

NUOVA
ANTOLOGIA

DI

SCIENZE, LETTERE ED ARTI

TERZA SERIE

VOLUME CINQUANTATREESIMO
DELLA RACCOLTA VOLUME CXXXVII



ROMA

DIREZIONE DELLA NUOVA ANTOLOGIA
Via del Corso, N. 466

1894

LA CITTÀ DI PULLMAN

Nulla di più americano ho veduto negli Stati Uniti, di questa città industriale, fondata da un capitalista pe' suoi lavoratori. Essa rappresenta nel suo intero sviluppo, come nella sua origine, la evoluzione dell'idea di un americano in un campo di progresso assolutamente nuovo.

Per intendere meglio questa idea è necessario ricordare in breve l'inizio di un' impresa che ha oggi il valore riconosciuto di 60 milioni di dollari (1) e segnare le principali linee del meraviglioso successo che ha ottenuto.

Quando precisamente il signor Giorgio M. Pullman abbia cominciato a pensare alle « vetture-letto » (*sleeping-cars*) non saprebbe dirlo egli stesso. Il problema sorse quando furono compiute le lunghe linee ferroviarie negli Stati dell'America del Nord, e Baltimore, Filadelfia, New-York avevano impiantato lunghe rotaie per considerevoli distanze verso l'occidente. Per arrivare al fiume Ohio, sia a Wheeling che a Pittsburgh, ovvero per giungere al lago Erie a Dunkirke o Buffalo, si richiedeva un viaggio di più di 400 miglia (2). Questa distanza allora si percorreva nel doppio del tempo oggi richiesto. La stanchezza sofferta da' viaggiatori era superiore a quella che soffrono ora nel viaggio dall'Oceano Atlantico al Pacifico. Con l'accrescersi della concorrenza si erano accresciute le richieste del pubblico.

(1) Il dollaro corrisponde a cinque lire italiane in oro.

(2) Il miglio inglese è di 1609 metri di lunghezza, mentre il miglio italiano è di 1851,9859, cioè l'inglese è meno lungo di metri 242,9859.

Le Compagnie ferroviarie si sforzavano di rendere meno penosi i lunghi viaggi e tentavano di disporre de' divani a letto, perchè i viaggiatori potessero dormire un poco la notte.

In quel tempo il signor Pullmann era un giovanotto alla cui fantasia appariva in certo modo lo *sleeping-car* e le sue possibilità. Egli cominciò a parlarne con qualche amico, ma il suo primo disegno serio sorse nella notte di un viaggio fatto in quel tempo da Buffalo a West-Field. Era una corsa di sessanta miglia ed egli occupava uno di quei posti, allora adoperati per dormire. Ma durante tutto il viaggio egli vegliava, ruminando nella mente i disegni per trasformare in dormitorio la incomoda vettura e renderla piena di agi ed eleganza pe' viaggiatori. Però non prima del 1859 cominciò a fare esperimenti sulle ferrovie di Chicago ed Alton alla vecchia Galena.

Verso il 1863, la prima officina fu impiantata, impiegando degli abili meccanici ed una mezza dozzina di operai. Il signor Pullman si gittò nella impresa con l'ardore di un uomo che opera per profondo convincimento. Quantunque egli non avesse alcuna cultura meccanica, dirigeva personalmente il lavoro degli altri, in tutt' i minuti particolari, perchè si attuassero le idee sue in forma pratica. Il risultato di parecchi mesi di attivo e coscienzioso lavoro, fu la prima vettura letto, chiamata *Pioneer*.

Le migliori vetture adoperate prima valevano quattromila dollari; questa invece venne a costare diciottomila dollari. Fu una rivoluzione in tutte le teorie allora esistenti, riguardo alla costruzione delle carrozze ferroviarie. La nuova vettura fu un mutamento radicale, non solo riguardo al peso ed alla solidità, ma anche nella artistica qualità de' suoi ornati interni. Per questo fu molto severamente criticata; ma la bellezza delle vetture Pullman, avendo acquistato un valore commerciale, non è più considerata, oggi, una assurda stravaganza.

Si presumeva che il cittadino americano avesse un sovrano disprezzo per qualsiasi cosa, specialmente nelle scienze applicate, che oltrepassasse i limiti del puro necessario per entrare nel campo ornamentale.

Ispirandosi a questa teoria, furono costruite le prime vetture ferroviarie, ma ne fu dimostrato l'errore quando si adoperò la prima vettura Pullman. Eppure la crudezza del gusto negli Stati Uniti in quel tempo ha ceduto il posto ad una raffinatezza che va sempre più progredendo.

Nulla può dimostrarlo meglio del paragone fra l'architettura del 1850-60 con quella moderna. Il progresso nello sviluppo del gusto estetico, è notevole in tutti gli Stati dell'Unione. Nel proprio campo, il signor Pullman fu in realtà l'iniziatore di questo elemento di civiltà. Egli sentiva il Bello, e prima di ogni altro ha creduto che il popolo americano avrebbe pagato e rispettato l'ornamentazione artistica, tanto in un pubblico mezzo di trasporto, quanto in un'abitazione privata. Ed il Pullman dimostrò questa sua fede nella vettura che fece costruire dopo. Per la prima, egli aveva speso 18,000 dollari, la seguente gliene costò 24,000.

Il signor Joy, presidente della linea ferroviaria *Michigan-Central*, che fu la prima ad adottare le vetture Pullman, era uno degli uomini più progressisti di quel tempo, e intese subito la importanza e le possibilità pratiche di que' mezzi di trasporto. Ma anch'egli dubitava del successo finanziario dell'impresa, quando gli furono comunicate le condizioni alle quali le nuove vetture sarebbero servite pel pubblico. Il prezzo di un letto, nelle vecchie carrozze, era di un dollaro e cinquanta soldi. Non sarebbe stato possibile invece di cedere un letto nella vettura che costava 24 mila dollari, a meno di due dollari. Questo aumento non poteva essere proposto, diceva il Presidente Joy. I cinquanta soldi di differenza, avrebbero indotto i viaggiatori notturni a scegliere altre linee ed abbandonare la sua.

Il signor Pullman allora suggerì che la cosa fosse lasciata alla decisione del pubblico. Egli propose che le nuove vetture, co' loro prezzi aumentati, si attaccassero insieme alle vecchie di prezzo inferiore. Se i viaggiatori giudicavano la spesa di due dollari buona per la vettura più comoda, più bella e più sicura, avrebbero preso posto in quella del valore di 24,000 dollari; se invece erano sodisfatti di trovarsi a disagio, per risparmiare cinquanta soldi, le vetture antiche si troverebbero egualmente a loro disposizione. Questo significava sottomettere, senza discussione, i semplici fatti delle due parti della quistione, a coloro che avevano diritto a giudicarla, applicando, in altri termini, la buona dottrina americana dell'appello al pubblico, come alla più alta Corte di giustizia.

La sentenza fu pronunciata prontamente, ed in termini tali da non lasciare adito ad equivoci o dubbi. I soli viaggiatori che

adoperarono le vecchie vetture, furono quelli che lo fecero moramorando per non avere trovati letti disponibili nelle nuove. E dopo di aver viaggiato interamente vuote, per alcune settimane, le vetture dove i letti costavano un dollaro e cinquanta soldi, furono tolte d'uso, e le vetture Pullman, dove il prezzo di due dollari restava inalterato, furono adoperate al loro posto, per la sola potente ragione che il pubblico non voleva più valersi di altre.

Il signor Pullman ebbe la ventura di apportare nell'adempimento del suo compito un'ambizione libera dalla febbre de' rapidi, grossi lucri. Egli possedeva in modo notevole l'istinto creatore, quell'istinto che trova la massima compiacenza nella cosa stessa creata, che la considera in primo luogo, lasciando i risultati finanziari a prendere il loro posto in seguito, come incidenti e corollario della primitiva idea.

Fu il signor G. M. Pullman che dimostrò al mondo come si possa pranzare con ogni agio e con lusso, viaggiando cinquanta miglia all'ora; fu lui eziandio che rese possibile ad un uomo di lavorare un giorno intero in una città, ed alzarsi riposato e rinvigorito l'indomani, in un'altra città a mille miglia di distanza, pronto per un'altra piena giornata di lavoro. Sarebbe uno studio interessante, indagare come questo sistema abbia moltiplicato l'operosa capacità dell'essere umano, promuovendo, in tal guisa, la totale energia industriale dell'intera nazione americana. Oggi vi sono duemila e cinquecento vetture Pullman al servizio del pubblico, negli Stati Uniti. Per costruirle, la Compagnia adopera annualmente 51,234,300 piedi quadrati di legno e 85,000 tonnellate di ferro, impiegando un numero totale di 15,441 uomini, donne e fanciulli.

Questi impiegati costano alla Compagnia la somma giornaliera di 29,346, 05 dollari. Delle 2,500 vetture, 650 sono adoperate per « *buffet* » e 58 per servire il pranzo ai viaggiatori. Dal luglio 1891 al luglio 1892, le carrozze Pullman trasportarono 5,279,320 passeggeri, servendo loro 4,500,000 pasti.

La più lunga linea, percorsa dalle carrozze Pullman, è da Boston a Los Angeles, 4,322 miglia. La capacità produttiva delle officine, ove si costruiscono quelle vetture, è di 12,520 per ogni anno. Riunendole, si avrebbe un treno di oltre cento miglia di lunghezza. Queste vetture, sono adoperate su cento diverse

Handwritten calculations on the right margin of page 723:

$$\begin{array}{r} 4322 \\ 1609 \\ \hline 38895 \\ 25932 \\ 4322 \\ \hline 69549 \end{array}$$

linee e percorrono un numero di miglia equivalente a cinque volte la circonferenza del globo. Dal primo anno in cui la Compagnia delle vetture Pullman fu istituita, le sue azioni hanno prodotto i dividendi trimestrali con la regolarità di un prestito governativo. I trenta milioni di capitale impiegato hanno oggi sul mercato finanziario il valore riconosciuto di sessanta milioni di dollari. Le azioni di questa Compagnia, sono sempre considerate come il più sicuro collocamento di fondi delle istituzioni pubbliche educative e filantropiche. Le donne hanno la massima fiducia in quest'impresa, e de' 3,246 azionisti, 1,494 sono donne.

La storia della impresa del Pullman si divide naturalmente in tre parti: la manifattura della carrozza, l'organizzazione del sistema generale di operazioni, e l'impianto della città operaia. Ciascuno di questi fatti è la logica conseguenza dell'altro, mentre, attraverso di ognuno, appare lo stesso pensiero, la stessa idea, umanitaria ed economica insieme. La Compagnia Pullman delle vetture-palazzo (*Palace-cars*) aveva sofferto, come soffrirono tutte le altre industrie, nella depressione finanziaria del 1873; ma la reazione che seguì quella triste epoca, rialzò nel 1879 il prezzo delle azioni della Compagnia, sviluppando rapidamente l'espansione degli affari suoi.

Per favorire quest'espansione, ed estendere l'impresa ancora di più in altre industrie collaterali, divenne indispensabile ingrandire le fabbriche. Quelle già esistenti in St. Louis, Detroit, Elmira e Welmington, non bastavano a soddisfare le crescenti richieste dei prodotti loro. Fu allora deciso di fabbricare altre officine su più vasta scala. Chicago, con la sua posizione centrale riguardo al sistema ferroviario del continente, fu considerata, più di ogni altra città, adatta allo scopo; ma sorsero difficoltà d'ordine economico, che impedivano l'impianto delle industrie nel recinto della città. Fu quindi per avere i vantaggi geografici e quelli del gran centro ferroviario di Chicago, che il Pullman decise di acquistare una vasta zona di terreni incolti, 3,500 acri (1) nelle vicinanze del lago Calumet, a circa quattordici miglia inglesi da Chicago. Questi terreni hanno ac-

(1) L'acre è di are italiane 40,4671, quindi l'area di 3,500 acri occupata dalla città di Pullman, corrisponde a 1416,3485 chilometri quadrati nostri.

quistato gran valore, a misura che lo straordinario sviluppo di Chicago ha reso quel sito limite circoscritto della grande città. Dai 3,500 acri di terra paludosa sorse in breve, come per incanto, una delle più belle, più complete ed attive città industriali che si possano immaginare, in tutta la simmetrica unità di scopi, ideati dallo stesso Pullman. Il sistema speciale di fognature, ivi adottato, ha dato luogo a studii tecnici per la semplice, pratica utilità sua. Tutto il rifiuto della intera città, è raccolto e portato via, da apposite condutture, in una prossima azienda agricola, ove serve a' bisogni della terra. Tutte le case, da quelle più grandi ed eleganti, ove vivono gli impiegati ed operai superiori, fino alle più piccole, sono fabbricate secondo i migliori e più recenti sistemi d'igiene, avendo ciascuna l'acqua, il gas, i bagni e tutti i comodi possibili.

Queste case di graziosa architettura, fabbricate quasi tutte in mattoni rossi, sono divise fra loro da giardini o prati verdi con fiori smaglianti e larghe vie, pulite, illuminate a gas, e provviste di ben ordinate condutture di acqua. Varii giardini pubblici, con apposite palestre ginnastiche, allietano la città. Una galleria, coperta di cristalli, raccoglie sotto le sue arcate negozi di ogni genere alimentare e di quanto può occorrere alla vita della gente del paese. Il mercato della carne, del pesce, de' legumi freschi e delle frutta, è un bel fabbricato quadrangolare, in mattoni rossi, e sorge nel centro della città in una delle più belle piazze (*Squares*), ove sono prati fioriti ed alberi. In un bellissimo fabbricato, è pure la scuola, fornita dei più recenti e perfezionati attrezzi scolastici, di sale ben aerate, ed accoglie oltre mille fanciulli giornalmente, e li educa a retti principii di sapienza e di morale. Nella città sono varie chiese, ciascuna indipendente dall'altra, per i credenti di varie forme religiose.

Nella città sono inoltre una Banca, una libreria ed un teatro, ricchi fabbricati decorati con lusso, ideati con grande amore e con fini sociali sempre altamente umanitari. La Banca paga un generoso interesse pei risparmi che le sono affidati dagli operai, ed è regolata in guisa da dare loro i maggiori vantaggi. Questa Cassa di risparmio ha duemila depositi che ammontano a 632,000 dollari (1) una media di 316 dollari a persona. Gli

(1) Ossia 3,160,000 lire, una media di 1,580 lire italiane a persona.
Vol. LIII, Serie III — 15 Ottobre 1894.

operai delle fabbriche di Pullman, hanno in media, calcolando anche le donne e i fanciulli, un salario di due dollari e 26 soldi al giorno. (1) La libreria è un incanto, co' suoi ottomila volumi, ben rilegati e disposti sugli scaffali di mogano, legno di cui son fatte le pareti, le porte, e il soffitto. Nel centro della gran sala, sono tavole, dell'istesso legno, sulle quali trovansi giornali politici e riviste di arte, di scienza e di lettere. La libreria della città di Pullman, è abbonata ad oltre cento riviste, e fu, con i suoi ottomila volumi, regalo personale del signor Giorgio M. Pullman ai suoi operai.

Oltre la bella e luminosa sala centrale, che d'inverno è riscaldata a vapore, tutta tappezzata di morbidi tappeti e tende pesanti, vi sono delle camere laterali, ugualmente corredate ed illuminate a gas, la sera, e provviste di quanto occorre per leggere e scrivere. Gli operai e le loro famiglie, che vogliono servirsi della libreria, pagano una tenue quota mensile, che covre in parte le spese necessarie per mantenerla. Ivi sono ogni specie di libri, meno quelli immorali. Un alto principio di morale regge la intera città di Pullman. Ivi non è permessa la vendita dei liquori, il giuoco o altre industrie alimentate dal vizio. La libreria è aperta dalle nove del mattino alle nove di sera, e la piccola tassa pagata per usarne, è stabilita col pensiero che un dono intero non è apprezzato e non è atto a sviluppare il carattere d'indipendenza individuale. Il Pullman ha voluto ordinare la intera città, ispirandosi sempre allo stesso principio. Egli aveva letto l'interessante libro di Carlo Reed: «*Mettelevi al suo posto*», ed essendosi trovato di fatto nella prima giovinezza al posto di operaio, ha voluto che il suo pensiero s'infondesse nello spirito di coloro che impiegava nelle sue imprese. Egli desiderava vivamente di elevarli, così, come per forza propria egli si era elevato. E dopo di avere fondato la Banca per accogliere, a buono interesse, l'economia de' bravi lavoratori, e regalato loro la bella libreria per alimentarne la intelligenza, volle ancora fabbricare per essi un teatro. La passione del bene lo spingeva a rendere, non solo operosa, agiata, coltivata, l'esistenza loro, ma anche lieta d'onesto svago.

(1) Ossia undici lire e trenta centesimi: corrispondendo il dollaro americano a cinque lire italiane, ma avendo di più il suo valore intrinseco in oro.

Il teatrino è una gemma, e per l'architettura svelta e graziosa e per gli ornati di gusto artistico. La platea è tutta a poltroncine di cuoio, ed ai lati sono loggioni e palchi. Il sipario è dipinto, e la scena è fornita di quanto può occorrere, salotti per gli attori, sale di trattenimento e di toletta per le attrici.

Tutto il legno adoperato in questo teatro è mogano con decorazioni dorate. Dal tono dominante di questo legno con le ricche dorature, si staccano le mura dipinte a rosso vivo che si fonde nelle più delicate tinte rosee. Il soffitto è un'armonia di colori diversi: azzurro chiaro e verde oliva con fantastiche decorazioni di argento. Dal centro, pende un ricco candelabro di bronzo di un disegno originale. I palchi ed il loggione sono di stile moresco, riccamente dorati e drappeggiati con tende di velluto di colore rosso cupo. L'insieme è di bellissimo effetto.

Il Pullman impegna per questo teatro le migliori compagnie, e non permette rappresentazioni che oltraggino in modo alcuno l'arte o la morale. L'idea sua, fondando la città che porta il suo nome, non fu soltanto ispirata a fini di speculazione economica, ma a' più alti sentimenti umanitarii. Egli sentiva che la bellezza e l'ordine contribuiscono al perfetto sviluppo del carattere umano, e dovendo ingrandire le sue fortunate imprese industriali, volle al tempo stesso offrire a' suoi operai tutti i mezzi possibili di vivere in un ambiente elevato, pensando che in tal guisa sarebbero meglio adatti a lavorare bene. Gli scopi sociali della città di Pullman sono stati molto discussi, ma nelle discussioni vi è stato sovente grande errore di premesse. Una frequente origine di errore deve attribuirsi al difetto di scorgere il principio fondamentale di reciproci interessi fra il capitale e lavoro, base della intera impresa. Questi scambievoli interessi appagati, ossia la sodisfazione del capitalista che può offrire ai suoi lavoratori tutti i mezzi possibili di vivere vita operosa nella letizia che produce l'agiatezza materiale e la sodisfazione di questi operai nel godere tali privilegi, sono gli elementi proprii dai quali si producono i migliori risultati, e le forze che contribuiscono al generale benessere, che si rinnova e si perpetua per virtù propria. Senza intendere appieno questo principio fondamentale è inutile discutere ed esaminare la intera impresa del Pullman.

Ispirandosi alla teoria economica ed umanitaria, che mi-

gliorando l'operaio nel suo carattere egli si renda più utile a sè medesimo ed a chiunque lo impiega, il Pullman volle circondare i suoi operai di influenze tali da potere sviluppare in essi quanto di più alto e di più fine si trovasse nel loro spirito. Lungi dal considerarli degli infelici, bisognosi di aiuto, il Pullman volle trattarli da uomini sani ed intelligenti, ed offrire loro tutte le opportunità di coltivarsi, e vivere vita lieta ed agiata. Investendo, a tale scopo nobilissimo, un gran capitale, gli parve possibile non solo di dare loro migliori condizioni di esistenza di quella che potessero trovare altrove, ma a tale prezzo che fosse loro facile pagarle, assicurando eziandio un modesto interesse al capitale in tale impresa impiegato.

Questa fu, in poche parole, la idea fondamentale del Pullman.

È facile scorgere che nulla essa ha di comune con la filantropia a base di astratte sentimentalità. Ha tutto di comune invece con la ben intesa filantropia, che vuole aiutare i poveri a provvedere a sè stessi, senza offendere la loro dignità, nè togliere loro in modo alcuno la propria indipendenza, o assoluta libertà personale.

Alcuni mesi or sono, passai una delle più interessanti e liete giornate in quella mirabile città operaia, che porta il nome del suo intelligente ed operoso fondatore. Scendendo alla graziosa piccola stazione, mi apparve un bel fabbricato di mattoni rossi, eretto in mezzo ad un parco, ove i prati verdi, i fiori e gli alberi, ricordano le eleganti e signorili dimore inglesi. Era l'Albergo Firenze, ove vivono taluni impiegati superiori delle officine e si trattengono coloro che vanno a visitare e studiare la interessante ed originale Città.

Pochi anni or sono, l'area da essa occupata era una landa deserta, incolta, selvaggia. Oggi, essa misura otto miglia di strade lastricate, e conta dodici mila abitanti, de' quali 6,324 sono semplici operai. Quando ebbi visitato le loro case, la galleria, il mercato, la scuola, la Banca, la libreria ed il teatro, credevo di aver veduto in sogno la magica città, creata per rendere la vita dell'operaio facile e lieta.

Chiesi a taluni se potevano desiderare di più e di meglio, e li vidi sorridere di compiacenza, quando mi risposero che si sentivano orgogliosi della loro città: « *Indeed we feel very proud of our town.* » Volli abilmente indagare se si sentivano grati al

Pullman, ma l'ebbi appena accennato, che, con evidente convinzione, risposero che quegli era un uomo! « *There's a man indeed!* » Bisogna intendere il senso morale che la razza anglosassone dà alla parola *uomo*, per spiegarsi quale nobile ed elevato concetto quegli operai abbiano del Pullman.

Proseguì la incantevole visita, per vedere le vaste, luminose, ben aerate officine e la meravigliosa lavanderia a vapore, ove sono lavati e stirati annualmente 33,383,160 pezzi di biancheria, adoperata pe' letti e per le tavole de' viaggiatori sulle vetture Pullman. Nella lavanderia, come nelle officine ed ovunque, la bellezza era subordinata all'utile. L'ordine, la nettezza, la simmetria circonda ed ispira l'operaio ed il suo lavoro. Tuttociò dimostra ampiamente come ingegno e cuore si sieno accordati per creare e adoperare il maggiore potere benefico, senza dimenticare giammai l'armonia dell'utile e del bello, nella perfetta accuratezza de' menomi particolari.

Lo stesso rispetto all'insieme ed al particolare, si nota nella grande torre dalle potenti pompe d'acqua, nel sistema di fognature, nella macchina a vapore Corliss, dalla secolare memoria e secolare suggestione. È noto che la prima macchina a vapore adoperata si chiamasse così e vedendola oggi, è un secolo di progresso che essa suggerisce confrontandola con le macchine moderne, mirabilmente perfezionate. Ugualmente ammirevole è la paziente cura e la prudente economia che raccoglie i menomi resti di roba per farne combustibile, e la scientifica arte che condensa ogni goccia di vapore, finchè, anche da' rifiuti delle macchine, il cristallo è formato brillante di bellezza.

È così che la potenza del cervello umano, unisce arte e lavoro per produrre cose utili in forme belle. Nulla è perduto, nulla sciupato. L'ordine non è tiranno, la economia è priva di meschinità. Dappertutto regna, ed offre la tacita lezione sua allo sguardo, al cuore, l'utilità ordinata, la bellezza, la nettezza, perchè l'operaio, lavorando, possa vivere vita onesta nel pensiero e nelle azioni.

La bella piccola città americana è davvero un monumento degno dell'uomo bravo, giusto e generoso, che l'ha fondata ed ordinata con sì nobili sentimenti.

Il capitale ivi non usurpa i dritti del lavoro, poichè il capitalista che offre al suo operaio la migliore dimora al me-

nomo prezzo, accresce il salario di lui. Se per ogni dollaro che un operaio guadagna altrove, la vita gli costa novanta soldi, il suo lavoro gli rende dieci soldi. Nella città di Pullman la vita gli costa meno, quindi il suo salario è accresciuto da tutto ciò che risparmia, pur vivendo meglio che altrove.

Ora, se dopo di aver fatto tanto bene a' suoi operai, il Pullman s'è veduto ripagato con ingratitudine nel recente colossale sciopero di Chicago, non è a stupire che egli non abbia voluto discutere con essi e se ne sia tenuto lontano. Il fatto sta che la stampa e gli agitatori hanno confuso due cose essenzialmente diverse fra loro. Il Pullman è a capo di una Compagnia ferroviaria, che fa enormi guadagni, ed al tempo istesso egli è a capo dell'impresa di quelle magnifiche vetture che portano il suo nome e che si fabbricano nella sua città. Le vetture si vendono a varie compagnie ferroviarie e si adoperano sulle linee appartenenti alla compagnia di cui il Pullman è presidente. Ma queste vetture si acquistano da tutte le Compagnie ad un prezzo stabilito, che non permette di dare in proporzione più di un certo salario agli operai che le fabbricano.

Qui sorge l'equivoco in cui sono caduti gli agitatori e la stampa, accusando il Pullman di ridurre il salario de' suoi operai, mentre la Compagnia di cui egli è presidente usufruisce di larghi dividendi sulle proprie azioni ferroviarie.

Le due cose, nulla hanno di comune fra loro. Difatti quelle carrozze essendo forti e di lunga durata, non dovranno rinnovarsi sovente, mentre le linee che percorrono sono sempre in esercizio. Ma i sobillatori, fra i quali sono stati molti invidiosi della serena vita degli operai nella bella città industriale, hanno, per ignoranza o malvagità, confuso e travisato il vero. Essi sono riusciti a trascinare nella lotta i compagni, persuadendoli che il Pullman non doveva ridurre il loro salario, quando arricchiva continuamente col prodotto delle loro fatiche. Ma il fatto che gli operai della città di Pullman vivevano agiatamente e potevano tenere risparmi alla Banca, dimostra che nulla mancava loro per considerarsi sodisfatti.

Si è acerbamente criticato il Pullman di non essere accorso a sedare i primi tumulti, nè di aver voluto accettare che le quistioni si sottoponevano ad un consiglio di arbitraggio.

La stampa di Chicago lo ha giudicato severamente, mentre

a Washington ed a New-York si è in generale spiegata giustamente l'altera riserva sua. In questo caso potrebbe ricordarsi il famoso « *nemo propheta in patria* », poichè il Pullman vive a Chicago, ove i suoi ricevimenti sono considerati i più sontuosi, e tutti desiderano esservi ammessi. È a Chicago che egli ha un maggior numero di relazioni, ed è lì che ha eretto monumenti a beneficio della città ed una palazzina che è un vero gioiello architettonico ed una delle poche case ricche, di vero buon gusto. Ricordo uno splendido ricevimento ivi dato dalla signora Pullman. Ero stata in altre magnifiche dimore a Chicago, ma niuna mi parve di più squisita eleganza di questa, perchè non vi notai la volgare, sfacciata profusione della ricchezza, dorate e *bric-à-brac* di equivoco valore estetico, caratteristiche generali della casa americana de' milionari. Invece, nell'insieme ed in ogni menomo particolare, sì all'esterno che all'interno, la palazzina Pullman rivela il finissimo senso artistico di chi la fece costruire, decorare e ammobigliare.

La signora Pullman mi disse che tutto era opera di suo marito. Anche ne' ricevimenti, che ivi si danno, è sempre una nota altamente artistica: Quel giorno fummo invitati ad udire il grande attore inglese Henry Irving, che parlò con meravigliosa, inarrivabile profondità di pensiero dello Shakespeare e dell'arte drammatica. Anche discorrendo con questo sommo interprete dell'immortale poeta inglese, ebbi a convincermi, una volta ancora, della suprema semplicità di modi e di parole che caratterizza sempre le anime davvero grandi. Ma ha la critica degli invidiosi forse risparmiato l'Irving? Come aquila, egli ha raggiunto le vette supreme dell'arte, e a lui non può giungere più la rauca voce de' poveri di spirito.

Così il Pullman, in sì diverso campo d'azione, sovraneamente sdegnoso, ha disprezzato quanti, incapaci d'intenderlo, hanno creduto di potere erigersi a giudici delle sue azioni, e condannarlo. Ma egli, schiettamente pago della approvazione della propria coscienza, s'è tenuto lontano, nell'ora del selvaggio tumulto, ed ha aspettato che il tempo gli rendesse la giustizia che sentiva da parte sua. Si sarebbe stati più equanimi, se si fosse considerato come e quanto il Pullman abbia dovuto sentirsi offeso dalla ingratitudine de' ribelli, dopo che, con tanto intelletto d'amore, tanto aveva fatto per essi.

È presumibile che dopo di avere creato un' Eden a' suoi operai, li avrebbe maltrattati ingiustamente? E perchè poi? Miliardario, non è il denaro che poteva affascinarlo; ne possiede più di quanto avesse mai immaginato di averne. D'altro canto, chiunque lo conosce lo giudica uomo d'alti principii morali, di cuore delicato, di coscienza rettilissima, e difatti, sul viso, egli porta l'impronta del carattere di un uomo giusto e buono.

Lo conobbi in casa della signora Potter-Palmer, a Chicago, ad uno di que' grandiosi ricevimenti internazionali dell'anno scorso. E perchè avevo visitato da poco la indimenticabile città operaia, mi interessò molto conoscerne il fondatore. Lo trovai davvero gentilissimo, simpatico e di notevole modestia, considerando la posizione che occupa oggi. Sorrise benevolmente quando gli dissi di avere ammirato tanto la sua città, ma non ebbe alcuna di quelle espressioni o frasi che dinotano vanagloria o presunzione del bene fatto. Anzi pareva mortificato, e mi sorprese la nobile riserva del suo parlare, mentre avrei voluto sentire de' particolari personali intorno alle sue idee, al sorgere di esse, ed al meraviglioso sviluppo che egli ha avuto la fortuna di far loro raggiungere. Ma, invece, sorridendo con quello speciale sorriso della gente davvero buona, che illumina di luce intensa lo sguardo schietto e sereno, rispose che io potevo parlare di cose più belle, ricordando l'Italia bellissima.

L'impressione che mi restò di quest'unica, brevissima conversazione, fu quella di avere incontrato un'altra di quelle anime elette, davvero superiori, che è sempre un privilegio ed un bene l'avvicinare. Grande fu dunque la indignazione che provai nel leggere recentemente le critiche mosse a quel sincero benefattore intelligente degli operai. Ma me le spiegai subito attribuendole alla inimicizia dei malvagi ed alle invidie de' meschini, che si rodevano innanzi alla indiscutibile sua superiorità personale, alla fortuna ed al successo conquistato da lui, in ogni sua impresa industriale. E se durante lo sciopero egli si è tenuto alteramente e con fermezza lontano, io non dubito che lo si debba attribuire al dolore che ha dovuto ferirlo nei suoi migliori e più generosi sentimenti. È un fatto però che a tumulto sedato, la ragione è stata tutta da parte sua, poichè gli ultimi telegrammi ci apprendono che gli scioperanti si sono

calmati e sono tornati, pentiti, alla bella città, chiedendo di essere riammessi al lavoro.

La bontà del Pullman, dà nuove prove dell'altezza dell'animo suo, avendo egli fatto dichiarare che gli scioperanti, tornando immediatamente alle officine, non sarebbero stati messi sul lastrico, per arretrato pagamento delle pigioni. E questa promessa ha contribuito moltissimo a richiamare al lavoro gli operai. Ricordando le graziose e linde casette, ove sembravano sì serenamente felici le giovani donne e i piccoli bambini, sorge dal cuore il voto che i forti lavoratori delle splendide officine Pullman, non si lascino più trascinare in tumulti e scioperi, che debbono far versare lagrime alle loro spose ed ai loro figliuoletti.

FANNY ZAMPINI SALAZAR.

