands in Panama Bay are ceded. The cities of Panama and Colon remain under the authority of Panama, but the United States has complete juris- diction in both cities and in their harbors in all that relates to sanitation and quarantine. In retara for these grants the United States paid Panama \$ 10,000,000 on the ratification of the treaty, and will pay \$250,000 yearly, beginning after nine years.

Following the ratification of the treaty between the United States and Panama, the President appointed as lthmian Canal Commission to take charge of the construction of the canal and the government of the Canal Zone. This Commission remained in office until April, 1903, when a new Commission was appointed. A Board of Consulting Engineers was angolated on June 21, 1903, con- mama

of requiring several weeks jte at any threatened point The United States navy will = making 16 knots an hour. within fourteen days of epletion of the canal will Francisco to join the At- panisb-American war, made the battleship Oregon, on " postponed was forcibly ve had come when it could wy bordering on the Pacific .United States ever since the from one coast to the other United States." The need layes prophesied, "a part of movements, and it will be- ts. It will afford increased of the canal will have im- 1 primarily for commercial

the Pacific and Asian porta. the Gulf of Mexico and via om the Northwestern States ven ocean steamships will the Great Lakes with the thin a few years an inland oples. It is not only possible expanded trade and

inter-stimable commercial advantage route to Australia and the [s than to those of Europe. will then be 2,000 miles in this country and South ed to carry on the exchange je built and new steamship il trade will no longer exist. in competing four South Povers have had over those labor and shorter routes products. The advantages rection will feel the impulse  
cality nor to any one class The benefits will not be vantages accruing from the will always be the greatest in his recent work, "Pan- rid." Another authority. ween the United States and and Pacific coasts of the e the geographic relations ross the American Isthmus Hayes declared that "an LOM THE CLEAL  
er and decide the type of The President. These engi- jeir respective governments tives on the advisory board many, and the Netherlands. beers of the United States,

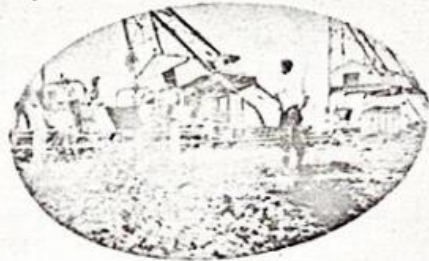


chini di Chiuse. I piani originari  
li prevedevano chiese lunghe 1000  
ft, e larghe 100 ft. nel 1807 sorte  
questione se la dimensione in lar-  
ghezza prestabilita sarebbe stata  
sufficiente ai futuri bisogni: si pro-  
pose quindi di portar la larghezza  
a 110 o 120 ft, il che fu adottato.  
Le porte saranno doppie e del tipo  
miser, tranne che la porta a  
rotazione sarà sostituita per du-  
plicata ed all'estremo inferiore di  
L'asenna (chiesa di massimo livel-  
lo. Per di più si provvederà un paio  
di porte ausiliarie all'estremo in-  
feriore di L'asenna gradino per ser-  
vire da L'asenna in caso fosse neces-  
sario pompare acqua dalle Chiuse.  
Il terreno a Gabun si presta assai

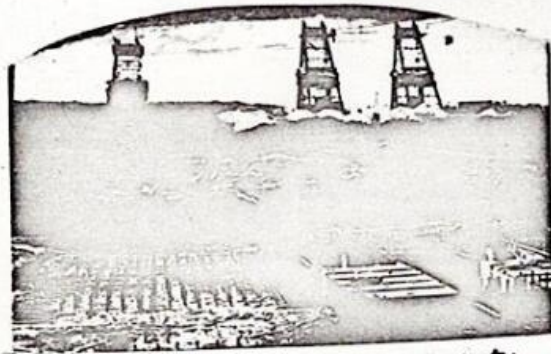


dini di chiuse. I piani originari li prevedevano chiuse lunghe 1000 ft, e larghe 100 ft. Nel 1907 sorse questione se la dimensione in larghezza probabilmente sarebbe stata sufficiente ai futuri bisogni: si propose quindi di portare la larghezza a 110/120 ft, il che fu affettato.

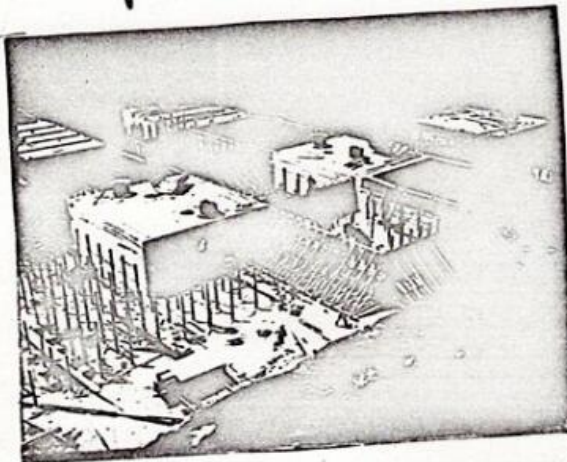
Le porte saranno doppie e del tipo a meriter, tranne che la porta a rotazione sarà sostituita per che = pilate est all'estremo inferiore di ciascuna chiusa di massimo livello. Per di più si provvederà un paio di porte ausiliarie all'estremo inferiore di ciascun gradino per servire da lassoni in caso fosse necessario pompare acqua dalle chiuse. Il terreno a Gatun si presta assai.



I carrelli degli elevatori  
elettrici - "Gatun Locks".



Gli elevatori elettrici (trasporto  
cemento)



Costruzione del fondo di uno dei  
bacini delle chiuse a Gatun.

---

I carrelli degli elevatori elettrici - "Gatun Locks".

gli elevatori elettrici (Trasporto cemento)

Costruzione del fondo di uno dei bacini delle chiuse a Gatun.

per sopportare le fondamenta di tali  
ingenti opere. I lavori sono assai  
avanzati, e le fotografie più unite  
fanno vedere chiaramente il  
genere del lavoro: scavato il Canale,  
attraverso la montagna, ed appia-  
rata la parte ove hanno posto la  
Chiusa, il fondo di ognuna di esse fu  
diviso in quadrati, nei quali si costruì  
fondo direttamente gli enormi bloc-  
chi in cemento armato che for-  
mano il fondo della Chiusa: i bloc-  
chi poi, riuniti per costruzione ste-  
ssa, formano una superficie conti-  
nua. Essi comunicano fra loro a  
mezzo di grandi condutture inter-  
ne destinate al passaggio dell'acqua  
e di sondaie che di scarico (per ele-  
vare o abbassare la nave <sup>immense</sup>) - Una intensa rete



per sopportare le fondamenta di tali ingenti opere. I lavori sono assai avanzati, e le fotografie più unite fanno vedere chiaramente il punto del lavoro: scavato il canale, attraverso la montagna, e sfrizionata la parte ove hanno posto la chiusa, il fondo di ognuna di esse fu diviso in quadrati; nei quali si costrussero direttamente gli enormi blocchi in cemento armato che formano il fondo della chiusa; i blocchi poi, riuniti per costruzione stessa, formano una superficie continua. Essi comunicano fra loro a mezzo di grandi condutture interne destinate al passaggio dell'acqua sia di mandata che di scarico (per elevare o abbassare la nave)

- Non è intanto rete

ferroviaria e tre arditi elevatori  
elettrici sbarazzano le chiuse dei  
materiali che si vanno mano a  
mano facendo, scaricandoli  
circa un km a SW, in un  
punto non soggetto al traffico  
del futuro lago di Gatun -

D] Lago di Gatun -

La costruzione della diga, che fer-  
ma il porto al mare alle acque  
del Chagres, importa il futuro  
allagamento della vallata di que-  
sto fiume. Originariamente un  
lago, che si estende dalle chiuse  
di Gatun a Obispo, occupan-  
do il maggior tratto dell'istmo,  
e favorendo quindi assai la co-  
struzione del canale stesso. Ne

ferrovia e tre arditi elevatori elettrici; sbarazzano le chiuse dai materiali che si vanno mano a mano scavando, scaricandoli circa un km a SW, in un punto non destinato al traffico del futuro lago di Gatun -

### **D] Lago di Gatun -**

La costruzione della diga, che ferma il corso al mare alle acque del Chagres, importa il futuro allagamento della vallata di questo fiume. Drizziasi quindi un lago, che si estende dalle chiuse di Gatun a Obispo, occupando il maggior tratto dell'istmo, e favorendo quindi assai la costruzione del canale stesso. Ne

risulta un grande numero di isole,  
attraverso le quali fornerà il canale.  
È probabile che non si permetterà  
al fagres di dilagare <sup>tanto</sup> finché da  
raggiungere un livello di 50 o 55  
piedi fino a tanto che non sarà co-  
struita la chiusa superiore di Jahn  
e ultimata la parte superiore.  
L'area del lago sarà di app. quadra-  
te 164.23 = l'affin capacità non è  
ancora conosciuta. Il fagres at-  
traverserà l'asse del canale non  
meno di 23 volte.

E] Il taglio dello spartiacque -  
- Culebra -

Il fagres entrerà nel lago pres-  
so Obispo ed in questo punto il ca-  
nale comincerà ad attraversare lo



risulta un grande numero di isole, attraverso le quali formerà il canale.

È probabile che non si permetterà al Chagres di dilagare finché da parte raggiungere un livello di 50 o 55 piedi fino a tanto che non sarà costruita la chiusa superiore di Gatun ed ultimate le porte superiori.

L'area del lago sarà di mq. quadrate 104.23 = la sua capacità non è ancora conosciuta. Il Chagres attraverserà l'asse del canale non meno di 23 volte.

### **E Il taglio dello spartiacque - Culebra -**

Il Chagres entrerà nel lago presso to Obispo ed in questo punto il canale comincia ad attraversare lo

spartiacque, pel taglio di Culobra,  
fino a Pedro Miguel, presso il qua-  
le pace il canale ritorna a  
basso livello / distanza <sup>Casipia</sup> Culobra -  
Pedro Miguel ug. 10/-



Lo stato dei lavori di taglio del canale  
ad "Imperador" presso Culobra, nel 1906.

Mano a mano che si avanza il  
lavoro del taglio di Culobra, urge  
il problema del prosciugamento -  
all'estremo Nord si detto taglio,  
ove il chagres inonda il canale,  
la profondità delle acque è 44 o

spartiacque, pel taglio di Culebra, fino a Pedro Miguel, presso il punto di pace il canale ritornerà a basso livello/ distanza Culebra - Pedro Miguel pag. 10/-

Lo stato dei lavori di taglio del canale ad "Emperador" presso Culebra, nel 1906.

Mano a mano che si avanza il lavoro del taglio di Culebra, urge il problema del prosciugamento - all'estremo Nord di Sotto Taglio, ove il Chagres interseca il Canale, la profondità delle acque è 44 o

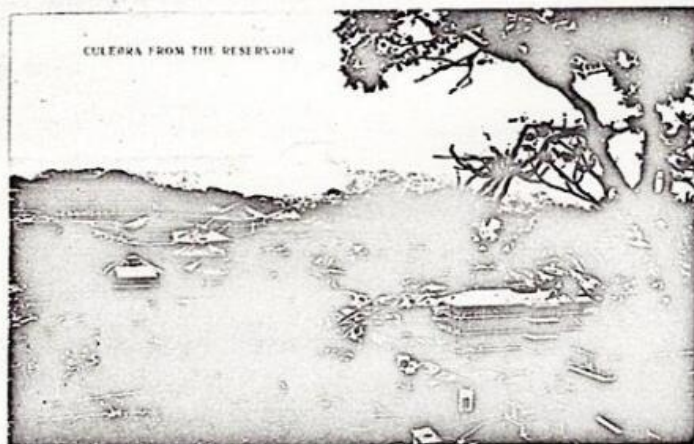
49 o 50 ft nella stagione secca, .  
ma durante le pioggie aumenta  
enormemente, tanto che in Dicem-  
bre 1806 era già di piedi 79.9. Necessi-  
tata quindi la costruzione di una  
barriera in tale punto per traversare  
le acque del Chagres, stabilendo pom-  
pe centrifughe per poter disporre del-  
le acque che verranno più del taglio  
di Culobra e che non possono essere,  
con un Colonne propriamente, con-  
venientemente scaricate al Sud, verso  
il Pacifico. Si venne quindi alla  
decisione di mettere in opera l'anti-  
co canale di diversione San Fran-  
cesco, uscente da Culobra, e gettan-  
tesi nel Chagres ad W del canale  
sotto Gamboa.

Culobra, da quanto ho detto, è



49 o 50 ft nella stagione secca, ma durante le piogge aumenta enormemente, tanto che in Dicembre 1806 essa fu di piedi 79.9. Necessita quindi la costruzione di una barriera in tale punto per traversare le acque sul Chagres, stabilendo pompe centrifughe per poter disporre delle acque che verranno più pel taglio di Culebra e che non possono essere, non con l'attuale prosciugamento, convenientemente scaricate al Sud, verso il Pacifico. L'esame quindi alla decisione di mettere in opera l'antico Canale di Diversione sul Fracesi, uscente da Culebra, e gettantesi nel Chagres ad W del Canale sotto Gamboa. Culebra, da quanto ho letto, è

il punto critico della questione,  
sia per il pareggio futuro delle  
acque, che per l'attuale enor-  
me lavoro di taglio. Eppoi gli  
Americani hanno concentrati in  
maggiori sforzi (V. anche lo  
spalato del canale, più sopra).



F] Dallo spartiacque al Pacifico.  
Per questo tratto furono proposti  
al governo americano tre progetti.

il punto critico della questione, sia per il pareggio futuro delle acque, che per l'attuale enorme lavoro di taglio. Ognigli Americani hanno concentrati i maggiori sforzi (V. anche lo spallato del canale, più sopra).

CULEBRA FROM THE RESERVOIR

### **F Dallo sparti acque al Pacifico.**

Per questo tratto furono proposti al governo americano tre progetti.

ti, Si gnali riporto solo quello accet-  
tato. Costruire una Chiuse a  
Pedro Miguel e due a Miraflores  
con un canale largo 500 ft, at-  
traverso il piccolo lago tra Pedro  
Miguel e Miraflores, ed un canale  
di 500 piedi. Dalle Chiuse di Mir-  
aflores al Pacifico. Le acque dei  
fiumi Cocoli, Rio grande e Comen-  
du andranno al Pacifico per via  
speciale, sopra il canale, che non ha  
più balini di marea, farà sog-  
getto a sole correnti di marea,  
che hanno in esso la velocità mas-  
sima di 1 piede al secondo. Il  
lago tra Pedro Miguel e Miraflo-  
res si otterrà con una diga corren-  
te a dritta e sinistra delle Chiuse



ti, dei quali riporto solo quello accettato. L'aprire una chiusa a Pedro Miguel e due a Miraflores

con un canale largo 500 ft, che traversa il piccolo lago tra Pedro Miguel e Miraflores, ed un canale di 500 piedi dalle chiuse di Miraflores al Pacifico. Le acque dei fiumi Cocoli, Rio grande e Comendu andranno al Pacifico per via

speciale, così il canale, che non ha qui bacini di marea, farà soggetto a sole correnti di marea, che hanno in esso la velocità massima di 1 piede al secondo. Il lago tra Pedro Miguel e Miraflores si otterrà con una diga corrente a dritta e sinistra delle chiuse

di Miraflores.

Il Costo del Canale. W. Taft, ora presidente degli Stati Uniti d'America, ha stabilito nel 1908 che al suo governo il Canale di Panama, a lavori finiti, verrà a costare \$ 300 milioni, comprese le spese di acquisto, e che i lavori avrebbero richiesto sei anni. Al giorno d'oggi si ritiene che tale spesa sarà superata, e che al più presto nel 1915 il Canale potrà essere ultimato.

I lavori procedono alacremente, e migliaia di braccia armate di piccone, e centinaia di scaverie meccaniche aprono il terreno. I materiali che in volume

di Miraflores.

## **Il Costo del Canale. W. Taft,**

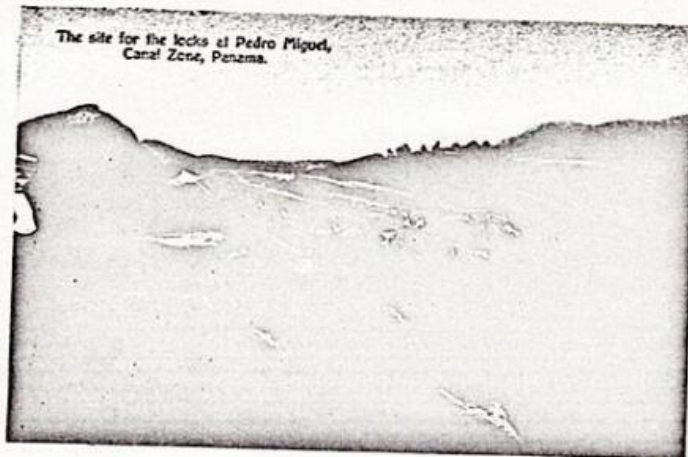
ora presidente gli Stati Uniti d'America, ha stimato nel 1908 che il suo governo il Canale di Panama, a lavori finiti, verrà a costare L. 300 milioni; comprese le spese di acquisto, e che le risorse avrebbero richiesto sei anni.

Al giorno d'oggi si ritiene che tale spesa sarà sorpassata, e che il più presto nel 1915 il Canale potrà essere ultimato.

I lavori procedono alacremenente, e migliaia di braccia armate di piccone, e centinaia di scavatrici meccaniche aprono il terreno. I materiali che in volume



*Macchina scavatrice -*





Macchina scavatrice -

The site for the locks at Pedro Miguel, Canal Zone, Panama.

enorme vengono estratte poi in-  
mediatamente ferrate a distan-  
za da una rete voluffatissima di  
ferrovie, spesso posticce, i cui bin-  
ci vengono messi mano a mano



sul cammino della locomotiva.  
Interessantissime sono le macchine  
a cavare che portano una parte  
mobile, l'utensile agente, for-  
giato come un enorme zuffaio.  
Quasi tutti i macchinari sono  
stati fabbricati dagli Americani, es-  
sendo quelli d'importazione dalla loro

enorme vengono estratti fono in: mediatamente ferrifati a distanza da una rete sviluppatissima di ferrovie, spesso porticce, i cui binari vengono messi mano a mano

sul cammino della locomotiva. Interessantissime sono le macchine a scavare che portano una parte mobile, l'utensile agente, fissaggiata come un enorme zoccolone. Quasi tutti i macchinari sono stati fabbricati dagli Americani; essendo quelli rapati dalle loro

pagine francesi di poca potenza e de-  
teriorati.

Lo ho potuto vedere i lavori del ca-  
nale in un solo giorno, percorrendone  
tutta la lunghezza da Panama a Co-  
lon; attraversando <sup>una ricca di</sup> una stazione  
shopifale intensa, selvaggia, che  
l'contrasto fortemente collo spetta-  
colo del rude lavoro delle poten-  
ti macchine moderne, le armi  
vittoriole colle quali l'uomo, pur  
di piccolo, soppio la natura -

A Panama restammo fino al 28  
settembre; imbarcammo carbone,  
ostacolati dal cattivo tempo, che  
ci obbligò a partire prima di aver  
ultimato tale imbarco. Durante  
la nostra permanenza in Panama  
giunse dall'Italia il Cap. di Cor.  
vella Giovanni Gioannini; desti-



pagnie francesi di poca potenza e seriorati.

Io ho potuto visitare i lavori del Canale in un solo giorno, percorrendone tutta la lunghezza da Panama a Colon; attraversando la vegetazione tropicale intensa, selvaggia, che contrasto fortemente collo spettacolo del rude lavoro delle potenti macchine moderne, le armi vittoriose colle quali l'uomo, pure si piccolo, soggioga la natura.

A Panama restammo fino al 28 settembre; imbarcammo carbone, ostacolati dal cattivo tempo, che ci obbligò a partire prima di aver ultimato tale imbarco. Durante la nostra permanenza in Panama giunse dall'Italia il Cap. di Corvetta Giovanni Giovannini, destin.

nato ad imbarcare su questa R.<sup>a</sup>  
Nave quale Ufficiale in 2.<sup>a</sup>, in so-  
stituzione del parigrado Tornelli;  
impetrato da Buenos Ayres.

Da Panama a S. Francisco  
California. - (28. Set. - 14 Ottobre).

Quella le 10<sup>h</sup> del 28 Settembre salpia-  
mo, diretti a S. Francisco di Cali-  
fornia, ove prenderemo parte alle  
feste già menzionate, ed attende-  
remo ulteriori ordini ministeria-  
li pel proseguimento delle lampre-  
gne. Usciti dalla rada prenola-  
mo rotta SE fino ad avere al tra-  
verso l'isola Bone; in tale momen-  
to accostiamo per Rv 118°. Mante-  
niamo tale rotta fino alle 0<sup>h</sup> 25<sup>m</sup> del

nato ad imbarcare in questa R<sup>a</sup> Nave quale Ufficiale in 2<sup>o</sup>; in sostituzione del parigrado Tornielli, rimpatriato da Buenos-Ayres.

### **Da Panama a S. Francisco**

California. (28-Sett- 14 Ottobre).

L'unica le 16<sup>a</sup> del 28 Settembre salpimo, diretta a S. Francisco di California, ove prenderemo parte alle feste più menzionate, ed attenderemo ulteriori ordini ministeriali pel proseguimento delle campagne-Aspetti dalla rada prendemmo rotta SE fino ad avere al traverso l'isola Bona; in tale momento accostiamo per R<sup>o</sup> 118<sup>o</sup>. Manteniamo tale rotta fino alle 0<sup>h</sup>25<sup>m</sup> del

giorno seguente, quando al Costiano  
per  $R 231^{\circ}$ , prendendo più tardi ( $4^{\frac{1}{2}} \text{ ore}$ )  
rotta ponente vero. Fica le  $11^{\frac{1}{2}} \text{ am}$ .  
Sello stesso giorno accostiamo a l'ora a  
dritta, prendendo  $R 296^{\circ}$ , e manteniam  
mo tale rotta fino al mezzodì. Del 1:  
ottobre, lasciando sulla dritta le repub  
bliche del Centro America; costeggiia  
mo quindi la repubblica del Messico  
sambianolo rotta al traverso di G. Cornudas,  
fina la mezzanotte del 10 giorno 11  
all'ostiamo per  $337^{\circ}$  vero: con tale  
rotta il giorno 12 (alle  $8^{\frac{1}{2}} \text{ ore}$ )  
passiamo sulla dritta dell'isola Gua  
delupe, a una l'ecina di mig., e pro  
seguiamo con tale rotta fino alle  $4^{\frac{1}{2}}$   
del 13. La navigazione che fino  
a tale giorno si era fatta in con  
diz. ianifavorevoli di tempo, tran.



giorno seguente, quando al Costiano per Pv  $231^{\circ}$ , prendendo più tardi (4h 20m) rotta ponente vero. (circa le 11h am- Sello stesso giorno accostiamo ancora a dritta, prendendo Pv  $296^{\circ}$ , e manteniamo una tale rotta fino al mezzodì del 12 Ottobre, lasciando sulla dritta le repubbliche del Centro America; costeggiamo quindi la repubblica del Messico cambiando rotta al traverso di G. Corrientes,

fino la mezzanotte dello giorno 11 allostiamo per  $337^{\circ}$  vero: con tale rotta il giorno 12 (dalle 8h 10m am) passiamo sulla dritta dell'isola Guadeloupe, a una decina di mg., e proseguiamo con tale rotta fino alle 4h del 13. La navigazione che fino a tale giorno si era svolta in condizioni favorevoli di tempo, tran-

ne un paio di giorni li forte Tramou,  
fara nell'attraversare il golfo di  
Tehuantepec, comincia ad essere osti-  
colata dalla nebbia, che ci fu quasi  
fedele compagna per resto della na-  
vigazione. La notte del 12 ottobre  
si comincia a sfiduciare ed a fare  
segnali di nebbia: atterriamo sul  
South Farallson in pessime condi-  
zioni di cielo, e dirigemmo per l'en-  
trato della baia di S. Francisco col-  
le macchine a lento moto. Verso  
le 8<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> del 13 ottobre giungia-  
mo all'entrata della rada; imbar-  
cato il pratile, imbarchiamo il  
"Golden Gate" nella cui riva S. Fran-  
co appare attraverso il denso  
velo della nebbia le alte costruzio-  
ni della metropoli dell'Ovest. Alle

ne un paio di giorni. Si parte Framon, fatta nell'attraversare il golfo di Tehuantepec, famiglia ad essere osticolata dalla nebbia, che ci fu quasi fedele compagna per il resto della navigazione & la notte del 12 Ottobre ricominciò a frandagliare tra fari. i segnali di nebbia: atterrammo sul South Faralloon in pessime condizioni di cielo, & dirigemmo per l'entrata della baia di S. Francisco colle macchine a lento moto. Circa le 8h30m del 13 Ottobre giungiamo all'entrata della rada; imbarcato il pratico, mirò offriamo il "Golden Gate" nella cui vista appaiono attraverso il denso velo della nebbia le alte costruzioni della metropoli dell'Ovest. Alle

9<sup>h</sup> 30<sup>m</sup> la "Calabria", giunta al termine  
di un lungo viaggio di 11 mila miglia,  
lompinto con una comune rapidità,  
getta l'ancora in rada di S. Francis-  
co, nella posizione precedentemente  
assegnatela dalle autorità maritti-  
me locali, e precisamente nello spec-  
chio d'acqua riservato alle navi da  
guerra estere che partecipavano al-  
le feste cittadine -

*Donna Santa  
Catalina*

S. Francisco di California  
(14 Ottobre - 10 Novembre 1909)  
Regnan baia che si apre entro la  
porto americana del Pacifico, e  
che ha nome di S. Francisco, Sal-  
ta gran città che sorge sulla penis-  
ola Suda di una capitale impor-  
tante per la repubblica Nord-Am-  
ericana, sia dal lato commerciale,  
che da quello strategico.



9h 30m la "Calabria", giunta al termine di un lungo viaggio di 11 mila miglia, compiuto con non comune rapidità, getta l'ancora in rada di S. Francisco, nella posizione precedentemente assegnata dalle autorità marittime locali, e precisamente nello specchio d'acqua riservato alle navi da guerra estere che partecipavano alle feste l'ottobre -

### **S. Francisco di California (14 Ottobre - 10 Novembre - 1909)**

Lagran baia che si apre contro la costa americana del Pacifico, e che ha nome di S. Francisco, dalla gran città che sorge sulla penisola Sud è di una capitale importanza per la repubblica Nord-Americana, sia dal lato commerciale, che da quello strategico.

Attorno brevemente a quest'el-  
tuo, ricordando come il pensiero  
fortante degli uomini di Stato Nord  
Americani sia quello della padronan-  
za assoluta del Pacifico Nord, tale  
piano ebbe in parte la sua attuazio-  
ne colla presa di possesso delle isole  
Hawaii e coll'avvenuta annessione  
delle isole Filippine. Importanza  
capitale ha ora assunto questo pro-  
blema, finché il Giappone, libe-  
ratosi dalla presomptione proce-  
niente del fatto nel rivendicare del  
dominio Russo in Corea, in Corea, ed  
all'opposto parte delle Mandchuria,  
Port-Arthur, e la Corea, forte per  
mare e per terra, è entrato nel  
lancio delle grandi Potenze. Gli  
Stati Uniti seguono il proprio na-

Affermiamo brevemente a quest'alfine, ricordando come il pensiero costante degli uomini di Stato Nord Americani sia quello della padronanza assoluta del Pacifico Nord, il quale piano ebbe in parte la sua attuazione nella presa di possesso delle isole Hawai e coll'avvenuta annessione delle isole Filippine. Importanza capitale ha ora assunto questo problema, poichè il Giappone, liberato dalla preoccupazione provenientegli dallo ingrandirsi del dominio Russo in Asia, vintolo, ed occupate parte della Manciuria, Port-Arthur, e la Corea, forte per mare e per terra, è entrato nel novero delle grandi Potenze. Gli Stati Uniti seguono il proprio via.

23

vale e politico dell'impero del  
Sole Levante, l'età che il Conflit-  
to, ben due volte in pochi anni  
risolto per via diplomatica, avrà  
al tempo a risolversi colle armi.  
A San Francisco è la base na-  
vale di partenza che essi allestiscono  
nel loro piano strategico gene-  
rale ad Honolulu. La stazione na-  
vale, con arsenale di costruzione e  
bisogni è a Mare Island; neppure  
depositi di carbone sono stabiliti a  
Mare Island che in vari altri punti  
della baia; a Fort Island è una  
stazione per depositi di combustibili  
e liquori.

S. Francisco è una città sorta lann-  
pietamente in poco più che 50 an-  
ni.



vale e politico dell'impero del Sole Levante, forti che il conflitto, ben due volte in pochi anni risolto per via diplomatica, avrà sol tempo a risolversi colle armi. S. Francisco è la base navale di partenza che essi allacciano nel loro piano strategico generale a Honolulu - La stazione navale, con arsenale di distruzione e bacini è a Mare Island; ma i depositi di carbone sono stabiliti in a Mare Island che in vari altri punti della baia; a Goat Island è una stazione con depositi di combustibile liquido.

S. Francisco è una città sorta completamente in poco più di 50 anni:

ni. È noto come poco prima del  
la metà del secolo scorso siano sta-  
ti scoperti giacimenti auriferi  
vasti e numerosi nello Stato di Ca-  
lifornia; come a migliaia e mi-  
gliari siano afforsi da tutte le  
parti del mondo cercatori d'oro;  
S. Francisco fu il luogo di sbarco  
di tali valanghe umane: forse  
prevedendo da piccolo paese  
di pescatori si sviluppò con un  
crescendo di tanto maggiore  
di quanto annualmente si  
affrettava il traffico di uomini:  
ivi e d'oro in California. Col-  
l'accrescersi della popolazione  
si accrebbe pure il numero  
di quelli che si diedero alla  
coltura del terreno, ivi fertile

ni. è noto come poco prima della metà del secolo scorso siano stati scoperti giacimenti auriferi vasti e numerosi nello Stato di California; come a migliaia e migliaia siano afforsi da tutte le parti del mondo cercatori d'oro. S. Francisco fu il luogo di sbarco di tali valanghe umane: forse precedentemente da piccolo paese di pescatori si sviluppò con un precipuo di tanto maggiore di quanto annualmente ti avrebbe il traffico di nuovi vie d'oro in California. Col l'accrescersi della popolazione si accrebbe pure il numero di quelli che si diedero alla coltura del terreno, ivi fertili;

suino. E tutti i prodotti della terra largamente coltivata ebbero il loro naturale sbocco marittimo a San Francisco. La città ebbe tale sviluppo, che nel 1806 contava circa 400 000 abitanti. In tale anno ebbe luogo in California un movimento tellurico che distrusse buona parte della capitale; i numerosissimi incendi sviluppati in tale circostanza aiutarono l'opera distruttrice della natura, e San Francisco vide quasi completamente rovinato quanto era sorto in mezzo secolo di frequente sviluppo. Si rivelò in tale frangente l'attività del carattere americano; sia i cittadini che lo Stato presero che



Quinto. E tutti i prodotti della terra largamente coltivata ebbero il loro naturale sbocco marittimo a San Francisco. La città ebbe tale sviluppo, che nel 1906 contava circa 400 000 abitanti. In tale anno ebbe luogo in California un movimento tellurico che distrusse buona parte della Capitale; i numerosissimi incendi sviluppatisi in tale circostanza aiutarono l'opera distruttrice della natura, e San Francisco vide quasi completamente rovinato quanto era sorto in mezzo secolo di frequente sviluppo. Si rivelò in tale frangente l'attività del carattere americano; sia i cittadini che lo Stato profusero che

la città sarebbe ripristinata  
alla perduto grandezza in  
meno che tre anni. I boschi  
dell'interno inviarono i le-  
gnami; le industrie i materiali,  
li diversi nell'essenziale costrui-  
zione, e migliaia di lavoratori,  
spesso pagati a prezzi favolosi;  
fecero sorgere dalle rovine nuo-  
vi edifici, quartieri nuovi. La  
fine del 1909 sede una città  
grandiosa, superba per colos-  
sali costruzioni; là ove nel 1806  
non era che un cumulo di ro-  
vine fumanti.

S. Francisco, gloriosamente  
ripulita, guarda sicuro l'av-  
venire. La sua posizione fa-  
vorevole nella costa America

la città sarebbe ripristinato alla perduta grandezza in meno che tre anni. I boschi dell'interno inviarono i legnami; le industrie i materiali diversi necessari alla costruzione, e migliaia di lavoratori, spesso pagati a prezzi favolosi, fecero sorgere dalle rovine nuovi edifici, quartieri nuovi. La fine del 1809 vede una città grandiosa, superba per colossali costruzioni; là ove nel 1806 non era che un cumulo di rovine fumanti.

S. Francisco, gloriosamente risorta, guarda fiduciosa l'avvenire. La sua posizione favorevole sulla costa Americana

na, l'attinto S. Francisco.  
Con tutte le città dell'interno,  
con tutti i porti del Pacifico, sì  
del continente Americano, che  
di quello Asiatico ed Australiano,  
lo sviluppo grandioso delle  
industrie, le riffluerie in giro  
co nel lavoro dei suoi 500.000  
abitanti, le hanno meritato  
il nome di Metropoli del Pa-  
cifico. È opinione degli inter-  
ditori che S. Francisco divien-  
terà assai presto pel Nuovo  
Mondo quello che è Londra  
pel Vecchio.

- Trovandosi la nostra nave  
a Santos, il comandante di bor-  
do ebbe dal Ministero della



na, l'attività dei suoi commerci con tutte le città dell'interno, con tutti i porti del Pacifico, sì del continente Americano, che di quello Asiatico ed Australia: ma, lo sviluppo grandioso delle industrie, le ricchezze in più co nel lavoro dei suoi 500 000 abitanti, le hanno meritato il nome di: metropoli del Pacifico. È opinione degli intenditori che S. Francisco diventerà assai presto pel Nuovo Mondo quello che è Londra pel Vecchio.

- Trovandosi la nostra nave a Santos, il comando di bordo ebbe dal Ministero della

Marina ordine telegrafico di ac-  
celerare lo schema di l'am-  
pagna prefettori, in modo da  
essere a S. Francisco per la  
meta di Ottobre. L'ora tale  
data avrebbero avuto luogo  
solu grandi feste cittadine,  
perle 'anniversario della ve-  
nuta nella rada di S. Francis-  
co di D. Gaspar de Portola,  
il primo che prese possesso del  
territorio in nome del Re di  
Castiglia e Leon; in tale oc-  
correnza si farebbe pure festeg-  
giato la risurrezione della  
citta. Il governo America-  
no invio in Europa un mes-  
so speciale per ottenere l'ai-

Marina ordine telegrafico di accelerare lo schema di campagna prefissoti, in modo da essere a S. Francisco per la metà di Ottobre. In tale data avrebbero avuto luogo soli grandi feste l' cittadine, per l' anniversario della venuta nella rada di S. Francisco di D. Gaspar de Portola, il primo che prese possesso del territorio in nome del Re di Castiglia e Leon; in tale ricorrenza si farebbe pure festeggiato la risurrezione della città. Il governo Americano inviò in Europa un messo speciale per ottenere dai

various governments that naval war  
ships were present at these: just  
the Italian and French, ordering  
to the "Catalina" to refuel at  
San Francisco for the date above  
expressed. The festival took place  
19 to 23 October, with participation  
of six marine warships, i.e.: those  
of the United States, England, Ger-  
many, Japan, Italy and Den-  
mark, and a total of thirty  
ships. The United States were  
represented by the St Louis, the  
Albatross, the Yorktown and the  
Albatross. The "St Louis" is an  
ironclad torpedo boat of the  
class 9850 of displacement, com-  
missioned in May 1905. Col. "Milwaukee"



Dal governo che navi da guerra fossero presenti a tali feste: il governo italiano acconsentì, ordinando alla "Calabria" di recarsi a San Francisco per la data sopra esposta. Le feste ebbero luogo dal 19 al 23 ottobre, con partecipazione di sei marine da guerra, cioè: quelle degli Stati Uniti, Inghilterra, Germania, Giappone, Italia ed Olanda, ed un numero totale di dieci navi. Gli Stati Uniti vi erano rappresentati dal St. Louis, dalla Albany, dalla Yorktown e dalla Cincinnati. Il 'St. Louis' è un incrociatore corazzato di 9850 tonnellate di dislocamento, varato nel maggio 1905. Col 'Milwaukee'.

Hee "è il "Charleston" forma il penult.  
fimo tipo di incrociatore corazzato  
lanciato dalla marina nord-am.  
rilana - Riparto: dati principali di  
tale nave: Velocità inf. 22.3 -  
Armamento. 14/152 - 18/76 - 12/47  
12/37 - Tubi di lancio per siluri  
4 da can. 45, tott'acquei. 8 coraz.  
zato con infm 102 di acciaio Krupp  
alla linea d'acqua, alle grue  
e medie artiglierie; ha un ponte  
corazzato di infm 76. Ha una poten.  
za di macchina di HP 21.000 e una  
capacità di carbone di Tonn.  $\frac{650}{1500}$ .  
8 lungo m. 129, largo m. 20, e pesa  
m. 7.1 - L' "Albany" è un incrociatore  
protetto costruito da Armstrong  
in Belfast e varato nel 96 - Eccoli  
i dati principali: Dislofamento 3800

Hee'è il "Charleston" forma il penultimo tipo di incrociatore corazzato lanciato dalla marina nord-americana  
- Riporto i dati principali di tale nave:

Velocità mg. 22.3 -

Armamento. 14/152 - 13/76 - 12/47

12/37 - Tubi di lancio per siluri 4 da un. 45, sott'acqua. E' corazzato con un 102 di acciaio Krupp alla linea d'acqua, alle grosse e medie artiglierie; ha un ponte corazzato di un 76. Ha una potenza di macchina di IH 21.000 e una capacità di carbone di Tonn. 650/1500

è lungo m. 129, largo m. 20, e pesca m. 7.1 -

L'"Albany" è un incrociatore protetto costruito da Armstrong in Elswick e varato nel 96 - Eccone i dati principali: Dislocamento 3880

Tonn.; velocità *mg.* 20,5; Armamento  
6/150 - 4/120 - 10/57 - 3/37 - Ha un  
porto di protezione di *cm.* 7,6 di ac-  
ciaio Harveizzato. Ha un raggio  
d'azione di *mg.* 4400 a una velo-  
cità di *mg.* 10. Due *mesplumie*, con  
IPF 7500. Lunghezza *m.* 105. lar-  
ghezza *m.* 13 - immersione *m.* 5,5 -

L'Yorktown è una piccola nave su-  
stidiaria il cui dislocamento è pres-  
so a poco quello della fregata "Vol-  
turno" della nostra Marina.

Le navi inglesi presenti in rada  
furono il "Shearwater" e l'"Alge-  
rine", due piccole navi a vela e  
vapore, costruite per fare servizio <sup>quali</sup> *an-*  
noniere <sup>atlanadit</sup> e il microfiatore corazzato  
"Bedford" - è questo uno dei 16 mi-  
crofiatori della "Counties" class,



Tonn; velocità mp. 20.5; Armamento 6/150 - 4/120 - 10/57 - 8/37 - Ha un forte di protezione di cm. 7,6 di acciaio Harweizzato. Ha un raggio d'azione di mp. 4400 ad una velocità di mp. 10. Due macchine, con IHP 7500. Lunghezza m. 105. Larghezza m. 13 - immersione m. 5.5.

L'Yorktown è una piccola nave sussidiaria il cui dislocamento è presso a poco quello della classe "Volturno" della nostra Marina.

Le navi inglesi presenti in rada furono il "Shearwater" e l' "Algeciras", due piccole navi a vela e vapore, costruite per fare servizi ausiliari e l'incrociatore corazzato "Bedford" - è questo uno dei 16 incrociatori della "Counties" class,

nella quale l'Inghilterra spende  
molti milioni e molto tonnellaggio  
costruendo navi veloci, ma  
poco armate ed altrettanto poco  
corazzate. Come i dati principali -  
Tonnellaggio di dislocamento  
9950. Velocità mf. 24.4 - Armamen-  
to 14/152 - 10/76 - 3/47 - Tubi di  
lancio sott'acqua 2/45 cm. Ponte  
di protezione di cm  $\frac{51}{20}$  acciaio Krupp.  
Corazza al palleggiamento cm.  $\frac{102}{51}$  -  
I.R. 22.000 - Lunghezza in 134 - larghez-  
za 22.1 - Immersione m. 7.5 -  
Il Germanico "Arcora" è un pirosca-  
fo idrofiliatore protetto varato nel  
902. Dislocamento Tonn. 2715 - Velo-  
cità mf. 21.5 - Armamento 10/105  
- 10/37 - Ha due tubi di lancio sott'acqua.

nella quale l'Inghilterra sprecò molti milioni e molto tonnellaggio soffrendo navi veloci, ma poco armate ed altrettanto poco lorazzate. Secone i dati principali. Tonnellaggio di dislocamento 9950. Velocità mg. 24.4 - Armamento 14/152 - 10/76 - 3/47 - Tubi di lancio sott'acqua 2/45 cm. Ponte di protezione di un 51/20 acciaio Krupp. lorazza al galleggiamento un. 102/51 - IH 22.000 - Lunghezza m 134 - Larghezza m 20.1 - Immersione m. 7.5 - Il Germanico "Arcona" è un piccolo idroplaniatore protetto varato nel 902. Dislocamento Tonn. 2715 - Velocità mg. 21.5 - Armamento 10/105 - 10/37. Ha due tubi di lancio sott'acqua.

Raggio d'azione mig. 4500. Capacità dei  
carbonili Tonn. 700. Lavelli indifatti  
8500. Lunghezza m. 100. larghezza m.  
12.3. immersione m. 5.0 -

Il Giappone era rappresentato alle  
feste Portoliane dall'ingrossatore  
corazzato "Idzumo", bella nave che  
prese parte alla guerra russo-giap.  
ponese, e che porta visibili segni dei  
folpi ricevuti, specie a prora a drit.  
ta, presso la linea d'acqua, sotto  
le ancore. L'Idzumo fu costrui.  
to da Armstrong in Blawick, vara.  
to nel 1899. Ha un dislofamento  
di Tonn. 9900, velocità mig. 20.  
Possiede un armamento di 4 per.  
21 da 203, 14 da 152, 12 da 76,  
7 da 47. Ha 4 tubi di lancio sot.  
l'acqua da 45 cm. Il ponte coraz.



Raggio d'azione mig. 4500. Capacità dei carbonili Tonn. 700. Cavalli indicati 8500. Lunghezza m. 100. Larghezza m. 12.3. immersione m. 5.0 - Il Giappone era rappresentato alle feste Portoliane dall'incrociatore corazzato "Idzumo", bella nave che prese parte alla guerra russo-giapponese, e che porta visibilissimi dei colpi ricevuti, specie a prora a dritta, presso la linea d'acqua, sotto le ancore. L'Idzumo fu costruito da Sa Armstrong in Elswick; varato nel 1899. Ha un dislocamento di Tonn. 9900, velocità sup. 20. Possiede un armamento di 4 per 21 da 203, 14 da 152, 12 da 76, 7 da 47. Ha 4 tubi di lancio sott'acqua da 45 cm. Il ponte corazz.

zato ha uno spessore di m<sup>m</sup> 64 - <sup>la misura</sup> / al gal,  
leggiamento di m<sup>m</sup> 178; le grandi ar-  
tiglierie e le medie hanno Torri e fun-  
di rispettivamente di cm. 15.2 - Il  
suo raggio d'azione è di m<sup>m</sup> 7000; la  
capacità dei carbonili di 1200 Tonn-  
Potenza in IHP 14700 - Lunghezza m.  
122; larghezza m. 21; immersione m.  
7.5 - L'Onne ho detto, prese parte alla  
guerra, e in Coperta a poppa ha si-  
stemato un rifondo pieno di tiqui  
filato, un proiettile da 305 m<sup>m</sup>, che  
colpì la nave a prora a dritta, e fu  
estratto, la testa tutta deformata.

L'Olanda mandò a S. Francisco  
un soprariatore protetto di stagio-  
ne nelle colonie olandesi d'Oria,  
il Noorot Arabaant, del quale ri-  
porto i dati principali - Varato nel

zato ha uno spessore di m/m 64. /at fal. lappiamento di m/m 178; le grandi artiglierie e le medie hanno forni e feu- di rispettivamente di cm. 15.2 - Il suo raggio d'azione è di mg. 7000; la capacità dei carbonili di 1200 Tonn. Potenza in IHP 14700. Lunghezza m. 122; larghezza m. 21; immersione m. 7,5. Come ho detto, prese parte alla guerra, e in coperta a poppa ha ristemato un ricordo pieno di tigni filato, un proiettile da 305 m/m, che colpì la nave a prora a dritta, e fu estratto, la testa tutta deformata.

L'Olanda mandò a S. Francisco un incrociatore protetto di stazione nelle colonie olandesi d'Asia, il Noord Brabant, del quale n: porto i dati principali - Varetoud

99. Dislofamento Tonni 4000. Arma-  
mento 2 pezzi da 152, 6 da 120, 4 da  
75, 8 da 37, 4 da 37 revolver. Ha un  
tubo di lancio sopraacqua. Raggio di  
azione ing. 4200 a velocità di ing. 10.  
Capacità dei carboni 1000 Tonni - Car-  
li indifati 9800. Lunghezza m. 94,  
larghezza m. 15, immersione m. 5.4-

Le feste, delle quali ho più to-  
pra esposto il movimento, ebbero nel  
loro complesso una manifestazio-  
ne assai larmevolera. Gli ad-  
dotti delle vie e delle <sup>fatofrume</sup> ~~fatofrume~~  
rotistini e vari, senza alcun buon  
gusto; lodevole invece fu l'ad-  
dotto di lampadine elettrici lung  
zo le vie principali; specie in Mar-  
ket Street, ove fu costrutto un pa-



99 - Dislocamento Tonn 4000. Armamento 2 torpedini 152, 6 da 120, 4 da 75, 8 da 37, 4 da 37 revolver. Ha un Tubo di lancio sopra acqua. Raggio di azione mg. 4200 a velocità d'ing. 10. Capacità dei Carboni 1000 Tonn - Livelli indifesi 2800. Lunghezza m. 94; Larghezza m. 15, immersione m. 5.4-

Di fatto, delle quali ho più sopra esposto il movente, ebbero nel loro complesso una manifestazione assai lamenera. Gli addobbi delle vie e delle facciate robistini e vari; senza alcun buon gusto; lodevole invece fu l'addobbo di lampadini elettrici lungo le vie principali; specie in Market Street, ove fu costruito un pa:

di giorno luminoso veramente im-  
ponente - Tutta la popolazione pre-  
se attivissima parte ai festeggia-  
menti; <sup>producendo</sup> ~~spettacolo~~ tale ingombro nel-  
le vie da rendere impotibile qual-  
siasi circolazione. Si calcola che  
500.000 forestieri siano accorsi a  
S. Francisco per godere dei festeg-  
giamenti.

I quali si aprirono con l'entrata  
in città del predetto "D. Gaspare",  
seguita da magnifico corteo in lo-  
stume dell'epoca. Dietro insisten-  
te richiesta della Municipalità  
l'Amministrazione prese parte allo spi-  
gliamento in parata dei drap-  
pelli di marinai delle navi in  
guerra essere presenti in navi;  
alcuni dei Councili dei vari go-

diglione luminoso veramente imponente. Tutta la popolazione prese attivissima parte ai festeggiamenti; l'aspetto tale ingombro nelle vie da rendere impossibile qualsiasi la circolazione. Si calcola che 500.000 forestieri siano accorsi a San Francisco per godere dei festeggiamenti.

I quali si aprirono con l'entrata in città del predetto "D. Gaspare", seguito da magnifico corteo in fogge dell'epoca. Dietro insistente richiesta della Municipalità cittadina presero parte allo sfilamento in parata dei drappelli di marinai delle navi di guerra estere presenti in rada; alcuni dei Consoli dei vari go-

vermi a opporsi, e giustamente  
a parer mio, a due drappelli di  
gente armata, con bandiera na-  
zionale alla testa, partecipas-  
sero ad un "défilé" di carattere  
simbolico, sì, ma anche alquan-  
to <sup>il comandante</sup> carnevalesco. Alla fine ~~l'occasione~~  
verso nella faccenda di partecipare  
a tale sfilamento - Certo lo spet-  
tacolo fu bello ed interessante, tan-  
to più quando si ricorda come sia  
stato questa fra le poche volte che  
gente <sup>straniera</sup> armata abbia calfato il  
suolo della repubblica nord-am-  
ericana -

A mezzogiorno - Del giorno stesso (19  
ottobre), il Mayor lesse un bri-  
ve augurale del presidente del.



verni si opposero, equistamente a parer mio, a che drappelli di gente armata, con bandiere nazionale alla Festa, partecipassero ad un "défilé" di carattere simbolico, sì, ma anche alquanto carnevalesco. Alla fine l'esonero nella decisione di partecipare a tale sfilamento. Certo lo spettacolo fu bello ed interessante, tanto più quando ti ricordi come sia stato questa fra le prime volte che gente armata abbia calcato il suolo della repubblica nord-americana.

A mezzodì - Del giorno stesso (19 ottobre), il Mayor lesse un brano discorso augurale del presidente del.

la Confederazione; simultaneamente  
(per preventivo ordine del governo)  
presero i lavori in tutti gli Stati  
dell'Unione per la durata di 5  
minuti; ed i Mayors di tutti i  
comuni lessero il brindisi patrio-  
dentale, inneggiante alla prospe-  
rità di S. Francisco. - Così che  
succedono in America!

Con grandiosità veramente Ame-  
ricana il Comitato delle feste  
pensò all'ufficialità ed agli  
equipaggi delle navi da guerra  
fouente; vari furono e rife-  
rimenti e balli inquali si vi-  
dero molteplici uniformi al-  
ternate ai rigidi abiti di società  
del Temperatissimo "high-life" ame-  
ricano, ed ai "dickies" delle

la Confederazione; simultaneamente (per preventivo ordine del governo) cessarono i lavori in tutti gli Stati dell'Unione per la durata di 5 minuti; ed il Mayors di tutti i comuni lessero il brindisi presidenziale, inneggiante alla prosperità di S. Francisco - cosa che succedono in America!

Con grandiosità veramente Americana il Comitato delle feste pensò all'ufficialità ed agli equipaggi delle navi da guerra convenuti; vari furono e riferimenti e balli eguali; si ressero molteplici uniformi alternate ai ripidi abiti di società del Democratico "high-life" americano, ed ai "décolletés" delle

spesso effendiche nipoti dello Zio  
Sam -

Finite le feste portoliane, durante  
le quali spesso la stampagea del  
torso impediva a noi una piace-  
vole partecipazione, l'annunzio im-  
mediato assai migliore, come quello  
che ci permette di visitare a nostro  
piacere la città ed i dintorni, utu-  
fruendo delle gentilezze delle  
non poche conoscenze fatte.

Pochi giorni dopo il nostro arrivo  
a S. Francisco il Conte riferì  
al Sal Ministro le seguenti istru-  
zioni: "dopo le feste portoliane la-  
sciare S. Francisco, raggiungendo  
nel più breve tempo Shang-hai,  
dove sosta in un porto del Giappone  
- a Shang-hai troverebbe la



spesso e fentriche nipoti dello Zio

Sam:

Finite le feste portoliane, durante le quali spesso la stanchezza del corpo impediva a noi una piacevole partecipazione, fummo in un periodo assai migliore, come quello che ci permise di visitare a nostro piacere la città di Tindari, usufruendo delle gentilesse delle non poche conoscenze fatte.

Pochi giorni dopo il nostro arrivo a S. Francisco il Cons. ci riferì dal Ministero le seguenti istruzioni: "dopo le feste portoliane lasciare S. Francisco, raggiungendo nel più breve tempo Shang-hai, senza sosta in un porto del Giappone. A Shang-hai troverebbe la

R. M. Puglia, della quale <sup>la "Calabria"</sup> pren-  
derebbe il posto di stazionaria  
in Liria, dovendo detta nave rin-  
patriare". Questo, poco più, po-  
co meno, l'ordine ministeriale,  
in seguito al quale la "Calabria",  
partita dall'Italia colla speran-  
za di fare un'interessante cam-  
pagna di circumnavigazione, spe-  
ranza non del tutto perduta, non  
ostante l'affrettata circum-  
navigazione delle due Americhe,  
vede rollata ogni speranza e tra-  
mito ogni bel sogno <sup>di vedere una parte interessantissima del globo</sup>. Simile fe-  
nomeno è però successo alla  
R. M. Puglia in due campagne  
continui.

In seguito a tali ordini, il Com<sup>te</sup>  
stabilì la partenza pel 10 Novem:

R.N. Puglia, della quale (Calabria) prenderebbe il posto di stazionaria in Luia, dovendo detta nave rimpatriare" - Questo, poco più, poco meno, l'ordine ministeriale, in seguito al quale la "Calabria", partita dall'Italia colla speranza di fare un'interessante campagna di circumnavigazione, che senza non fu del tutto perduta, non ostante l'accelerata circumnavigazione delle due Americhe, vede crollata ogni speranza e travolto ogni bel sogno. di ordine una parte interessantissima del globo.

Simile fenomeno è però successo alla R.M. Puglia in due campagne fortunabili.

In seguito a tali ordini, il Com.te stabilì la partenza pel 10 Novembre.

tre. La nave si refo pochi giorni  
prima a California Point, per riforni-  
rissi di carbone; che ebbe del 90.  
cento Americano al prezzo stesso di  
costo sul luogo. California Point è  
un Promontorio <sup>verso l'interno della baia</sup> ripente della penis-  
ola che chiude al Nord la Baia di  
San Francisco; il governo americano  
vi ha stabilito dei grandi depositi  
di carbone americano per la sua  
Marina.

Riporterò ora alcune notizie riguar-  
danti la colonia italiana di San  
Francisco e della California in gene-  
rale. Le origini della colonia italia-  
na in S. Francisco e nello stato  
di California risalgono all'epoca  
avanti accennata della scoperta  
dell'oro in tale regione. Attratti  
prima dalla febbre del guadagno,



bre- La frase si rifornizioni prima a California Point, per rifornirsi di Carbone; che ebbe del Governo Americano al prezzo stesso di costo nel luogo. California Point è un Promontorio sporgente (verso l'intimo della baia) sola che chiude al Nord la Baia di San Francisco; il governo americano vi ha stabilito dei grandi depositi di Carbone americano per la sua Marina.

Riporterò ora alcune notizie riguardanti la colonia italiana di San Francisco e della California in generale. Le origini della colonia italiana in S. Francisco e nello stato di California risalgono all'epoca avanti accennata della scoperta dell'oro in tale regione. Attirati prima dalla febbre del guadagno,

che si poteva avere in poco tempo  
col favor della forte, richiamati  
in seguito dalla fertilità della ter-  
re che non attendevano che il la-  
voro dell'aratro e delle seminaglie.  
In per fornire rotoli raccolti; mol-  
ti dei nostri commerciali; specie  
delle province del Sud, accorsero  
in California in cerca di lavoro.  
Passato il periodo dell'oro, rima-  
sero i veri lavoratori; che andarono  
di anno in anno aumentando, e  
che al giorno d'oggi nella sola cit-  
tà di S. Francisco si contano ben  
40 mila italiani. Tale numero  
di commerciali formò un quartiere  
completamente originale, che si esten-  
de a Nord-Est di Market Street,

che si potera avere in poco tempo col favor della forte, ripristianati in seguito dalla fertilita delle terre che non attendevano che il lavoro dell'aratro e delle seminagio. ni per fornire ricchi raccolti; molti dei nostri connazionali; specie delle province del Sud, accorsero in California in cerca di lavoro. Passato il periodo dell'oro, rimasero i veri lavoratori; che andarono di anno in anno aumentando, si che al giorno d'oggi nella sola città di S. Francisco si contano ben 40 mila italiani. Tale numero di connazionali formò un quartiere completamente originale, che si estede a Nord-Est di Market Street,

24  
ed è limitato a levante dal mare.  
notevoli vie lo percorrono, quali Broadway e Montgomery Street. Il  
Terremoto e l'incendio del 1906 col-  
pirono acerbamente il quartiere  
italiano di San Francisco, riducen-  
dolo quasi completamente ad un  
cumulo di macerie fumanti. La  
devotissima fu, a detta del popolo  
e delle autorità americane, la in-  
traprendenza e l'attività dei no-  
stri connazionali nel rifabbricare  
con sacrifici e lavoro ammiravo-  
li, sì le abitazioni private, che  
gli edifici di pubblica utilità: le  
nostre banche locali; prime fra  
tutte le banche della grande cit-  
tà, si fecero avanti sovvenzionan-



24

e si è limitato a levante dal mare. Notevoli vie lo percorrono, quali Broad-adway e Montgomery Street. Il terremoto e l'incendio del 1906 colpirono accertamento il quartiere italiano di San Francisco, riducendolo quasi completamente ad un cumulo di macerie fumanti. La devolissima fra, a detta del popolo e delle autorità americane, la intraprendenza e l'attività dei nostri connazionali nel ricostruire con sacrifici e lavoro ammirevoli; sì le abitazioni private, che gli edifici di pubblica utilità: le nostre banche locali; prima fra tutte le banche della grande città, si fecero avanti somministran-

do fondi per le rifusioni.  
Ed giorno d'oggi il quartiere ita-  
liano di S. Francisco è completa-  
mente rifatto a nuova vite.  
La nostra colonia in California si  
può distinguere in due classi  
principali: i lavoratori a giorno,  
in arti e mestieri che li fon-  
dano a vivere in città, e i la-  
voratori della terra. Il numero  
più forte di quelli è in San Fran-  
cisco, seguono poi Sacramento,  
Los Angeles, ecc. Appresso a que-  
sta classe quel rilevante numero  
di italiani delle province meridio-  
nali, specialmente siciliani, che  
hanno formato in San Francisco  
una colonia di parecchie centinaia  
di persone, e che sono esclusivamen-

do fondi per le ricostruzioni. Il giorno d'oggi il quartiere ita-liano di S. Francisco è completa-mente riforto a nuova vita. La nostra colonia in California si può distinguere in due classi principali: i lavoratori a giorna-ta in arti e mestieri che si con-ducono a vivere in città, e i la-voratori della terra. Il numero più forte di quelli è in San Fran-cisco, seguono poi Sacramento, Los Angeles, ecc. Aggiungo a que-sta classe quel rilevante numero di italiani dalle province meridio-nali; specialmente siciliani; che hanno formato in San Francisco una colonia di parecchie centinaia di persone, e che sono esclusivamen-

te dediti alla pesca. Ho parlato con  
alguni di etti; Sa' quali seppi che  
il loro lavoro è in genere assai pro-  
ficus: in pochi metri riescono a pas-  
sare il battello e il motore a scop-  
pio col quale esercitano il loro me-  
stiere: quando s'finisce la stagia-  
ne della pesca prendono imbarca-  
zioni veloci che vanno alla pesca  
del salmone sulle coste dell'Alaska.  
Questa parte della nostra colonia di  
San Francisco è quella che si con-  
duce meglio, e sa' meno da fare  
alla polizia ed al consolato; quel-  
la che lascia più a deteriorare come  
condotta generale è la flotta degli  
operai; manovali; ecc, specialmen-  
te meridionali.

La parte più forte, e che meglio



te Dediti alla pesca. Ho parlato con alcuni di essi; dai quali seppi che il loro lavoro è in genere assai proficuo: in pochi mesi riescono a passare il battello e il motore a scafo pio col quale esercitano il loro mestiere: quando si chiude la stagione della pesca prendono imbarco sui velieri che vanno alla pesca del salmone sulle coste dell'Alaska. Questa parte della nostra colonia di San Francisco è quella che ti condurre meglio, e dà meno da fare alla polizia ed al Consolato; quella che lascia più a desiderare come condotta generale è la classe degli operai; manovali; ecc, specialmente meridionali:

La parte più forte, e che meglio

rappresenta il nome italiano in  
California, e quella dei nostri  
emigrati che si danno alla agri-  
cultura. I generi di lavoro prefe-  
riti dai nostri commerciali sono  
le frutta e le verdure (in parte an-  
che commercio di fiori) - Molti  
proprietari di terreni si riuniscono  
in società, dando origine a ditte  
di tale importanza, da avere at-  
tualmente il monopolio nel pa-  
ese non solo in San Francisco, ma  
in tutta la California. Citerò la  
"California Fruit Growers Associa-  
tion" (1500 operai - bilancio an-  
nuale \$ otto milioni); la "S.  
Francisco Gardeners and Rais

rappresenta il nome italiano in California, è quella dei nostri emigrati che si danno alla agricoltura. I generi di lavoro preferiti dai nostri connazionali sono le frutta e le verdure (in parte anche commercio di fiori) - Molti proprietari di terreni si riuniscono in società, dando origine a ditte di tale importanza, da avere attualmente il monopolio nel genere non solo in San Francisco, ma in tutta la California. Citerò la "California Fruit Farmers Association" (1500 operai - bilancio annuale di otto milioni); la "S. Francisco Gardeners and Rais

Her's Association for the Counties  
of S. Francisco & S. Mateo", che è  
proprietaria del grande mercato di  
frutto detto "Columbus Market".

Dato l'impiego dei nostri Com-  
merciali; come giustamente osser-  
vava il presidente della nostra Ca-  
mera di Commercio in San Fran-  
cisco, <sup>per</sup> molti Signori italiani at-  
ti alla esportazione non si ha qui  
alcuna richiesta, e questo va certo  
a vantaggio dei nostri Commerciali:  
vantaggio che viene ad essere com-  
pensato col tempo, col rimpatrio  
dei Commerciali che portano in  
Italia il frutto di anni di lavoro.

Dirò ancora due parole su un'al-  
tra grande impresa con capitale  
italiano, la "Italian - Swiss Co=



L'Associazione for the Counties of S. Francisco & S. Mateo", che è proprietaria del grande mercato di frutto detto "Columbus Market". Dato l'impiego dei nostri connazionali; come giustamente osservava il presidente della nostra Camera di Commercio in San Francisco, per molti Signori italiani, att. alla esportazione non si ha più alcuna richiesta, e questo va certo a vantaggio dei nostri commerci: vantaggio che viene ad essere compensato col tempo, l'olimpatrio dei connazionali che portano in Italia il frutto di anni di lavoro. Dirò ancora due parole su una grande impresa con capitale italiano, la "Italian - Swiss Co=

longa", che possiede a poche ore  
di ferrovia da San Francisco del-  
le vaste estensioni di terreno col-  
tivate a vigneti: vi fanno otti-  
mi risultati tutti i paesi di uce  
italiane, francesi, ecc. Final-  
mente dopo l'ultima espression-  
e della modernità, il prodotto  
annuale è di circa 4 milioni di  
galloni di vino. La colonia è co-  
stituita quasi completamente da  
Italiani, e per la gran parte di  
settentrionali; presidente della so-  
cietà ed anima di essa è il bene-  
merito Cav. Rossi, astigiano, che  
pose felicemente il nome di "Nuova  
Asti" alla colonia da lui diret-  
ta. Oltre importante società

long", che possiede a poche ore di ferrovia da San Francisco delle vaste estensioni di terreno coltivate a vigneti: vi danno oltre mille inrifulsati detti i "faccieri" di uve italiane, francesi, ecc. I macchinari sono l'ultima espressione della modernità; il prodotto annuale è di circa 4 milioni di galloni di vino. La Colonia è costituita quasi completamente da Italiani; e per la gran parte di Settentrionali; presidente della Società ed anima di essa è il benemerito Cav. Rossi; auspicano, che fosse felicemente il nome di "Nuova Asti" alla Colonia da lui diretta. Altra importante società

vincola con capitali italiani è la  
"California Wine Association" -

Il grande numero di connazionali  
viventi in San Francisco ed in Ca-  
lifornia importò la necessità della  
esistenza di banche italiane; sono pos-  
sibile la "Banca Italo-Americana",  
la "Banca Popolare Operaria", la  
"Banca Italiana" e la "Banca Colon-  
na".

Parlando della nostra colonia in Ar-  
gentina ho lamentato la facilità  
della quale i nostri connazionali  
dimenticano il linguaggio proprio,  
fingendo con non minore faci-  
lità, perdere dell'italiano pure il  
sentimento e la nazionalità. Ora  
ti è autoripeto per la nostra colonia



vincola con capitali italiani o la "California Wine Association" - Il grande numero di connazionali viventi in San Francisco ed in California importa la necessità della esistenza di banche italiane; sono presto la "Banca Italo-Americana", la "Banca Popolare Operaia", la "Banca Italiana" e la "Banca Coloniale".

Parlando della nostra Colonia in Argentina ho lamentato la facilità colla quale i nostri connazionali dimenticano il linguaggio proprio, giungendo con non minore facilità a perdere dell' Italiano pure il sentimento e la nazionalità. Che si è autoripeto per la nostra Colonia.

di San Francisco. Coloro che vi sono  
da qualche lustro parlano l'ita-  
liano con moltissimo stento;  
i loro figli sono quasi completamente  
americani. Gli sforzi della scuola  
dei italiani, forte da poco, e pic-  
cola rispetto ai bisogni di una co-  
lonia tanto numerosa, hanno  
perfora avuto ben lieve risultato:  
se i bambini imparano l'italiano  
no all'incirca, e in casa parlano  
americani, il profitto sarà sempre  
quasi zero. E la prova la abbiamo  
avuta, assistendo ad alcune re-  
citazioni di bambini della Setta fun-  
da al "Washington Theather"; po-  
tere parole italiane, apprese con  
stento, e pronunziate con sforzo,

di San Francisco. Coloro che vi sono da qualche lustro parlano l'italiano con moltissimo stento; i loro figli sono quasi completamente americani. Gli sforzi della scuola italiana, fortunata poco, e più cola rispetto ai bisogni d'una colonia tanto numerosa, hanno per forza avuto ben lieve risultato: se i bambini imparano l'italiano alla scuola, e in casa parlano americano, il profitto sarà sempre quasi zero. E la prova la abbiamo avuta, assistendo ad alcune recitazioni di bimbi della Settima la al "Washington Theater"; povere parole italiane, apprese con stento, e pronunciate con sforzo,

con accento fortemente straniero!

S. Francisco di California -

- Honolulu (10-20 Novembre)

Il giorno 10 Novembre lasciamo  
la baia di San Francisco, salu-  
tati dal Comitate delle feste Por-  
toliane, che sale in massa a bordo  
a ringraziare il Comandante per  
la partecipazione della nave alle  
feste, offre con gentile pensiero  
un mazzolino di fiori a tutti i  
Componenti l'equipaggio - La  
"Calabria" lascia la bella città  
avvolta in fitta nebbia, sotto  
un cielo scuro: nel passare  
il "Golden Gate" una falda  
di Alzolfi, con bandiera auge



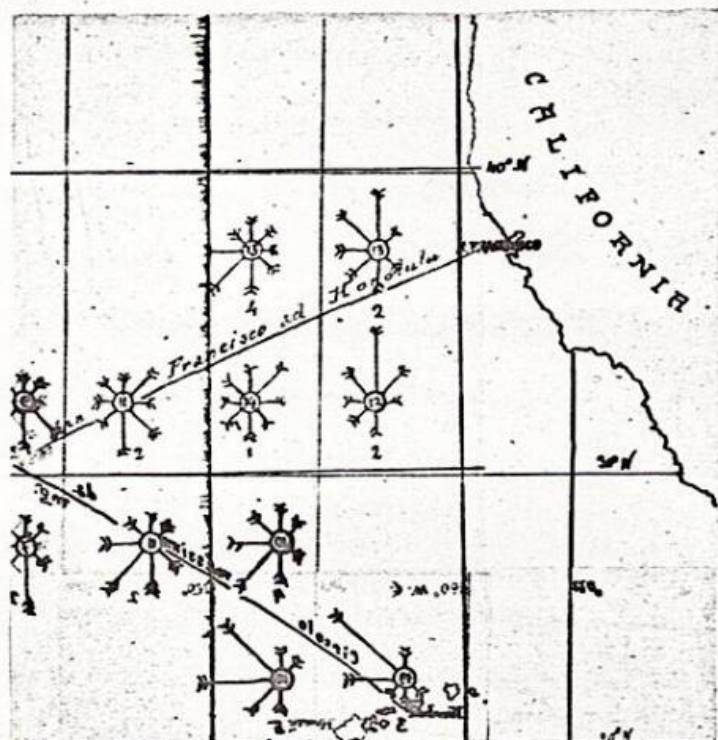
con accento fortemente straniero!

## **S. Francisco di California -**

### **- Honolulu (10-20 Novembre)**

Il giorno 10 Novembre lasciamo la baia di San Francisco, salutati dal Comitato delle feste Portolane, che sale in massa a bordo a ringraziare il Comandante per la partecipazione della nave alle feste, e offre con gentile pensiero un mazzolino di fiori a tutti i componenti l'equipaggio. La 'Calabria' lascia la bella città avvolta in fitta nebbia, sotto un cielo scuro: nel passare il 'Golden Gate' una salva di 21 colpi, con bandiera amme

rifana a riva, esprime il nostro  
saluto alla metropoli del Paci-  
fico: poi tutto è avvolto nella  
nebbia. Il Com<sup>te</sup> ha deciso  
di seguire il circolo massimo nel-  
la presente navigazione; quadi-  
reremo in tal modo una ottan-  
tina di miglia. La navigazione è.



rifana a riva, esprime il nostro saluto alla metropoli del Paci; feci, poi tutto è avvolto nella nebbia, Il Comdo ha deciso di seguire il furioso massimo nella presente navigazione; quadra. puremo in tal modo una ottantina di miglia. La navigazione et.

CALIFORNIA

Francisco ad Honolulu

Honolulu

40°N

30°N

20°N

M.09

olossig

124

120

110

100

90

80

70

60

50

40

30

20

10

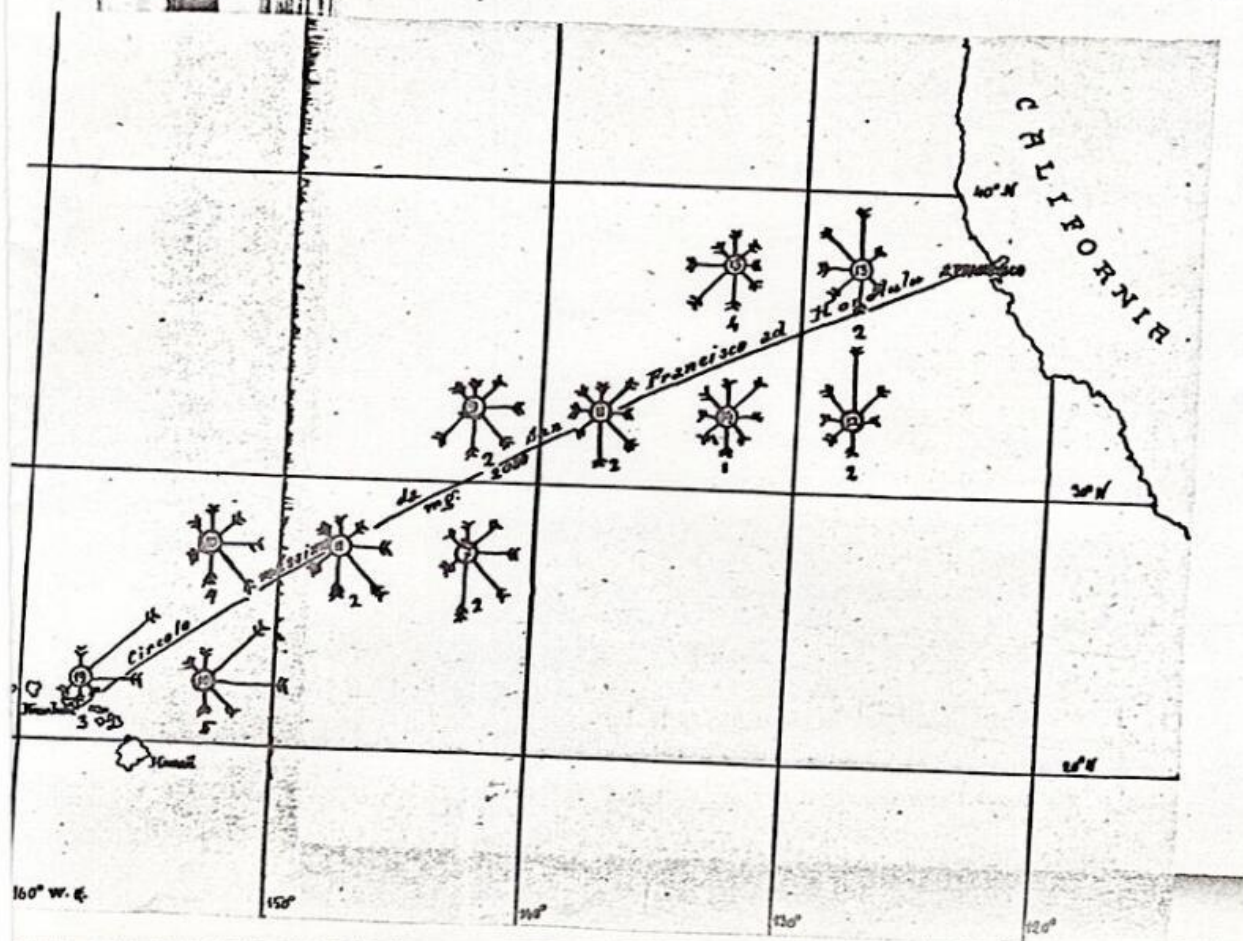
0

te luogo alla velocità normale di  
80 giri: i primi due giorni soffi-  
ciarono sugli freschi. Dal primo  
e quarto quadrante sollevando  
mare sulle medesime direzioni.  
La Direzione del vento cambiò  
durante il giorno 13, quando co-  
minciò a soffiare con violenza  
dal secondo quadrante, restan-  
do pressoché invariato per due  
giorni, e sollevando mare in-  
tosto violento. Fuorì il vento pi-  
rò a SW, ritornando a spirare  
da ESE nel termine delle no-  
stra traversata. L'ora le 19<sup>h</sup> 30<sup>m</sup>  
del giorno 19 avvistiamo il fanale  
bianco a splendori dell'isola Mo-  
lokai; le cui caratteristiche sono sta-  
te cambiate da poco tempo. Accostar-



he luogo alla velocità normale di 80 giri: i primi due giorni soffiarono anche freschi dal primo e quarto quadrante sollevando mare dalle medesime direzioni. La direzione del vento cambiò durante il giorno 13, quando cominciò a soffiare con violenza dal secondo quadrante, restando pressoché invariato per due giorni, e sollevando mare piuttosto violento. Quindi il vento passò a SW, ritornando a spirare da E SE sul termine della nostra traversata. Circa le 19h 30m del giorno 19 avvistiamo il fanale bianco a splendori dell'isola Molokai, le cui caratteristiche sono state cambiate da poco tempo. Accosta

riparata a riva, esprime il nostro  
saluto alla metropoli del Paci-  
fico: poi tutto è avvolto nella  
nebbia. Il Com<sup>te</sup> ha deciso  
di seguire il corso massimo nel-  
la presente navigazione; quade-  
reremo in tal modo una ottan-  
tina di miglia la navigazione etc.



rifana a riva, esprime il nostro saluto alla metropoli del Pacifico; poi tutto è avvolto nella nebbia. Il fumo ha deciso di seguire il circolo massimo nella presente navigazione; quade. pureremo in tal modo una ottantina di miglia. La navigazione et.

CALIFORNIA

40°N

da S. Francisco ad Honolulu

2000 mg.

30°N

Circolo

Hawaii

20°N

160° W. G.

150°

140°

130°

120°

te luogo alla velocità  
80 giri: i primi due  
fiorono anche freschi  
e quarto quadrante  
mare sulle medesime  
La Direzione del vento  
durante il giorno 13, 1  
iniziò a soffiare con  
sul secondo quadrante  
do presto che invariato  
giorno, e sollevando  
tosto violento. Indi  
ro a SW, ritornando a  
da E SE sul termine  
tra traversate. L'aria  
del giorno 19 avvisiamo  
bianco a splendori dell  
lohai; le cui caratteristiche  
te cambiate da poco tempo



le luogo alla veloci 80 giri: i primi due fiarono assai freschi! e quarto quadrante mare dalle medesime

La direzione del vento durante il giorno 13, unificò a soffiare for dal secondo quadrante do pressoché invariato giorni, e sollevando rotto violento. Indi rò a SW, ritornando a da ESE sul termine della traversata.  
L'aria

del giorno 19 avevamo bianco a splendori del lokai; le cui caratteristic te cambiate da poco tempo