

B. — LE STAZIONI FRANCESI SULL' OGOUÈ E SUL CONGO.

*Lettera del conte PIETRO SAVORGNAN DI BRAZZÀ.*

Quando Stanley ebbe attraversata l'Africa e seguito sul battello « Lady Alice » il corso intero, fino allora sconosciuto, del Livingstone-Congo, la attenzione dei geografi, non meno che dei commercianti, si diresse tosto su quel fiume immenso che, nella fase pratica nella quale accennano d'entrare le spedizioni africane, sarà la via principale che ogni intrapresa commerciale, umanitaria e scientifica dovrà seguire.

La difficoltà da vincere, il problema da risolvere è il seguente: lanciare sull' alto Congo dei battelli a vapore per percorrere in tutti i sensi la corrente maggiore e gl'immensi corsi d'acqua che ad essa affluiscono, e stabilire fra un punto qualunque di questa via navigabile interna e la costa dei mezzi di transito continui e pratici.

Il lago formato dal Congo a Stanley Pool è l'ultimo limite del Congo navigabile interno, come Vivi è l'ultimo punto del Congo inferiore accessibile ai vapori. Questi due punti distanno fra loro di 450 miglia a volo d'uccello, intervallo ove la natura sembra aver accumulate difficoltà d'ogni sorta; montagne rocciose, burroni profondi scavati da ruscelli, torrenti, foreste immense, una popolazione rada assai, ecco le rive del fiume; quanto al suo corso esso è una sequela di cascate e di rapide da Stanley Pool fino a Vivi. Frank Pocock compagno di Stanley e parecchi altri uomini di questa spedizione vi hanno trovato la loro tomba.

All'epoca nella quale l'Europa risuonava dei successi gloriosi di Cameron e di Stanley, un giovane e modesto viaggiatore, allora sconosciuto, il conte Savorgnan di Brazzà, era già partito rimontando il Fiume Ogouè, che sfocia nell'Atlantico sotto l'equatore e non lungi dal Congo.

Egli si spingeva nell'interno dall'O. all'E..

In questo viaggio, che durò tre anni, il valente esploratore aveva scoperto, ad 800 chilometri dalla costa ed a breve distanza dal bacino dell'Ogouè, altri due fiumi navigabili per battelli a vapore, l'Alima ed il Licona, che sembravano dirigersi verso l'interno. L'ostilità degli indigeni gl'impedì allora di navigare su questi fiumi, ma tali notizie unite a quelle di Stanley accertarono che i corsi d'acqua scoperti erano altrettanti affluenti di destra del Congo interno.

Un nuovo dato, e dei più importanti, era acquistato per la risoluzione del problema. Vera la possibilità di girare la posizione e d'arrivare al Congo superiore navigabile, seguendo il corso dell'Ogouè.

Stanley, per risolvere questo gran problema, partì dall'Europa nei primi mesi del 1879, con due vapori smontabili, aiutato da tutte le risorse che gli assicuravano il suo nome, la cooperazione dei suoi compatrioti e dei suoi giornali, le sovvenzioni dell'Associazione internazionale Africana. Il suo carattere ardito, risoluto, la sua volontà che non soffre opposizioni, che sdegna di girare gli ostacoli, perchè li vuole sfondare e passar dritto, lo spinsero ad attaccare di fronte la difficoltà, e s'avanzò per la via del Congo.

Il signor Brazzà, ancora debole a causa delle fatiche e delle privazioni del suo viaggio, teneva d'occhio da lungi l'intrepido e fortunato americano.

Partigiano della via dell'Ogouè, egli sollecitava in Francia i fondi per la spedizione, ma le pratiche necessarie per ottenere questa sovvenzione e la costruzione dei battelli a vapore domandavano un tempo assai lungo.

Egli frattanto accettò dal Comitato francese dell'Associazione internazionale Africana l'incarico d'iniziare la fondazione delle stazioni scientifiche ed ospitaliere nella regione dell'alto Congo. I battelli lo raggiungebbero al Gabon, portati dal suo compagno di viaggio, dott. Ballay.

In 8 mesi il coraggioso esploratore adempì alla sua missione nel modo più brillante. Partito da Liverpool ai primi del 1880, nel mese di giugno la prima stazione dell'Ogouè era già fondata. Ne fondò, o piuttosto ne iniziò un'altra a Stanley Pool, sul Congo (Ntamo N'cuna), posizione molto strategica.

La Società Geografica francese risolvette di nominare questa seconda stazione *Brazzaville*, tributo di riconoscenza ben meritato dal viaggiatore. Da questa seconda stazione, scendendo solo pel Congo alla costa, fu ospite di Stanley.

L'abboccamento fu assai breve. Brazzà aveva fretta di tornare al Gabon. Quando egli vi sbarcò il 18 dicembre, l'attendeva la maggiore disillusione. Non vi si trovavano nè il personale della spedizione, nè i vapori smontabili. Che fare?

Era necessario di rinforzare le due stazioni e prepararsi pel trasporto dei vapori smontati alla stazione di Franceville. Quindi, arrivato il 18 dicembre, tre giorni dopo, l'infaticabile viaggiatore rimontava l'Ogouè.

V'ha dunque in questo momento uno *steeple-chase* fra Stanley e Brazzà; la meta è l'alto Congo.

L'Americano ha scelto la via diretta, ma più difficile, del Congo; Brazzà quella dell'Ogouè. Quest'emulazione pacifica sarà feconda dei migliori risultati.

La qui unita lettera del Brazzà a sua madre, datata dall'alto Ogouè,

4 marzo, dà le più recenti notizie sul conto dei due campioni, ed i ragguagli più esatti sullo stato e la situazione tanto della spedizione francese, che di quella di Stanley. Secondo queste informazioni, la sorte favorirebbe la Francia.

*Lettera del signor SAVORGNAN DI BRAZZA a sua madre.*

Alto Ogoué, a monte del paese degli Okanda;  
in viaggio pel paese degli Aduma,  
4 marzo, 1882.

*Mia cara madre,*

Ho trovate tutte le tue lettere al Gabon, poichè, lasciando Lambarene, avevo dato l'ordine che esse vi fossero trattenute.

Le mie previsioni non m'hanno ingannato; se le lettere mi avessero seguito, non m'avrebbero mai raggiunto. Le ricevetti quindi tutte insieme quando, tornato dalla foce del Congo, approdavo al Gabon, scendendo dal piroscalo « Coanza ». Puoi ben immaginarti se fui felice di aver finalmente le vostre buone nuove....

Ti chiedo scusa d'averti scritto sì di rado, e lettere che si somigliavano ad un dispaccio telegrafico.

È vero, scrissi poco, ma d'altra parte ciò che feci, il risultato ottenuto, ha sorpassato d'assai quanto potevo sperare.

Ecco il riassunto, lo scopo, i vantaggi assicurati da questo viaggio, pel quale sono partito senza nemmeno poterti dire addio!

Fui incaricato di cercare e scegliere il miglior punto dell'O. dell'Africa per lo stabilimento di due stazioni scientifiche ed ospitaliere, l'uno nell'alto Ogoué e l'altro in una località favorevole per l'azione umanitaria e civilizzatrice che la Francia vuole esercitare nella regione che circonda il Gabon e l'Ogoué dalla parte del Congo interiore.

Se trovavo un'occasione favorevole, dovevo iniziare lo stabilimento di una o di tutte e due le stazioni, lasciandovi due Europei che m'accompagnavano.

Tali erano le mie istruzioni. Era il primo passo per quello che si desidera ottenere in avvenire.

Esiste nel cuore dell'Africa un'immensa via di comunicazione, che i vapori possono percorrere per una distesa di 5,000 chilometri sicuri e 10,000 probabili, distesa formata dall'immenso Livingstone (Congo) dall'Urega fino a Stanley Pool e dai suoi grandi affluenti: il Mpama (Alima e Licona), il Quango, l'Ikelemba, il Mburu, l'Aruvimi. Ciò è constatato. È su questo pernio che girerà e si appoggerà ogni intrapresa umanitaria e scientifica nella parte più ricca e popolata dell'Africa, la regione che s'estende

dall'O. dell'Urega alla costa occidentale e dal N. dello Zambesi al S. del Binuè e del Uadai. Ora ecco il progetto:

I. Lanciare dei battelli a vapore su questa grande via navigabile;

II. Stabilire, fra un punto di questa via navigabile interna e la costa dell'Atlantico, dei mezzi di trasporto continui e pratici. Vale a dire, mettere in relazione costante e pratica il Congo interiore colla costa ed avere sul Congo interiore dei vapori che possano percorrere in tutti i sensi una distesa di paesi, che occupa la quarta parte dall'Africa tutta.

*Scelta delle stazioni.* — La stazione che fondai a Ntamo è la base d'operazione dei vapori che bentosto saranno varati sul Congo. Quella che stabilii sul Fiume Passa (alto Ogouè) è il punto più vicino al Congo interiore che possa essere messo in comunicazione acqua coll'Atlantico, dal quale la stazione di Nghimi (Franceville) dista 700 chilometri.

*Comunicazione di Franceville coll'Atlantico.* — Tu sai che, nella mia prima spedizione, per rimontare fino al Passa, allora sconosciuto, dovetti impiegare non meno di 2 anni. Il fiume allora era separato in 3 porzioni ed in ciascuna d'esse la navigazione era esercitata da popolazioni differenti: gli Inenga ed i Galoa; gli Okanda; gli Aduma ed Ossieba. Questo monopolio commerciale di navigazione esistente da secoli non aveva mai lasciato ad una tribù d'invadere i privilegi dell'altra, di modo che per giungere sull'alto Ogouè bisognava cambiare tre volte i battellieri e tre volte le piroghe; di qui una sorgente inesauribile d'infinita noja e di spese; di qui la differenza enorme di valore nelle mercanzie man mano che si passava da una tribù all'altra. Presso gli Aduma, per esempio, 4 chilogrammi di sale bastavano per comprare uno schiavo. Al mio arrivo quest'ultima volta ho fatto cambiar faccia a tutto il paese.

Tutte le popolazioni, che hanno saputo prendere in mano una pertica o maneggiare un remo, hanno per la prima volta percorso tutto il fiume dagli stabilimenti europei della costa alla stazione di Franceville, che in luglio poteva disporre di 740 Aduma, i quali soli formavano una carovana di soccorso; ed attualmente la stazione può, ad un cenno, disporre di una colonia da 1,000 a 1,500 battellieri, che possono armare da 80 a 100 piroghe, colle quali, una volta che siano organizzati i trasporti (ed ora lo sono), la stazione può ricevere ogni 3 mesi da 80 a 100 tonnellate di merce.

*Comunicazione fra le stazioni di Franceville e Ntamo (Brazzaville).* — La stazione di Ntamo dista 180 miglia dalla prima. Partii dalla stazione dell'Ogouè con 24 carichi di portatori in mercanzie, ed i miei 12 uomini non ebbero mai bisogno di trasportare alcunchè; e ciò in un paese che noi percorrevamo per la prima volta.

In seguito sarà molto facile di trovare, fra le popolazioni che abitano i due lati della via, dei portatori, come nell'Ogouè si hanno dei battellieri.

Queste popolazioni sono assai dense, assai pacifiche; la via non offre alcuna difficoltà naturale. Se non vi fosse qualche ostacolo nelle prime 3 tappe, un carro potrebbe percorrere il paese senza lavoro di sorta; di più il paese è molto sano. Un altipiano di 800 metri d'altezza, ove la differenza di livello comincia già ad influire sulla coltura del banano ed il frumentone prospera.

Attualmente, coi soli indigeni, si possono di già fare da una stazione all'altra dei trasporti di una certa importanza.

Il riordinamento delle due stazioni assicurerà il trasporto delle mercanzie destinate a pagare i lavori che si faranno fare dagli indigeni presso di esse, come costruzioni di strade ed altre cose simili.

*Traversata dalla stazione di Franceville al Congo interiore.* — Ma questo trasporto per terra da una stazione all'altra non è che una misura provvisoria, poichè la grande linea di trasporto andrà a raggiungere il Congo in un punto ben più vicino alla stazione del Passa (Franceville) ed è per questa seconda strada che sarà attuato il trasporto dei vapori.

Tu sai che il punto, ove noi avevamo, nella prima spedizione, raggiunto l'Alima e cominciata la nostra discesa, si trova a 45 miglia dalla stazione dell'Ogouè.

Ecco il cammino da farsi, la via da tracciare per assicurare il passaggio fra l'Atlantico ed il Congo interiore.

Vi sarebbe una terza via, che raggiunge l'Alima ad un punto ancor più vicino alla stazione e più a monte dal luogo ove questo fiume ci apparve per la prima volta; ma pel momento lo metto da parte, come meno popolato, poichè è col mezzo degli indigeni che dev'esser fatto il trasporto.

La via scelta misura dunque, come dissi, 45 miglia. Il paese non presenta considerevoli ostacoli e sarà possibile, quasi senza lavoro, di percorrere questa distanza con carri carichi di 400, o 500 chilogrammi. Posso dire di conoscer bene questa via, avendola percorsa 5 volte.

Il paese non è punto boschivo; v'è solamente poca vegetazione e dell'erba rada. Le colline sono a pendii dolci ed un carro può passare ovunque.

*Lavori da farsi.* — I lavori da farsi sono i seguenti: l'apertura di una via di 5 a 6 chilometri attraverso una foresta, appena lasciata la stazione; un'altra da 5 a 600 metri un po' più lungi. Un ponte pel passaggio del Fiume Koni, largo 25 metri, profondo 2. Restano quindi 5, o 6

punti difficili a passare a causa d'un forte pendio, ma per tratti assai corti, per esempio di 500 metri.

Attualmente, nei villaggi che s'incontrano nel tragitto, si ponno avere 200 portatori, che si cambierebbero ad ogni tappa, ma che tra poco farebbero tutto il tragitto. In questo caso si può fare assegnamento su 6, o 700 uomini (Bateke) come portatori o battellieri.

Con questi mezzi si può contare di far trasportare, senza grande difficoltà, dalla stazione del Passa (Ogoué, Franceville) all'Alima (ciò che vuol dire al Congo interiore) dei vapori smontati in pezzi del peso di 150 a 200 chilogrammi.

Quanto alle mercanzie portate a spalle d'uomo, supponendo 25 chilogrammi di carico per portatore, e 100 uomini, se ne potrebbero portare ad ogni viaggio 2,500 chilogrammi. Tu dunque vedi che attualmente questi mezzi di trasporto sorpassano quanto si sarebbe potuto sperare.

In seguito si potrebbe organizzare il trasporto con asini; e poi, con un po' di mercanzia, si potrebbero far costruire dagli indigeni i lavori necessari a rendere praticabili ai carri i 5, o 6 punti che impediscono la loro circolazione ed in luogo del trasporto a spalle d'uomo, si potrebbe stabilire quello coi carri.

*Vantaggi umanitari già conseguiti dalla spedizione.* — Se, colla fondazione delle due stazioni, l'organizzazione di questi trasporti, la pace conclusa cogli Apfuru-ubanko Ubangi, coi quali (come Stanley) dovetti battermi, il mio viaggio fu di qualche utilità alla scienza e di qualche onore al viaggiatore, oso attribuirmi in tutto ciò un solo merito, quello di aver saputo approfittare dell'occasione, del prestigio che avevo nel paese e delle risorse della località.

Quanto al resto, non feci che mietere ciò che avevo seminato nella nostra prima paziente, penosa e lunga spedizione. Il frutto più caro che ora colsi delle sofferenze della mia prima spedizione, è la soddisfazione di avere radicalmente, senza violenza, senza ostilità, abolita di fatto e posto termine alla tratta degli schiavi sull'Ogoué.

La stazione dell'Ogoué è diventata un rifugio di schiavi che cercano la libertà nei limiti del suo territorio, e tutte le popolazioni dell'Ogoué riconoscono questo diritto d'asilo e la libertà d'ogni schiavo che chiede la mia protezione. Attualmente sono scortato da 104 persone (uomini, donne, fanciulli) tutti schiavi fuggiti dai Galoa, che vengono alla stazione dell'Ogoué a cercarvi la libertà, che si è incapaci di assicurare negli stabilimenti della costa.

*Impresa di Stanley.* — L'impresa, di cui ora gettai le prime basi, non è la sola in istato di esecuzione. Quella di Stanley ha pure per iscopo

il Congo interiore; in una sola cosa differisce — la via presa. Stanley prende gli ostacoli di fronte. Egli disse a sè stesso: « Vivi, punto estremo ove i vapori rimontano nel basso Congo, si trova a 450 chilometri da Ntamo. Trasportiamo col necessario lavoro alcuni vapori attraverso questi 450 chilometri ed allora ci troveremo sul Congo interiore navigabile e l'Africa equatoriale si aprirà davanti a noi. »

È così ch'egli incominciò ad avventurarsi per una via, sulla quale la natura sembra essersi compiaciuta di accumulare le difficoltà. È un lavoro titanico ch'egli intraprende a forza di milioni.

In quattro anni, non prima, credo che potrà trasportare i suoi vapori a Ntamo; ma la via ch'egli avrà così tracciato, trasportando i vapori, non sarà mai una via pratica. Ognuno dei suoi pesanti carri, tirato da 200 uomini e col soccorso degli argani, potrà sormontare gli spaventosi accidenti del terreno sulla via loro tracciata, ma nessun altro carro, destinato ai trasporti regolari, potrà seguire la stessa via. Tanto è vero che gli approvvigionamenti sono trasportati da portatori, da asini, da muli, che in certi punti non seguono nemmeno la via percorsa dai carri.

All'epoca del mio passaggio, i suoi vapori avevano percorso press'a poco uno spazio di 25 miglia e si trovavano a Ndambi Mbongo, ed ora egli impiega costantemente 60 asini o muli pel servizio di approvvigionamento.

Quale quantità di asini e di muli gli sarà necessaria, quando sarà a 50, o 100 miglia?

Sai tu che sia il trasporto lungo le cateratte e le rapide del Congo?

Per dartene un'idea, ti dirò che sembra che in un periodo geologico anteriore un immenso altipiano di 650 metri d'altitudine separasse l'Atlantico dal Congo interiore, e che il Congo siasi aperta una via tagliando questo altipiano, che pel drenaggio successivo, si trovò solcato da tante valli quanti sono i torrenti che affluiscono nel Congo. Quando si segue il corso del Congo non si fa che attraversare tutte queste catene di montagne, resti dell'antico altipiano. Le difficoltà di questa via sono tali, che il sale che va a Ntamo (Stanley Pool) non la segue; ma va per altra via, la cui percorrenza è più lunga, ma ch'è assai meno accidentata.

*Parallelo fra le due vie del Congo e dell'Ogouè.* — Ecco il parallelo fra le due vie. Nella via dell'Ogouè si profitto di questo fiume fino al punto accessibile ai canotti. Di là un tragitto per terra di 40 a 45 miglia basta per raggiungere il punto navigabile dell'Alima. Questo tragitto si fa in paese facile, ove non sono ostacoli al trasporto ed all'impiego dei carri.

I pesanti carri impiegati dallo Stanley potrebbero, senza i mezzi di cui egli dispone, senza usare dell'accetta che in casi rari, percorrere tutta

questa via. Tutto, dalla parte dell'Ogouè, si fonda sulla facilità naturale del terreno. La via scelta da Stanley, al contrario, va contro tutte le difficoltà del terreno, senza che alcunchè venga in aiuto all'energia europea.

Sulla prima via, i lavori, i viveri, gli uomini, tutto si ha dalle risorse del paese; sulla seconda non v' hanno che delle rocce e dell'erba secca; ecco ciò che il paese può fornire a Stanley. Non solo il suo personale si ciba del riso d'Europa trasportato a spalle d'uomo o con muli; ma gli asini ed i muli stessi mangiano il fieno e l'avena d'Europa, trasportata là con enorme spesa. Qui è gran che, se il personale europeo consuma dei viveri conservati, come carni e legumi; tutto il resto si ha dal paese. Mentre qui ogni battelliere, operajo, portatore è indigeno; là tutto il lavoro appartiene ai Zanzibaresi ed agli schiavi comperati da Stanley, che del resto non gli servono gran fatto. Malgrado le precauzioni prese, una parte se n'è fuggita e molti di quelli che ora son là, furono ripresi nei circostanti villaggi, ove avevano cercato rifugio.

Quanto al resto, colà nessun lavoro è eseguito dagli indigeni liberi (non parlo di una o due carovane di commercio), che per un momento consentirono di trascinare qualche carro. Qui ogni lavoro è fatto dalle popolazioni del luogo. Alle stazioni, i villaggi circostanti inviarono i loro uomini per costruire le case. Quando nel mese di luglio dovetti procurarmi un approvvigionamento dagli stabilimenti della costa, il personale, che scortava la colonna di 750 Aduma colà inviati, consisteva di un solo Europeo e due Gabonesi e gli Aduma furono pagati con mercanzie, dopo che furono terminati i 3, o 6 mesi di lavoro.

Se fra la stazione dell'Ogouè e gli stabilimenti della costa si dovessero eseguire dei lavori, si disporrebbe facilmente d'una certa quantità di personale fra i Pahuin. Lo stesso dicasi pel tragitto fra l'Ogouè e l'Alima, colle popolazioni del paese. Questa differenza caratteristica fra le due vie è dovuta a che l'Ogouè possiede una numerosa popolazione, il paese è fertile e di più è nuovo alle mercanzie europee. Mentre che al Congo la popolazione è quasi nulla, il paese sterile e vecchio al passaggio delle mercanzie d'Europa. Fra Vivi e Ndambi Mbongo vi sono solamente 6 villaggi, che in tutto non hanno 40, o 60 uomini. Più in alto le popolazioni sono egualmente rare. I viveri vi scarseggiano tanto, che da Stanley Pool a Vivi coi miei soli 12 uomini (e camminavo a marcie forzate) ebbi fatica a trovarne per la mia modesta scorta.

Quale differenza coll'Ogouè, ov'io passo con 700 uomini davanti ad un villaggio e due ore dopo proseguo la mia strada carico di viveri per 2, o 3 giorni. Quanto spesi in tutto? 30 chilogrammi di sale; e se alle fattorie sono obbligato a comperare le mie provvigioni di bocca con stoffa,

e ne spendo 4 metri per giorno e per 30, o 40 uomini, penso che i viveri sono assai cari. Quale sarà la spesa di Stanley per uomo e per giorno, una volta che il suo personale mangerà del riso che avrà subito un trasporto di 100 miglia?

Il personale fisso al mio soldo si compone in tutto di 20 Senegalesi e Gabonesi e sono aiutato da soli 2 Europei.

Stanley è accompagnato da 14 Europei, ha già speso due milioni; quanti ne spenderà ancora? Non lo so, ma saranno certo molti, moltissimi. Egli procede a colpi di milioni.

V'è una bella differenza coi mezzi di cui dispongo io. La somma di 20,000 lire, che mi fu data per iniziare la fondazione delle due stazioni, non solo fu spesa, non solo, come tu sai, dovetti ricorrere a te spingendoti, al momento della mia partenza da Manchester, a fare una tratta in mio favore — che fu la freccia del Parto! —; ma la mia povera borsa particolare, che ora è completamente a secco, ha provveduto ai bisogni urgenti ed immediati della spedizione.

Io spesi fino ad ora 45,000 franchi e, come la prima volta, il mio povero bilancio *viene in soccorso* al bilancio della Francia!

Ma ora sono al verde; posso vantarmi d'avere impiegato bene quel denaro. La stazione di Ntamo N'cuna, benchè solamente abbozzata e che ora vado ad organizzare, offre un punto d'appoggio e, grazie a questi quattro uomini, una spedizione giunta a 50 miglia da questo punto potrebbe trovare una colonna di soccorso di 100 a 150 indigeni per ottenere dei mezzi di trasporto e forzare il monopolio commerciale degli indigeni.

Ma la stazione dell'Ogouè è fiorente; essa possiede delle case, dei magazzini, un deposito di mercanzie, delle armi, delle munizioni, un greggio di 200 pecore, delle capre, dei majali. Vi si aggiunga un pollajo assai fornito. Alla costa si parla della bella vita che si mena alla stazione.

Aspetto la spedizione formata coi 100,000 franchi, che deve portare i vapori che credevo trovare al Gabon al mio ritorno dal Congo. Quando vi giunsi, quale disillusione fu la mia! Credo che a quest'ora la spedizione sarà giunta e dalla stazione inviarono 40, o 50 piroghe per prendervi Ballay e Mizon.

È assolutamente necessario un sussidio ulteriore. . . .

Ho già scritto al Comitato francese Africano da Banana, dal Gabon e dalla fattoria.

Tutto considerato, la non mi va tanto male e la mia salute è buona. Il coraggio non mi manca, ma è messo a dura prova per la deficienza d'ogni risorsa. Partito d'Europa d'improvviso, non potei organizzarmi e procurarmi il più piccolo comodo. Credevo che in otto mesi sarei stato di ritorno, ma il mio viaggio si prolunga al di là delle mie previsioni.

Il mio cappello e le mie povere scarpe sono agli estremi, e ciò mi fa una certa impressione.

Ciò che attendo con ansietà sono i soccorsi per la spedizione. . . .

*Tuo affezionatissimo figlio*

PIETRO.

---