

dopo essere stata posta di rivalità e di lotte brutte e oscure anche fra i sovrani indigeni dell'Africa Equatoriale.

Fu dunque in nome dello Stato Libero e di quello della Compagnia del Katanga che nella lizza europea per il rame d'Africa s'aggiunsero anche i belgi.

Dopo l'infelice risultato delle varie penetrazioni, furono Bia e Stair a chiudere la serie delle storiche spedizioni africane assicurando al Belgio la mirabolante ricchezza del Katanga.

Nel 1892 « le drapeau blu étoilé d'or » dello Stato Indipendente del Congo sventolava sulla capitale del Katanga e M'Siri (il Sole), il temuto monarca indigeno la cui grandezza risonava da un oceano all'altro, cadeva ucciso per mano di un capitano belga.

Seguirono tempi durissimi, ma dopo l'essersi assicurati i diritti territoriali e consacrato il successo della spedizione geologica di J. Cornet con la scoperta dei giacimenti cupriferi di Kambove, Likasi e Shituru, alla Compagnia del Katanga s'impose d'urgenza il problema dell'elemento bianco. Si bandirono ingaggi a uomini di tutte le nazioni. E gli italiani risposero con entusiasmo.

Oppressi come sempre dalla difficoltà di vivere, l'ingaggio dei nostri raggiunse percentuali altissime rappresentate in gran parte da piemontesi.

Molti di costoro, vi giunsero da altre regioni africane: Transwal, Rhodesia, Mozambico, Angola e Benguela ove già avevano migliorato le loro capacità lavorative, arricchito la loro esperienza, provata la resistenza fisica. Li guidava una spericolata audacia e una tenace volontà di diventare qualcuno. Il Congo si trasformava in un superbo, dovizioso campo di lavoro.

Ma fu il Katanga ad assorbire la maggior parte dei nostri pionieri. L'Union Minière du l'Haut Katanga, la capolista delle Compagnie private che monopolizzano tutte le risorse del Congo, l'artefice più potente dello sfruttamento congolese, doveva dar atto a spettacolosi progetti di valorizzazione e di sviluppo.

Attorno a questa mastodontica organizzazione gravitavano molteplici altre attività.

Per rendersi conto di quanto è stato fatto bisogna pensare che sessant'anni fa non esisteva nulla di ciò che oggi è ragione di vita e di prosperità, che non esisteva uno solo dei grandi centri cittadini, commerciali e industriali che rappresentano oggi la splendida dotazione di questo meraviglioso Congo lanciato verso alte mete di affermazione civile e commerciale.

I piemontesi erano là.

Sono ad Elisabethville quando la rigogliosa capitale del Katanga non era che un agglomerato di casupole di fango e paglia. Fanno i muratori, i fornai, i meccanici, gli imbianchini, i falegnami, i coloni, i mercanti. Ogni anno che passa è un successo nell'af-

fermazione del paese e personale. Li troviamo a Jadotville, poi a Kolwezi e oggi a Kamina; ovunque una città nasce o si taglia una nuova strada questi piemontesi di Roasio e di Brusnengo sono tra i primi presenti. Presenti per affermare con quelle loro particolari doti le nostre innate qualità civilizzatrici.

Fra la collettività italiana del Congo il Katanga viene denominato « il regno di Roasio e di Brusnengo » precisamente i due paesini del vercellese che hanno dato un apporto quasi fiabesco di emigranti e di lavoro alla valorizzazione africana.

Maestri nel campo edile e stradale, Elisabethville deve la sua cattedrale e le sue migliori costruzioni, come Leopoldville, a imprenditori piemontesi; e piemontesi della valle d'Andorno furono gli imprenditori del campo d'aviazione, acquedotto, ospedale, abitazioni civili e stabilimenti a Conquilhathville e della rotabile Leo-Kinshasa.

Tecnici, impresari e operai piemontesi contribuiscono largamente alla costruzione della famosa Matadi-Léopoldville, alla Sakania-Port Francqui e già fin dal 1902 è presente un tecnico di Roasio come « chef de section » ai lavori della costruenda ferrovia Stanleyville-Ponthierville (1902-1906), di quella da Kindu a Kongolo (1906-10) e infine della linea Kabalo-Albertville (1910-15). Nè la schiatta si ferma qui, che oggi un altro tecnico di Brusnengo dirige attualmente i lavori intrapresi dalla Compagnia Ferroviaria del Congo di un tratto di _____ che deve unire Kabalo a Kabongo nel Katanga mediante un grande ponte sul Luabala (lungo 770 m. ed una luce di 20 m. sul pelo d'acqua), congiunzione che costituirà un anello essenziale della catena, sull'asse ferroviario transafricano Lobito (Angola) Dar-es-Salam nel Tanganika.

Fra coloro che intrapresero la valorizzazione del Kivu i piemontesi si affermarono largamente. Di Roasio i coltivatori di caffè e di china a 1800 m. di altitudine e stimati costruttori a Costermansville; ed ancora alla sagacia dei piemontesi sono legate importanti piantagioni, allevamenti e fattorie della regione centrale del Congo. Pure la grande compagnia di trasporti Transcat è legata al nome di uno di Roasio al quale spetta anche il merito di aver divulgato la nostra Fiat in terra congolese.

La semplice enunciazione che, in via di massima, ho dato del lavoro eseguito dai piemontesi al Congo non basta a rendere l'immagine dell'opera svolta dai nostri conterranei, nè, oltre al lavoro vero e proprio, a dimostrare l'incremento civilizzatore apportato e dovuto a quelle specifiche doti pacifiche e costruttive dell'intelligenza italiana.

Non è dato perciò ammirare la vertiginosa rapidità con la quale questo paese continuamente si evolve e si valorizza senza ammirare l'apporto della collaborazione italiana e un poco soffrire della nostra attuale posizione in Africa.