



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1902.

N. 4.

SOMMARIO.

- I. Relazione del Commissariato sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti per il primo quadrimestre dell'anno 1902.
- II. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nei porti degli Stati Uniti, dell'America centrale, del Brasile e del Plata.
- III. L'immigrazione e le colonie italiane nella Pennsylvania (Stati Uniti d'America).
- IV. Statistica dell'immigrazione nell'Uruguay nel 1901.
- V. Avvertenze agli emigranti italiani relative ad alcuni paesi esteri, diramate ai Prefetti e ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione (febbraio-marzo 1902).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1902



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

1749

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

COLLEZIONE
PAOLO CRESCI

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1902.

N. 4.

SOMMARIO.

- I. Relazione del Commissariato sui prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti per il primo quadrimestre dell'anno 1902.
- II. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nei porti degli Stati Uniti, dell'America centrale, del Brasile e del Plata.
- III. L'immigrazione e le colonie italiane nella Pennsylvania (Stati Uniti d'America).
- IV. Statistica dell'immigrazione nell'Uruguay nel 1901.
- V. Avvertenze agli emigranti italiani relative ad alcuni paesi esteri, diramate ai Prefetti e ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione (febbraio-marzo 1902).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1902

RELAZIONE DEL COMMISSARIATO SUI PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti per il primo quadrimestre dell'anno 1902

La legge sull'emigrazione (art. 14) prescrive che i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti debbano sottoporsi alla preventiva approvazione del Commissariato, per periodi quadrimestrali, secondo certe norme che la legge stessa e il regolamento definiscono. Il Commissariato ha preso in esame le proposte fatte dai vettori per i primi quattro mesi del 1902. I coefficienti da prendersi in considerazione per siffatto studio sono svariati, ed è cosa molto ardua il riconoscere l'importanza dei singoli elementi e l'azione loro mutua e complessiva. Se si trattasse di trasportare ogni mese press'a poco lo stesso numero di emigranti su ciascuna linea, sopra vapori che fossero sempre i medesimi, destinati unicamente agli emigranti, si potrebbe fare un calcolo di quanto costa il trasporto a testa, per vitto, per carbone, per assistenza sanitaria e via dicendo, e aggiungervi l'interesse commerciale del capitale impiegato, con un margine ragionevole di profitto per l'imprenditore, poichè in tal caso la spesa sarebbe proporzionale al numero degli emigranti, in una ragione costante per ogni individuo imbarcato.

Basterebbe allora tener conto delle condizioni proprie di ciascun vapore sulle diverse linee, cioè velocità, adattamento dei locali a bordo e simili, facendo per ognuno di codesti fattori una scala, per così dire, di punti di merito, come quando una commissione di esami deve dare il suo giudizio su parecchie materie. Così, ad esempio, si potrebbe calcolare l'influenza dei prezzi del carbon fossile, in ragione della velocità oraria del piroscafo e del numero dei giorni di navigazione.

Ma i piroscafi non sono addetti esclusivamente al trasporto degli emigranti; essi prendono viaggiatori di 1^a e 2^a classe e mercanzie. I vettori non considerano i noli da pagarsi dagli emigranti isolatamente da ogni altro traffico, ma tengono conto simultaneamente dei diversi elementi del loro commercio.

Nel fissare i noli i vettori devono aver riguardo, non soltanto al numero degli emigranti in partenza, rispetto al numero totale delle cuccette disponibili nei corridoi, ma anche alla probabilità di avere al ritorno un carico di passeggeri di 3^a classe da rimpatriare; e combinare questi dati col movimento dei viaggiatori di 1^a e 2^a classe e colla facilità, o meno, di fare un sufficiente carico di merci, così nell'andata, come nel ritorno.

Nè si può disconoscere che il vettore si guida coi criteri commerciali, anche per approfittare dei mesi di maggior richiesta, cioè quando la corrente degli emigranti è molto intensa, per tenere i noli più elevati, nella previsione di doverli poi ribassare, quando i viaggiatori saranno pochi.

A tutto ciò si aggiungono l'aggio dell'oro variabile e le minacce di rincaro delle merci per causa degli scioperi della gente di mare e via dicendo.

D'altro lato, il legislatore ha inteso di considerare il trasporto degli emigranti indipendentemente da ogni altro ramo di traffico marittimo, e volle che i noli per essi venissero sottoposti all'approvazione del Commissariato, pei limiti di *maximum*, secondo le diverse linee e qualità dei piroscafi, di quattro in quattro mesi.

Pure ammettendo, anzi promuovendo la maggiore possibile concorrenza di società, di armatori italiani e stranieri e di noleggiatori di piroscafi italiani e stranieri, la legge ha inteso di sottrarre quella parte dell'industria dei trasporti marittimi, che riguarda gli emigranti, all'azione esclusiva della concorrenza (e delle coalizioni) per disciplinarla in vari modi, sia coll'esigere una speciale tassa di patente, sia col prescrivere condizioni di velocità, di spazio, di alimentazione, di servizio sanitario, di sorveglianza a

bordo col mezzo di regi commissari, e infine con una tassa ragguagliata al numero degli emigranti ed esigendo la previa approvazione dei prezzi massimi dei noli da parte del Commissariato periodicamente.

I vettori devono far conoscere in tempo utile al Commissariato quali prezzi vorrebbero esigere dagli emigranti per il successivo quadrimestre. Essi fanno le loro domande, cercando di prevedere tutti i fattori della spesa e del tornaconto.

Da un lato essi tengono presenti i nuovi oneri imposti loro dalla legge, e che si possono così riassumere:

a) Tassa di patente (1000 lire all'anno), con l'obbligo per le Società estere di farsi riconoscere legalmente nel Regno, e deposito di una cauzione, che nell'insieme dei 17 vettori sale a circa 3,000,000;

b) Adattamenti speciali dei piroscafi pei locali a servizio degli emigranti, colla riduzione, per lo più, del numero dei posti disponibili, dovendosi dare una capacità cubica unitaria alquanto superiore a quella stabilita dal precedente regolamento della marina mercantile;

c) Tassa di imbarco, in ragione di 8 lire a testa, per ogni posto intero, e di 4 e di 2 lire rispettivamente per i fanciulli e bambini;

d) Competenza dovuta al medico militare, incaricato anche della sorveglianza di tutto il servizio degli emigranti a bordo, come regio commissario;

e) Migliore vitto da somministrarsi, in confronto alle prescrizioni anteriori.

D'altro canto però, i vettori dovrebbero essere alleggeriti di una parte della spesa che sostenevano per senseria agli agenti e subagenti per l'arruolamento degli emigranti.

Difatti, mentre sotto l'impero della legge del 1888 le agenzie di emigrazione erano riconosciute ed operavano coi loro subagenti, in numero illimitato, interponendosi come speciali mediatori fra le Società di navigazione e gli emigranti, e raccoglievano gli emi-

granti per proprio conto, per cederli a quella Società o a quell'armatore che desse loro la maggiore senseria, la nuova legge si è prefissa di sopprimere questa categoria di mediatori e obbliga i vettori ad assumere direttamente le responsabilità di fronte agli emigranti. I vettori sono autorizzati ad avere un numero (pur troppo anche questo illimitato) di rappresentanti nelle provincie, i quali, essendo loro dipendenti, dovrebbero avere una retribuzione fissa, o anche proporzionale al numero degli emigranti procacciati, ma che si presumeva dovesse ammontare a minor somma di quella che rappresentava la senseria nel precedente regime dei sensali indipendenti.

Per questo lato adunque vengono a scemare le spese pei vettori, almeno di quanto rappresenta la tassa per capo degli emigranti, in guisa che questi possano non subire un rincaro nel prezzo di passaggio.

L'ammontare delle senserie era altissimo coll'antico sistema; dieci lire, venti lire, cinquanta lire, ed anche di più, davano le Società, non escluse alcune delle maggiori, in certi periodi. Le Società piccole o i vettori particolari davano talvolta provvigioni anche più forti. Uno di essi dichiarava al Commissariato che, sopra 150 lire di nolo nominale, non era riuscito ad incassare più di 80 lire; il resto andava in senserie.

Si può ritenere che, in seguito all'abolizione degli agenti e subagenti, e al nuovo assetto dato al servizio di reclutamento degli emigranti, i vettori non debbano più pagare provvigioni così elevate, come per l'innanzi, e che l'economia per questo titolo di spesa sia tale da superare l'importo della tassa delle 8 lire per emigrante; e il Commissariato pose questo concetto a base del giudizio che dovette fare dei noli proposti per il primo quadrimestre del nuovo anno.

Come elementi di confronto il Commissariato studiò la serie dei prezzi fatti dai vettori, per singoli piroscafi, negli anni 1898 e seguenti, e cioè si rese conto dell'andamento dei prezzi nei successivi periodi: 1° di concorrenza sfrenata, quando le

Compagnie offrivano i trasporti al ribasso, fino alla perdita, per nuocere le une alle altre e riuscire a mettere i deboli fuori della gara; 2° di coalizione, per tenere alti i prezzi artificialmente; 3° della concorrenza, succeduta al *trust*, concorrenza moderata per disputarsi la merce-uomo, senza discendere fino a prezzi non remuneratori.

Si presero in esame i prezzi indicati dai vettori, nell'atto in cui chiedevano la patente; dei quali prezzi il Commissariato si limitò a prendere atto, nel periodo iniziale dell'attuazione della legge, valendosi della facoltà concessagli da questa, in via transitoria. Si tennero presenti i prezzi realmente fatti negli scorsi mesi, quali venivano annunziati nei manifesti di partenza dei singoli vapori per le diverse destinazioni; come pure i prezzi fatti dalle stesse Società o vettori italiani o stranieri, per *pre-paid*s, ossia biglietti venduti all'estero per far partire emigranti dall'Italia, i quali vanno a raggiungere i loro parenti che hanno loro pagato previamente il viaggio.

Così pure si tenne conto dei prezzi che le Società prendono dal Governo di San Paolo per portare gli emigranti gratuiti al Brasile. Si è osservato che le Società sogliono portare gli emigranti al Brasile per il compenso di 5 sterline a testa, in virtù di convenzioni stipulate colle medesime dal Governo dello Stato di San Paolo, coll'addizione della nuova tassa delle 8 lire a testa; il che si ragguaglia a 136 lire di nostra moneta, mentre esse chiedevano ora da 165 a 180 lire, secondo i piroscafi, per quelli che pagano il viaggio del proprio. È da notarsi oltre a ciò che le Società stesse, quando trasportano gli emigranti gratuiti, assumono l'obbligo di fronte al Governo di San Paolo di riportare in Italia a loro spese quelli che fossero rifiutati; il che si traduce in un onere di più per il vettore, insieme coll'altro ancora dei ritardi che egli subisce prima di incassare il suo credito verso il Governo brasiliano.

Per converso è giusto di riconoscere che le Società fanno dei ribassi notevoli sul trasporto degli emigranti gratuiti, potendo

contare sulla importanza e certezza del carico. È una specie di abbonamento che stipulano, e in simili circostanze i prezzi sono sempre minori di quelli che si fanno pei contratti individuali. I vettori raccolgono gli emigranti gratuiti, distribuendoli in precedenza di mese in mese, dosandone la quantità, per così dire, secondo la loro convenienza, fino a compiuto carico dei piroscafi.

Infine il Commissariato non mancò di tener dietro anche all'andamento dei prezzi dei noli fatti in Amburgo, all'Havre e in altri porti stranieri per i trasporti di emigranti per gli Stati Uniti, per il Plata e per il Brasile.

L'esame dei noli medesimi ci dà la convinzione ch'essi si equilibrano press'a poco con quelli approvati dal Commissariato per le partenze dai porti del Regno; troviamo, anzi, che i noli da Havre, Liverpool e Amburgo per gli Stati Uniti (tenuto conto della minore distanza che i piroscafi hanno da percorrere partendo da quei porti, e della circostanza che essi non vanno soggetti alla tassa di 8 lire per ogni emigrante imbarcato) sono superiori a quelli fissati ora come massimi dal Commissariato. Vedasi in proposito la tabella *D*.

Gli altri specchi uniti alla presente relazione fanno conoscere che nel periodo della lotta a oltranza, i biglietti da Genova per New York erano discesi fino a lire 120 sui piroscafi veloci, e che da Genova come da Napoli per Buenos Aires erano discesi fino a 150 lire.

Succedette nel 1900 il periodo di coalizione, in cui i noli furono spinti a 180, 190 e 200 lire da Genova per New York; fra 165 e 191 per i viaggi da Napoli a New York; a 180, 190, 200 e fino a 220 da Genova al Plata.

Rotta la coalizione, i noli furono moderati; possono considerarsi come remuneratori per le Compagnie di trasporti, e sono quindi termini essenziali di confronto per la definizione dei noli nelle circostanze presenti, in cui il carbone è diminuito di prezzo.

Il Commissariato, esaminati i noli chiesti dalle Società per il primo quadrimestre del corrente anno, li trovò in generale

troppo alti; ma prima di impegnarsi a proporre d'ufficio i limiti di *maximum*, credette fosse migliore espediente discutere coi singoli vettori le ragioni degli aumenti chiesti e cercare di ottenere d'accordo ribassi ragionevoli.

Si ebbero conferenze con tutti i singoli vettori, cogli armatori e noleggiatori personalmente, o coi direttori o mandatari delle Società italiane ed estere.

Nel corso delle discussioni coi vettori medesimi o coi loro rappresentanti, il Commissariato dovette persuadersi che non si potrebbero definire i prezzi dei noli, esaminando separatamente le condizioni di ciascun piroscavo, sia perchè molti elementi di calcolo si intuiscono bensì, ma sfuggono ad una misurazione, sia perchè l'interesse di ciascun piroscavo si concatena necessariamente coll'interesse del traffico generale di ciascun vettore; il quale esercita spesso varie linee e deve tener conto di molteplici fattori nel regolare il dare e l'avere della propria industria.

In secondo luogo, si fece manifesto che i vettori concedono ai rappresentanti senserie soventi volte altissime, press'a poco come prima le davano agli agenti e subagenti. L'opera dei nuovi rappresentanti, che per la maggior parte sono gli stessi antichi subagenti, non cessa di essere rapace e scandalosa, come lo era prima; onde il legislatore avrà motivo di ritornare sulle sue deliberazioni e prendere nuovi provvedimenti per questa parte della soggetta materia.

Infine era chiaro che i vettori, anche nel chiedere noli molto elevati, si proponevano di avere in essi dei termini di *maximum*, sotto ai quali avrebbero ridotto i prezzi di volta in volta, sotto lo stimolo della concorrenza, e per rifarsi, in date evenienze, delle perdite che avessero dovuto subire nei mesi di languore di affari.

Ciò premesso, si procede ad esaminare la situazione dei noli per ciascuna delle linee dell'America e per ciascun vettore.

Navigazione Generale Italiana.

Linea Genova-Napoli-Nuova York. — Praticò negli anni 1899, 1900, 1901 il nolo di lire 180. Nella domanda di patente, e per gli ultimi mesi del 1901, notificava come limite massimo il nolo di lire 175 per i vapori rapidi, e di lire 165 per gli altri. Per il primo quadrimestre 1902 propose, rispettivamente, il nolo di 195 e di 185 lire. In seguito alle conferenze avute col Commissariato aderì a diminuire quelle due cifre, a lire 185 e 175, per le partenze da farsi in gennaio e febbraio.

In seguito (12 gennaio) comunicò al Commissariato che, fino a tutto febbraio, avrebbe praticato il nolo di lire 175 per i piroscafi celeri (tipo "Liguria") e di lire 165 per gli altri; il che veniva a confermare che la Società intendeva riservarsi, per i mesi di marzo e di aprile, la facoltà di elevare i noli, rispettivamente alla qualità dei piroscafi, fino a lire 195 e 185.

Il Commissariato, considerando che la legge obbliga i vettori a proporre il prezzo dei noli per quadrimestri, e ritenendo che i suddetti prezzi per i mesi di marzo e aprile fossero troppo alti, procedette ad un nuovo scambio d'idee colla amministrazione della Società, e in seguito ad esso fu stabilito che pel trasporto di emigranti da Genova o Napoli a Nuova York, la Società stessa esiga, fino al 30 aprile 1902, un nolo massimo di lire 185 per i suoi piroscafi celeri e di lire 175 per gli altri.

Linea Genova-Plata. — Praticò il nolo di lire 170 prima dell'accordo con altri armatori, cioè in epoca di concorrenza. Durante l'accordo il nolo fu portato a 200, e qualche volta a 220 lire; ricadde a 170 in taluni mesi del 1901 e fu dichiarato come segue nella domanda di patente:

pel piroscafo "Regina Margherita"	L. 230
pei piroscafi celeri, tipo "Sirio"	" 210
per gli altri piroscafi	" 185

La proposta per il 1° quadrimestre 1902 dava invece i seguenti prezzi:

pei piroscafi celeri	L. 200
per gli altri piroscafi	" 180

Avvertasi che, per dichiarazione della Società, il piroscafo "Regina Margherita" viene ritirato dalla linea del Plata.

Dopo le conferenze avute col Commissariato, la Società notificò che manteneva fermi i prezzi da essa dichiarati per la linea del Plata. Il Commissariato credette di dover insistere per ottenere che i noli venissero diminuiti; la Società aderì a stabilire i prezzi in un massimo di lire 185 per i piroscafi celeri e di lire 170 per gli altri.

Linea Genova Brasile. — Il nolo fu qualche volta di lire 170, ma più comunemente fu di lire 150. Nella domanda di patente la Società indicò il nolo di lire 175, senza distinzione di piroscafi.

Pel 1° quadrimestre propose, e confermò dopo le conferenze col Commissariato, il nolo di lire 185 pei piroscafi celeri (tipo "Sirio,") e di lire 165 per gli altri. Dichiarò, poi, il nolo di lire 160, senza distinzione di piroscafi. Già notammo che pel trasporto di emigranti con viaggio gratuito, la Società riceve dal Governo di San Paolo 5 lire sterline, più il rimborso della tassa di 8 lire (in tutto circa lire 136), ma questa non può essere base unica degli apprezzamenti del Commissariato, il quale, tenendo presente il traffico assai modesto della linea ed i rischi che offre, approvò il suindicato nolo massimo di lire 160.

Linea Palermo-Nuova Orleans. — Per questi viaggi che si verificano a lunghi intervalli, e che non sempre sono ragionevolmente remuneratori, la Società propone un nolo massimo di lire 195, senza distinzione di piroscafi.

Il Commissariato, nell'intento di allontanare la possibilità che gli emigranti siciliani destinati a Nuova Orleans, vadano, ove mancassero le partenze da Palermo, a cercare imbarco in porti esteri, o vi si rechino per la via di Nuova York (il che importerebbe una spesa molto maggiore), ha approvato la proposta.

La Veloce.

Linea Genova-Napoli-Nuova York. — Praticò nel 1901 noli tra un massimo di lire 190 ed un minimo di lire 175 (agosto). Nella domanda di patente dichiarò un nolo di lire 175 pei vapori rapidi (escluso il *Savoia*, pel quale propose un nolo di lire 200) e di lire 170 per gli altri.

Pel primo quadrimestre del 1902 propose un prezzo di lire 195 pei vapori rapidi e di lire 185 per gli altri. Invitata a dichiarare se intendeva ridurre questi noli, rispose che pel piroscafo *Nord America* (rapido) in partenza il 13 gennaio avrebbe praticato il nolo di lire 185 e pel piroscafo *Città di Torino*, in partenza il 3 febbraio, il nolo di lire 175.

Comunicava poi (13 gennaio) al Commissariato che per la partenza del 3 febbraio avrebbe sostituito il piroscafo *Città di Milano* al piroscafo *Città di Torino* e che il nolo prima proposto in lire 175 veniva ridotto a lire 165.

Il Commissariato, dovendo fissare il massimo dei noli per tutto il quadrimestre, cioè anche pei mesi di marzo e di aprile, nei quali maggiormente affluisce la nostra emigrazione agli Stati Uniti, chiese alla Società se intendeva accettare le cifre già ammesse per la Società di Navigazione generale italiana e ne ebbe risposta affermativa; dimodochè i noli per Nuova York, così

da Genova come da Napoli, furono fissati in un massimo di lire 185 pei vapori rapidi (compreso il *Savoia*) e di 175 pei vapori commerciali.

Linea Genova-Napoli-Plata. — Praticò nel 1899 noli variabili tra lire 220 e lire 160; nel 1900 li portò ad un minimo di lire 180, con un massimo di lire 220, secondo i piroscafi; nel 1901 si tenne sulle 200 lire; nella domanda di patente dichiarò il nolo di lire 230 pel *Savoia*, 210 per gli altri rapidi e 190 pei rimanenti. Pel primo quadrimestre 1902 propose il nolo di lire 200 per tutti i rapidi e 180 per gli altri.

Dopo le conferenze confermò queste cifre; ma in seguito ad ulteriore scambio d'idee discese alle cifre già proposte pei medesimi viaggi dalla Società di Navigazione generale italiana. Il Commissariato consentì che la Società *La Veloce* potesse stabilire i suoi noli, fino al 30 aprile, in un massimo di lire 185 pei piroscafi celeri (compreso il *Savoia*) e di lire 170 pei piroscafi commerciali.

Linea Genova-Napoli-Brasile. — Pei viaggi a Rio de Janeiro ed a Santos la Società percepì, prima dell'attuazione della nuova legge, un nolo che variò tra un massimo di lire 170 (1900) ed un minimo di lire 130 (1898). Nella domanda di patente dichiarò un nolo di lire 195 pei piroscafi rapidi e di lire 175 pei commerciali. Pel primo quadrimestre propose lire 185 pei primi e 165 pei secondi. Dopo la conferenza, e dopo le riduzioni consentite dalla Navigazione generale, propose a sua volta un nolo massimo, per tutti indistintamente i piroscafi, di lire 160, che il Commissariato approvò.

Linea Genova-Centro America. — Pei porti del Mare Caraibico, che offrono scarso traffico, la Società dichiarò, tanto nella domanda di patente, quanto nella proposta relativa al primo quadrimestre del 1902, il nolo unico (per tutte le destinazioni di Santa Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra e Colon) di lire 210 pei piroscafi rapidi e 190 per gli altri. Dopo la conferenza accettò che il massimo sia fissato in lire 180 per tutte le suddette destinazioni e senza distinzione di piroscafi.

Norddeutscher Lloyd.

Linea Genova-Napoli-Nuova York. — In tempi di concorrenza discese, pei viaggi da Genova a Nuova York, fino a lire 120. Nella seconda metà del 1899, nel 1900 e nel 1901 non percepì un nolo minore di lire 200. Da Napoli praticò un nolo minimo di lire 156 ed uno massimo di lire 191.

Nella domanda di patente dichiarò un nolo unico, di lire 210, sia da Genova che da Napoli. Pel primo quadrimestre propose il nolo, del pari unico, di lire 200, senza distinzione di piroscafi. Dopo le conferenze col Commissariato dichiarò di ribassare il nolo a lire 195, sia da Genova che da Napoli,

tranne per il piroscafo *Kaiserin Maria Theresia*, pel quale proponeva un nolo di lire 205. In sostanza la Società, rialzando i noli da Napoli al livello dei noli da Genova (ricordiamoci che il nolo da Napoli in tempi di coalizione fra armatori variò pel *Lloyd Germanico* da lire 186 a lire 191) e proponendo 10 lire di più (ossia lire 205 anzichè 195) per ogni passaggio sul piroscafo *Kaiserin Maria Theresia*, veniva a fare un ribasso apparente, poichè si compensava da un lato di quanto concedeva dall'altro. Anzi, siccome le partenze da Napoli sono molto più numerose di quelle da Genova, la somma del traffico (non essendovi più distinzione di nolo tra Genova e Napoli) non si risolveva certamente a suo danno; cosa che può dirsi anche degli altri vettori in condizioni simili.

Per tali motivi, e considerata la cifra dei noli consentiti alle altre grandi Società aventi piroscafi di prim'ordine, il Commissariato credette di non dover accettare la proposta. Riaperte le trattative colla Società, si ottenne che fossero fissati come noli massimi, fino al 30 aprile, per le partenze, sia da Genova che da Napoli, i seguenti, che il Commissariato approva:

Pel piroscafo <i>Kaiserin Maria Theresia</i>	L. 190
Per gli altri piroscafi (celeri)	„ 185

Hamburg-Amerika Linie.

Linea Genova-Napoli-Nuova York. — Corse le sorti del *Lloyd Germanico*. Scese nel 1898 fino ad un minimo di lire 120 sulla linea da Genova a Nuova York, mentre da Napoli il nolo non andò sotto a lire 150. Poi rialzò il nolo a lire 200 da Genova ed a lire 186 (fine del 1899) e 191 (1900 e parte del 1901) da Napoli. Nella domanda di patente dichiarò i noli di lire 210, 195 e 190, a seconda dei piroscafi, tanto per le partenze da Genova, che per quelle da Napoli. Si sa tuttavia che sul finire del 1901 rilasciò biglietti, pei piroscafi inferiori, a 165 lire. Pel primo quadrimestre del 1902 propose un nolo unico di lire 200, 185 e 175, secondo i piroscafi, per le partenze tanto da Genova che da Napoli. Dopo la conferenza confermò queste ultime cifre.

Il Commissariato, ritenendole troppo alte, credette di dover procedere ad un nuovo scambio d'idee colla Società, la quale, in seguito a ciò, accettava di praticare come noli massimi, fino al 30 aprile, i seguenti:

- a) pei piroscafi *Fürst Bismarck*, *Auguste Victoria* e *Columbia*, lire 190;
- b) pel piroscafo *Belgravia*, ed altri dello stesso tipo, lire 175;
- c) pei piroscafi *Georgia*, *Scotia* e *Sicilia*, lire 165.

Transatlantica di Barcellona.

Linea Genova-Nuova York, con prolungamento fino all'Avana e a Vera Cruz. — Praticò costantemente per Nuova York un nolo di 180 lire prima dell'attuazione della nuova legge. Pel primo quadrimestre del 1902 propose un nolo di lire 175. Il Commissariato, considerata la qualità e velocità dei piroscafi di pertinenza della Società finora riconosciuti idonei al trasporto di emigranti, è di parere che il nolo massimo, per piroscafi medesimi, sia da ammettersi nell'indicata cifra lire 175.

La linea Genova-Nuova York si prolunga fino all'Avana ed a Vera Cruz. Per l'Avana fu proposto un nolo massimo di lire 200; per Vera Cruz quello di lire 225. Il Commissariato, considerata la lunghezza del viaggio ed i maggiori oneri incumbenti al vettore, consente ad approvare tali cifre.

Linea Genova-Plata. — Nel 1900 praticò noli da un massimo di lire 200 ad un minimo di lire 180; nel 1901 da un massimo di lire 200 ad un minimo di lire 150. Pel primo quadrimestre 1902 propose, e il Commissariato approvò, un nolo di lire 170 per Montevideo e Buenos Aires.

Italo Oberti.

Linea Genova-Nuova York. — È noleggiatore del piroscafo *Balilla*, messo dapprima sulla linea Genova-Plata, ed ora trasferito alla linea Genova-Nuova York, pel quale ultimo viaggio il vettore propose il nolo massimo di lire 180. Il Commissariato, considerando la qualità e la velocità del piroscafo, non potè accordare la propria adesione, sicchè il vettore ridusse la cifra a lire 165, approvata come massimo fino al 30 aprile.

Compagnie générale transatlantique.

Linea Havre-Nuova York. — Ottenne patente di vettore con autorizzazione di arruolare nel Regno (non oltre il limite meridionale delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara) emigranti destinati ad imbarcarsi all'Havre per Nuova York. Il prezzo del viaggio marittimo fu fissato nella domanda di patente in franchi 150; e questo nolo, che il Commissariato approva, sarà praticato durante il primo quadrimestre del 1902.

Société générale de transports maritimes à vapeur.

Linea Genova-Plata. — Scese frequentemente coi noli fino a lire 150; qualche rara volta potè praticare il nolo di lire 200, e più spesso quello di 180.

Pel primo quadrimestre 1902 propose (come già lo aveva dichiarato nella domanda di patente) un nolo di lire 200. Dopo le conferenze col Commissariato persistè in quest'ultima cifra, mentre nell'ultimo quadrimestre 1901 aveva venduto biglietti a lire 190, a 165 ed a 150. Il Commissariato, tenute presenti queste cifre, la qualità e velocità dei piroscafi di cui dispone la Società (tra i quali però, essa non fa distinzione, di sorta), credè di dover insistere presso la Società medesima, affinchè riesaminasse la questione e aggiunse che non avrebbe potuto approvare una cifra superiore a lire 170. La Società accettò questo massimo.

Linea Genova-Brasile. — Praticò, in tempi di concorrenza, un nolo che scese fino a lire 100 (1898), e fu poi rialzato a 130, 150 e 170.

Nella domanda di patente dichiarò il nolo di lire 200, ma effettivamente percepì, poi, 165 ed anche 150 lire. Per il primo quadrimestre propose il nolo di lire 180. Tenute presenti le cifre consentite ad altri vettori, come massimi noli pel Brasile, e tenuto conto del fatto che anche questa Società trasporta emigranti con viaggio gratuito allo Stato di San Paolo, ricevendo un nolo di 5 sterline, più il rimborso della tassa di 8 lire, il Commissariato non credette di poter accordare la propria adesione. La Società ridusse allora la cifra a lire 160 per tutti i suoi piroscafi.

Società " Italia „

Linea Genova-Plata. — Nella domanda di patente dichiarò un nolo di lire 200, ma nella prima metà del 1901, periodo di concorrenza, era scesa fino ad un nolo di lire 125. Negli ultimi quattro mesi del 1901 praticò un nolo che variò tra le lire 200 e le lire 175. Pel primo quadrimestre 1902 propose un nolo, pei quattro piroscafi di cui dispone, di lire 180. Dopo le conferenze confermò quest'ultima cifra. Il Commissariato dichiarò di non poterla approvare, sicchè la Società ridusse il nolo massimo per il Plata a lire 170.

Società Ligure Brasiliana.

Linea Genova-Rio de Janeiro e Santos (Brasile). — In passato discese coi noli fino a lire 130. Nella domanda di patente dichiarò il nolo di lire 165, e questo stesso nolo propose pel primo quadrimestre 1902. Dopo le conferenze avute col Commissariato ridusse la cifra a lire 162. Fa il trasporto di emigranti con viaggio gratuito allo Stato di San Paolo, ricevendo da quel Governo il già ricordato compenso di circa lire 136, tutto compreso. Invitata nuovamente a ribassare la sua cifra, la Società la fissò in lire 160, approvata dal Commissariato come massimo del nolo fino al 30 aprile 1902.

Linea Genova-Belem e Manaos (Brasile). — Questa linea offre uno scarso traffico, pochi essendo gli emigranti che vanno agli Stati del Parà e delle Amazzoni. Nella domanda di patente dichiarò il nolo di lire 143 per Belem e 180 per Manaos. Per il primo quadrimestre 1902 propose lire 168 per Belem e lire 208 per Manaos. Dopo le conferenze col Commissariato ridusse il primo a 165 lire e il secondo a 205.

Il Commissariato non avendo accettata la scarsa riduzione, la Società propose in ultimo, e il Commissariato approvò, il nolo massimo di lire 160 per Belem e 185 per Manaos.

Ercole Saviotti.

Linea Genova-Plata. — Dispone di tre piroscafi presi a nolo. Nella domanda di patente dichiarò un nolo di lire 190, e per il primo quadrimestre del 1902 lo propose in lire 172. Dopo la conferenza lo ridusse a lire 165.

Luis Huguet y Furriol.

Linea Genova-Plata. — Nella domanda di patente dichiarò un nolo di lire 200 e per il primo quadrimestre 1902 un nolo di lire 180. Dopo la conferenza confermò quest'ultimo nolo. Avendo però il Commissariato dichiarato di non poterlo accettare, il signor Huguet y Furriol lo ridusse alla cifra massima di lire 170, approvata dal Commissariato.

Ottavio Zino.

Linea Genova-Brasile. — Dichiarò nella domanda di patente il nolo di 165 lire. Dopo la conferenza confermò questa cifra. Posteriormente la ridusse a lire 160.

Giuseppe Fornari.

Linea Genova-Napoli-Nuova York. — Fa scalo qualche volta a Palermo. Noleggiò tre piroscafi della Società *Prince Line*. Nella domanda di patente dichiarò un nolo di 185 lire, e lo stesso nolo propose per il primo quadrimestre 1902 per le partenze dai tre porti italiani. Il Commissariato dichiarò nella conferenza non potere, vista la qualità dei predetti piroscafi, approvare un nolo di lire 185, ed egli lo ribassò a lire 165.

Il Commissariato approva il nolo massimo in quest'ultima cifra.

Dominion Line.

Linea Napoli-Boston (Stati Uniti). — Dispone di sei piroscafi e solo recentemente ottenne patente provvisoria di vettore di emigranti. Propose pel primo quadrimestre 1902 un nolo di lire 200. Dopo la conferenza lo fissò in lire 190 pel mese di gennaio; ma in seguito ad osservazioni del Commissariato estese il nolo medesimo fino al 30 aprile. Il Commissariato, considerato che il piroscafo *Commonwealth*, il solo finora adibito al trasporto di emigranti a Boston, è da ritenersi fra i migliori che facciano il servizio verso gli Stati Uniti, approva per esso la cifra massima di lire 190.

Avvertasi che la *Dominion Line* offre agli emigranti, per ragioni di concorrenza, il viaggio gratuito da Boston a Nuova York, come altri vettori l'offrono da Nuova York a Boston. Ma questa circostanza non può essere tenuta in conto dal Commissariato, poichè rimane in arbitrio della Società di revocare quel beneficio quando lo voglia.

Società Anglo-Italiana.

Linea Napoli-Nuova York. — La Società si formò per operare come vettore giusta la nuova legge e noleggiò sette piroscafi della Società di navigazione *Anchor Line*, per due dei quali, di recente costruzione, propone il nolo di lire 175, e per gli altri il nolo di lire 165.

Dopo la conferenza confermò queste cifre: in seguito, però, propose un nolo unico di 165, senza distinzione di piroscafi, approvato dal Commissariato.

Società " La Patria ".

Linea Napoli-Nuova York. — Si formò nelle condizioni della precedente e noleggiò 5 piroscafi della Società *Cyprien Fabre et C.*, per i quali propose un nolo massimo di lire 165, che confermò dopo la conferenza.

Il Commissariato lo approvò.

Tabella A.

NOLI PRATICATI NEGLI ANNI 1898, 1899, 1900 E 1901 (PRIMI OTTO MESI)
PEL TRASPORTO DI EMIGRANTI A NUOVA YORK (1).

SOCIETÀ	PORTI di partenza	1898	1899	1900	1901 — primi 8 mesi
Navigazione Generale Italiana.	Genova	—	180	180	180
	Napoli	126	126 a 160	165	165 a 185
La Veloce	Genova	—	—	—	175 a 190
	Napoli	—	—	—	175 a 185
Anchor Line (ora Anglo-Italiana, noleggiatrice).	Genova	—	—	—	—
	Napoli	126 a 156	126 a 160	165	165 a 191
Cyprien Fabre et C. (ora La Patria, noleggiatrice).	Genova	—	—	—	—
	Napoli	126	126 a 160	165	165
Prince Line (ora Fornari, noleggiatore).	Genova	120	115	180 a 200	165 a 180
	Napoli	146 a 156	146 a 160	165 a 175	165 a 185
Hamburg-Amerika Linie.	Genova	120 a 125	125 a 200	200	200
	Napoli	156	156 a 186	191	165 a 191
Norddeutscher Lloyd.	Genova	120 a 125	125 a 200	200	200
	Napoli	156 a 166	156 a 186	191	191
Transatlantica di Barcellona.	Genova	—	—	180	180
	Napoli	—	—	—	165 a 180

(1) I prezzi dei noli indicati nella presente tabella e in quelle successive B e C, sono stati desunti dai biglietti d'imbarco.

Tabella B.

NOLI PRATICATI NEGLI ANNI 1898, 1899, 1900 E 1901 (PRIMI OTTO MESI)
 PEL TRASPORTO DI EMIGRANTI A RIO JANEIRO E SANTOS (BRASILE).

SOCIETÀ	PORTI di partenza	1898	1899	1900	1901 — primi 8 mesi
Navigazione Generale Italiana.	Genova Napoli	150 a 170 —	140 a 150 —	150 —	150 a 170 —
La Veloce	Genova Napoli	130 a 150 130	140 a 170 150	150 a 170 150 a 170	150 150 a 170
La Ligure-Brasiliana .	Genova Napoli	130 a 150 —	150 —	130 a 160 —	150 —
Transports maritimes .	Genova Napoli	100 a 140 —	110 a 150 150 a 160	150 a 170 —	150 a 170 110
Ottavio Zino	Genova Napoli	— —	— —	— —	— 150

Tabella C.

NOLI PRATICATI NEGLI ANNI 1898, 1899, 1900 E 1901 (PRIMI OTTO MESI)
 PEL TRASPORTO DI EMIGRANTI AL PLATA.

SOCIETÀ	PORTI di partenza	1898	1899	1900	1901 — primi 8 mesi
Società di Navigazione Generale Italiana.	Genova Napoli	170 —	170 a 200 —	180 a 220 —	170 a 200 —
La Veloce	Genova Napoli	— —	160 a 200 180	180 a 220 —	200 170
Italia	Genova Napoli	— —	— —	200 —	125 a 150 —
Puglia (ora Saviotti, noleggiatore).	Genova Napoli	153 a 160 —	150 a 180 —	180 a 200 —	150 —
Gelidense (ora vettore Huguet).	Genova Napoli	— —	— —	180 a 200 180 a 200	100 a 170 100
Transports maritimes.	Genova Napoli	153 a 160 160 a 176	150 a 180 160 a 180	180 a 200 —	150 —
Transatlantica di Barcellona.	Genova Napoli	— —	— —	180 a 200 —	150 a 200 165 a 180

Tabella **D**.

NOLI PEL TRASPORTO IN 3^a CLASSE, DAI PORTI EUROPEI SOTTOINDICATI, SECONDO
LE INFORMAZIONI FORNITE DAI REGI CONSOLI NELLE CUI CIRCOSCRIZIONI SI
TROVANO I PORTI MEDESIMI.

A) DESTINAZIONE: Montevideo e Buenos Aires.	
Barcellona	Comp. Transatlantica Spagnuola Fr. 150 oro
	N. G. I. e La Veloce " 150 "
	Transports Maritimes " 150 "
	Jover Serra e Folch " 148 "
Cadice	Comp. Transatlantica Spagnuola " 148 "
Marsiglia	Transports maritimes (prima del settembre 1901) Fr. 160. " oro
	Transports maritimes (dal settembre 1901) " 170. " "
	Altre compagnie, prezzi <i>relativamente</i> uguali.
La Pallice-Rochelle	Pacific Steam Nav. Co. " 165. " "
Anversa	Norddeutscher Lloyd " 200. " "
Amburgo	Diverse compagnie " 200. " "
B) DESTINAZIONE: Rio de Janeiro e Santos.	
Marsiglia	Transports maritimes (prima del settembre 1901) Fr. 160. " oro
	Transports maritimes (dal settembre 1901) " 170. " "
La Pallice-Rochelle	Pacific Steam Nav. Co. " 150. " "
Le Havre	Chargeurs Réunis " 150. " "
Anversa	Norddeutscher Lloyd " 187. 50 "
Amburgo	Diverse compagnie " 187. 50 "

C) DESTINAZIONE: Stati Uniti e Canada.

Cadice		Transatlantica Spagnuola	Fr. 130. „ oro
		(più 5 <i>pesetas</i> per tassa d'imbarco).	
Anversa		Red Star Line {	(prima di dicembre 1901) . „ 150. „ „
			(dal dicembre 1901) . . . „ 162. 50 „
		Norddeutscher Lloyd, piroscafi ordinari . . .	„ 187. 50 „
		Id. id. celeri . . .	„ 200. „ „
Amburgo		Amburgo-Americana, piroscafi ordinari . . .	„ 150. „ „ ^(a)
		Id. id. celeri . . .	„ 175. „ „ ^(b)
		Transatlantique	„ 162. 50 „
Le Havre		Franco-Canadienne (per Québec)	„ 140. „ „
		American Line	„ 137. 50 „
		Allan Line (per Halifax, St. John, Québec e Montreal) (c)	„ 137. 50 „
		Beaver Line (per Halifax, St. John, Québec e Montreal) (c)	„ 137. 50 „
Liverpool		Cunard Line, piroscafi ordinari	„ 143. 75 „
		Id. id. celeri	„ 150. „ „
		Dominion Line	„ 143. 75 „
		White Star, piroscafi ordinari	„ 143. 75 „
		Id. id. celeri	„ 150. „ „

(a) Con aumento di lire 25. „ dal 1° gennaio 1902.

(b) Id. id. 12. 50 id. id.

(c) Da dicembre a tutto aprile i piroscafi approdano ad Halifax e St. John: negli altri mesi si spingono fino a Québec ed a Montreal. I prezzi che diamo si riferiscono alla stagione invernale.

Tabella E.

NOLI DICHIARATI NELLA DOMANDA DI PATENTE;
NOLI PROPOSTI PEL 1° QUADRIMESTRE 1902; NOLI APPROVATI.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901			NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
	Noli dichia- rati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi	Minimi		

Navigazione Generale Italiana.

Sardegna	—	—	—	195	185
Liguria	175	(Settembre) 185	(Ott. e Dic.) 175	195	185
Lombardia	175	" 185	(Nov. e Dic.) 175	195	185
Sicilia	175	" 185	(Novembre) 175	195	185
Manilla	165	—	—	185	175
*Vincenzo Florio	165	—	—	185	—
Archimede	165	—	—	185	175

La Veloce.

Savoia	200	—	—	195	185
Nord America	175	(Ott. e Nov.) 175	—	195	185
Duca di Galliera	175	—	—	195	185
Duchessa di Genova	175	—	—	195	185
Venezuela	175	—	—	195	185
Centro America	175	—	—	195	185
Città di Milano	170	—	—	185	175
Città di Torino	170	(Settembre) 185	(Ott. e Dic.) 170	185	175
Città di Genova	170	—	—	185	175
Piemonte	170	—	—	185	175
Etruria	170	—	—	185	175
Las Palmas	170	—	—	185	175

NOTA. — I piroscafi segnati con asterisco non furono visitati dopo il 1° settembre 1901. Il nolo ad essi relativo sarà fissato secondo il risultato della visita.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901			NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
	Noli dichia- rati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi	Minimi		

Anglo-Italiana (parte solo da Napoli).

Algeria	—	—	—	165	165
Bolivia	165	(Ott. e Dic.) 165	—	165	165
Calabria	175	(Sett. e Nov.) 175	—	175	165
California	165	—	—	165	165
Perugia	175	(Ott. e Dic.) 175	—	175	165
Karamania	165	(Novembre) 165	—	165	165
Victoria	165	(Ottobre) 165	—	165	165
Hesperia	165	—	—	165	165

La Patria (parte soltanto da Napoli).

Gallia	165	(Ott. e Dic.) 165	—	165	165
Massilia	165	—	—	165	165
Neustria	165	(Novembre) 165	—	165	165
Patria	165	(Sett. e Dic.) 165	—	165	165
Gergovia	165	(Novembre) 165	—	165	165

Giuseppe Fornari (unico nolo anche da Palermo).

Tartar Prince	185	(Sett. e Dic.) 165	—	185	165
Trojan Prince	185	(Ott. e Nov.) 165	—	185	165
Spartan Prince	185	(Ottobre) 165	—	185	165

Hamburg-Amerika Linie.

Fürst Bismarck	210	(Novembre) 210	(Dicembre) 195	200	190
*Auguste Victoria	210	—	—	200	—
Columbia	210	(Novembre) 210	—	200	190
Belgravia	195	—	—	185	175
*Batavia	195	—	—	185	—
*Bulgaria	195	—	—	185	—
Georgia	190	—	(Dicembre) 165	175	165
Scotia	190	—	(Ottobre) 165	175	165
Sicilia	190	—	(Ott. e Dic.) 165	175	165

Segue **Linee degli Stati Uniti.**
(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901			NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
	Noli dichia- rati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi	Minimi		

Norddeutscher Lloyd.

Kaiserin M. Theresia	210	—	—	200	190
Hohenzollern (già Kaiser W. II) . . .	210	(Sett. Ott. Dic.) 210	—	200	185
Lahn	210	(Novembre) 210	—	200	185
Aller	210	(Sett. Ott. Nov.) 210	—	200	185
Trave	210	(Sett. e Ott.) 210	—	200	185

Transatlantica di Barcellona (1).

*Alfonso XII	160	—	—	175	—
*Alfonso XIII	160	—	—	175	—
*Alicante	160	—	—	175	—
*Antonio Lopez . . .	160	—	—	175	—
Buenos Aires	160	—	(Ottobre) 175	175	175
*Cataluña	160	—	—	175	—
*Ciudad de Cadiz . .	160	—	—	175	—
*Isla de Luzon	160	—	—	175	—
*Isla de Panay	160	—	—	175	—
Leon XIII	160	—	—	175	175
*Montevideo	160	—	—	175	—
*Montserrat	160	—	—	175	—
*P. de Satrustegui . .	160	—	—	175	—
*Reina M. Cristina . .	160	—	—	175	—

Italo Oberti.

Balilla	—	—	—	180	165.
-------------------	---	---	---	-----	------

(1) La linea Genova-Nuova York si prolunga fino all'Avana (nolo proposto ed approvato come massimo lire 200) ed a Vera Cruz (nolo proposto ed approvato come massimo lire 225).

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Havre-Nuova York: Napoli-Boston: Palermo-Nuova Orleans)

PIROSCAFI	NOLI INDIGATI nella domanda di patente	NOLI PROPOSTI pel 1° quadrimestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
-----------	----------------------------------------------	-------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------

Compagnie générale Transatlantique (1).

(Linea Havre-Nuova York).

*Aquitaine	Franchi 150	Franchi 150	Franchi 150
*Bretagne			
*Champagne			
*Gascogne			
*Lorraine			
*Navarre			
*Savoie			
*Touraine			

Dominion Line.

(Linea Napoli-Boston).

*Canadà	Lire italiane 190	Lire italiane 200	Lire italiane 190 ⁽²⁾
Commonwealth			
*Cambroman			
*Dominion			
*New England			
*Vancouver			

Navigazione Generale Italiana.

(Linea Palermo-Nuova Orleans).

Per tutti i piroscafi	—	195	195
---------------------------------	---	-----	-----

(1) Ottenne speciale autorizzazione per vendere in Italia (non oltre i limiti meridionali delle province di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara) biglietti ad emigranti che vogliono andare ad imbarcarsi all'Havre per Nuova York.

(2) Questo nolo è accordato come massimo al solo piroscafo *Commonwealth*, l'unico che fu finora visitato in Italia.

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).
(Da Genova a Belem ed a Manaos).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901		NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
	Noli dichiarati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati		
		Massimi	Minimi	

Navigazione Generale Italiana.

Washington. . .	175	—	(Sett.enov.) 165	165	160
*Marco Minghetti	175	—	—	165	—
Sempione. . .	175	—	(Dicembre) 165	165	160
Per ogni altro piroscafo della linea del Plata	—	—	—	185	160

La Veloce.

Savoia	210	—	—	185	160
Nord America .	195	—	—	185	160
Duca di Galliera	195	—	—	185	160
Duchessa di Ge- nova	195	—	—	185	160
Venezuela. . .	195	—	—	185	160
Centro America	195	—	—	185	160
Città di Milano	175	—	(Settemb.) 165	165	160
Città di Torino	175	—	—	165	160
Città di Genova	175	—	(Dicemb.) 170	165	160
Piemonte . . .	175	—	(Ottobre) 175	165	160
Etruria	175	—	—	165	160
Las Palmas . .	175	—	(Novemb) 175	165	160

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).
(Da Genova a Belem ed a Manaos).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901			NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
	Noli dichiarati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi	Minimi		

Ligure-Brasiliana.

Rio Amazonas.	165	(Ott. e dic.) 165	—	165	160
Re Umberto. . .	165	" 165	—	165	160
Minas	165	(Novemb.) 165	—	165	160
Colombo (1). . .	Belem 143	" 168	(Settemb.) 143	Belem 168	160
	Manaos 180	" 208	" 180	Manaos 208	185

Ottavio Zino.

Attività.	165	—	(Ottobre) 165	165	160
Equità	165	—	(Nov. e dic.) 165	165	160

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Transports maritimes.

*Algérie	200	—	—	180	—
Espagne	200	—	—	180	160
France	200	—	—	180	160
Italie	200	—	—	180	160
Les Alpes.	200	(Ottobre) 165	—	180	160
Les Andes	200	(Novemb.) 165	(Settemb.) 150	180	160
Provence	200	(Sett. e dic.) 165	—	180	160
*Savoie	200	—	—	180	—
*Alsace	200	—	—	180	—
*Bretagne	200	—	—	180	—
Nivernais	200	(Dicemb.) 165	(Dicemb.) 165	180	160
Orléanais	200	(Novemb.) 165	—	180	160

(1) Il nolo di lire 143 per Belem e di lire 180 per Manaos fu costantemente praticato durante il 1901 (fino a novembre) tanto pel piroscalo " Colombo ", quanto pel " Rio Amazonas ", il quale pure fece viaggio pel Pará. — Il nolo fissato pel " Colombo ", vale per gli altri piroscali quando vadano a Belem o a Manaos.

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901		NOLI proposti per il 1° quadrimestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902	
	Noli dichiarati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi			Minimi

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita (1)	230	(Ott. e dic.) 230	—	200	—
Sirio	210	(Ottobre) 210	(Dicemb.) 190	200	185
Orione	210	(Novemb.) 210	(Settemb.) 170	200	185
Perseo	210	(Novemb.) 210	(Settemb.) 170	200	185
*Vincenzo Florio . . .	185	—	—	180	—
Sempione	185	(Ottobre) 185	—	180	170
Manilla	—	—	—	180	170

La Veloce.

Savoia	230	(Novemb.) 210	(Settemb.) 170	200	185
Nord America	210	—	—	200	185
Duca di Galliera . . .	210	(Ottobre) 210	—	200	185
Duchessa di Genova . .	210	(Novemb.) 190	(Settemb.) 170	200	185
Venezuela	210	(Ottobre) 210	(Dicemb.) 190	200	185
Centro America	210	(Ottobre) 210	—	200	185
Città di Milano	190	(Novemb.) 190	—	180	170
Città di Torino	190	—	—	180	170
Città di Genova	190	(Ottobre) 190	(Dicemb.) 180	180	170
Piemonte	190	—	—	180	170
Etruria	190	—	—	180	170
Las Palmas	190	—	—	180	170

(1) La Società dichiarò che questo piroscafo sarà ritirato dal servizio dell'emigrazione.

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901		NOLI proposti per il 1° quadri- mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902	
	Noli dichia- rati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi			Minimi

Italia.

Toscana	200	(Dicembre) 190	(Settemb.) 175	180	170
Ravenna	200	(Novemb.) 200	—	180	170
Antonina	200	(Ottobre) 200	(Dicemb.) 190	180	170
La Plata	200	(Novemb.) 200	(Settemb.) 175	180	170

Ercole Saviotti.

Regina Elena	180	(Novemb.) 180	(Settemb.) 150	172	165
Calabro	180	(Ottobre) 180	—	172	165
Britannia	—	(Dicembre) 172	—	172	165

Luis Huguet y Furriol.

Jover Serra	200	(Dicembre) 180	(Settemb.) 170	180	170
Miguel Jover	200	(Ottobre) 180	—	180	170

Transports Maritimes.

*Algérie	200	—	—	200	—
Espagne	200	(Ott. e dic.) 190	—	200	170
France	200	—	(Settemb.) 150	200	170
Italie	200	(Novemb.) 190	(Settemb.) 150	200	170
Les Alpes	200	(Ottobre) 190	—	200	170
Les Andes	200	(Novemb.) 190	—	200	170
Provence	200	(Dicembre) 190	(Settemb.) 175	200	170
*Savoie	200	—	—	200	—
*Alsace	200	—	—	200	—
*Bretagne	200	—	—	200	—
Nivernais	200	—	—	200	170
Orléanais	200	—	—	200	170

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

PIROSCAFI	NOLI DAL 2 SETTEMBRE 1901		NOLI proposti per il 1° quadri-mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902	
	Noli dichiarati nella domanda di patente	Noli effettivamente praticati			
		Massimi			Minimi

Transatlantica di Barcellona.

*Alfonso XII	160	—	—	170	—
*Alfonso XIII	160	—	—	170	—
*Alicante	160	—	—	170	—
*Antonio Lopez	160	—	—	170	—
Buenos Aires	160	—	—	170	170
*Cataluña	160	—	—	170	—
*Ciudad de Cadiz	160	—	—	170	—
*Isla de Luzon	160	—	—	170	—
*Isla de Panay	160	—	—	170	—
Leon XIII	160	(Novemb.) 190	(Settemb.) 175	170	170
*Montevideo	160	—	—	170	—
*Montserrat	160	—	—	170	—
*P. de Satrustegui	160	—	—	170	—
*Reina M. Cristina	160	—	—	170	—

Linea Genova-Centro America.**La Veloce.**

PIROSCAFI e destinazioni	NOLI dichiarati nella domanda di patente	NOLI effettivamente praticati		NOLI proposti per il 1° quadri-mestre 1902	NOLI fissati come massimi fino al 30 aprile 1902
		Massimi	Minimi		
Las Palmas	} Santa Lucia, Trinidad, Curacao, La Guayra, Colon.	(Settemb.) 170	—	190	180
Etruria		(Novemb.) 190	—	190	180
Piemonte		(Dicembre) 190	—	190	180

TABELLA F.

PIROSCAFI DESIGNATI DAI VETTORI D'EMIGRANTI
AL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Navigazione generale italiana.

Archimede	"	13.62	"	Regina Margherita	"	16.76	"
Liguria	"	15.41	"	Sempione	12.50	"	"
Lombardia	"	15.06	"	Sicilia	"	15.06	"
Manilla	"	14.55	"	Sardegna	"	15.	"
Marco Minghetti	"	14.13	"	Sirio	"	15.86	"
Orione	"	"	14.80	Vincenzo Florio	"	13.95	"
Perseo	"	"	14.88	Washington	"	"	13.13

Ligure Brasiliana.

Colombo	11.66	"	"	Re Umberto	12.43	"	"
Minas	12.28	"	"	Rio Amazonas	12.13	"	"

Italia.

Antonina	13	"	"	Ravenna	12.85	"	"
La Plata	12.80	"	"	Toscana	12.90	"	"

Ottavio Zino.

Attività	11.54	"	"	Equità	11.53	"	"
--------------------	-------	---	---	------------------	-------	---	---

Segue Tabella F.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

La Veloce.

Centro America . . .	"	"	13. 15	Etruria	12. 20	"	"
Città di Genova . . .	11. 94	"	"	Las Palmas	12. 09	"	"
Città di Milano . . .	13. 05	"	"	Nord America	14. "	"	"
Città di Torino . . .	13. 26	"	"	Piemonte	12. 40	"	"
Duca di Galliera . . .	"	"	13. 58	Savoia	17. 33	"	"
Duchessa di Genova	"	"	13. 19	Venezuela	14. 41	"	"

Oberti.

Balilla	11. 60	"	"	—	"	"	"
-------------------	--------	---	---	---	---	---	---

Saviotti.

Calabro	11. 62	"	"	Britannia ^(a)	"	"	"
Regina Elena	12. 25	"	"				

La Patria.

Gallia	13. 98	"	"	Neustria	13. 18	"	"
Gergovia	13. 16	"	"	Patria	13. 44	"	"
Massilia	11. 83	"	"				

Società Anglo-italiana.

Algeria ^(a)	"	"	"	Hesperia	11. 70	"	"
Bolivia	12. 76	"	"	Karamania	11. 80	"	"
Calabria	14. 04	"	"	Perugia	13. 60	"	"
California	12. 66	"	"	Victoria	12. 10	"	"

(a) Non ancora eseguita la prova.

Segue Tabella F.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Giuseppe Fornari.

Spartan Prince . . .	12.37	"	"	Trojan Prince . . .	12.30	"	"
Tartar Prince. . .	12.23	"	"				

Norddeutscher Lloyd.

Aller	"	"	15.57	Lahn	"	"	16.97
Hohenzollern . . .	"	"	13.47	Trave	16.20	"	"
Kaiserin M. Theresia	17.10	"	"				

Amburghese-Americana.

Auguste Victoria (a)	"	"	"	Fürst Bismarck . .	"	"	17.79
Batavia (a)	"	"	"	Georgia	12.45	"	"
Bulgaria (a)	"	"	"	Scotia	12.20	"	"
Belgravia	13.36	"	"	Sicilia	12.14	"	"
Columbia	"	"	18.29				

Dominion Line.

Commonwealth . .	"	"	15.26	Dominion (a) . .	"	"	"
Cambroman (a) . .	"	"	"	New England (a) .	"	"	"
Canada (a)	"	"	"	Vancouver (a) . .	"	"	"

(a) Non ancora eseguita la prova.

Segue Tabella F.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Transports maritimes.

Espagne	"	"	13.06	Orléanais	11.90	"	"
France (a)	"	"	"	Provence	13.08	"	"
Italie	"	"	13.05	Algérie (a)	"	"	"
Les Alpes	13.06	"	"	Alsace (a)	"	"	"
Les Andes	12.19	"	"	Bretagne (a)	"	"	"
Nivernais	11.99	"	"	Savoie (a)	"	"	"

Luis Huguet y Furriol.

Jover Serra	13.28	"	"	Miguel Jover	12.25	"	"
-----------------------	-------	---	---	------------------------	-------	---	---

Società Transatlantica di Barcellona.

Buenos Aires	14.82	"	"	Alfonso XIII (a)	"	"	"
Montserrat	13.79	"	"	Cataluña (a)	"	"	"
Leone XIII	13.50	"	"	Ciudad de Cadiz (a)	"	"	"
P. de Satrustegui	12.60	"	"	Isla de Luzon (a)	"	"	"
Alicante (a)	"	"	"	Isla de Panay (a)	"	"	"
Antonio Lopez (a)	"	"	"	Montevideo (a)	"	"	"
Alfonso XII (a)	"	"	"	Reina Maria Cristina (a)	"	"	"

(a) Non ancora eseguita la prova.

PREZZO DEI NOLI PER IL TRASPORTO DEGLI EMIGRANTI

pei porti degli Stati Uniti, dell'America centrale, del Brasile e del Plata.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Venezia, Livorno; e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

È approvata la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire, pel trasporto di emigranti, fino a tutto aprile dell'anno in corso.

Vettori d'emigranti e piroscafi di cui dispongono.

(Noli fissati come massimi fino al 30 aprile 1902).

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.		La Patria (parte soltanto da Napoli).	
Sardegna	185	Gallia	165
Liguria	185	Massilia	165
Lombardia	185	Neustria	165
Sicilia	185	Patria	165
Manilla	175	Gergovia	165
*Vincenzo Florio	—		
Archimede	175		
La Veloce.		Giuseppe Fornari	
Savoia	185	(unico nolo, anche da Palermo).	
Nord America	185	Tartar Prince	165
Duca di Galliera	185	Trojan Prince	165
Duchessa di Genova	185	Spartan Prince	165
Venezuela	185		
Centro America	185	Hamburg-Amerika Linie.	
Città di Milano	175	Fürst Bismark	190
Città di Torino	175	*Auguste Victoria	—
Città di Genova	175	Columbia	190
Piemonte	175	Belgravia	175
Etruria	175	*Batavia	—
Las Palmas	175	*Bulgaria	—
		Georgia	165
		Scotia	165
		Sicilia	165
		Norddeutscher Lloyd.	
Anglo-Italiana (parte solo da Napoli).		Kaiserin M. Theresia	190
Algeria	165	Hohenzollern	185
Bolivia	165	Lahn	185
Calabria	165	Aller	185
California	165	Trave	185
Perugia	165		
Karamania	165		
Victoria	165		
Hesperia	165		

NOTA. — I piroscafi segnati con asterisco non furono visitati dopo il 1° settembre 1901. Il nolo ad essi relativo sarà fissato secondo il risultato della visita.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Transatlantica di Barcellona (1).		*Isla de Panay	—
*Alfonso XII	—	Leon XIII	175
*Alfonso XIII	—	*Montevideo	—
*Alicante	—	*Montserrat	—
*Antonio Lopez	—	*P. de Satrustegui	—
Buenos Aires	175	*Reina M. Cristina	—
*Cataluña	—		
*Ciudad de Cadiz	—	Italo Oberti.	
*Isla de Luzon	—	Balilla	165

(Havre-Nuova York: Napoli-Boston: Palermo-Nuova Orleans).

Compagnie générale Transatlantique (2)		Dominion Line.	
(Linea Havre-Nuova York).		(Linea Napoli-Boston).	
*Aquitaine	Fr. 150	*Canada	L.it. —
*Bretagne	" 150	Commonwealth	" 190
*Champagne	" 150	*Cambroman	" —
*Gascogne	" 150	*Dominion	" —
*Lorraine	" 150	New England	" 190
*Navarre	" 150	*Vancouver	" —
*Savoie	" 150		
*Touraine	" 150	Navigazione Generale Italiana.	
		(Linea Palermo-Nuova Orleans).	
		Per tutti i piroscafi	195

(1) La linea Genova-Nuova York si prolunga fino all'Avana (nolo approvato come massimo lire 200) ed a Vera Cruz (nolo approvato come massimo lire 225).

(2) Con imbarco all'Havre. Le spese ferroviarie dall'Italia al porto d'imbarco sono a carico dell'emigrante. Ecco alcuni esempi della spesa che può incombere all'emigrante a posto intero:

Lucca-Modane	L. 23.00	}	Torino-Modane	L. 5.60	}
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	
Milano-Modane	L. 13.15	}	Genova-Modane	L. 14.35	}
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	
Venezia-Modane	L. 26.60	}	Ferrara-Modane	L. 28.65	}
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New-York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	

La Compagnia fu autorizzata a vendere biglietti di viaggio per mezzo di proprii rappresentanti residenti nel Regno, non oltre i limiti meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Navigazione Generale Italiana.		
Washington	160	Re Umberto 160
*Marco Minghetti	—	Minas 160
Sempione	160	Colombo 160
Per ogni altro piroscalo della linea del Plata	160	
La Veloce.		Ottavio Zino.
Savoia.	160	Attività 160
Nord America	160	Equità. 160
Duca di Galliera	160	
Duchessa di Genova.	160	Transports maritimes.
Venezuela	160	*Algérie —
Centro America.	160	Espagne 160
Città di Milano	160	France 160
Città di Torino	160	Italie 160
Città di Genova.	160	Les Alpes 160
Piemonte	160	Les Andes 160
Etruria	160	Provence 160
Las Palmas	160	*Savoie. —
		*Alsace. —
		*Bretagne. —
Ligure-Brasiliana.		Nivernais 160
Rio Amazonas	160	Orléanais 160

(Da Genova a Belem ed a Manaos).

Ligure-Brasiliana.

Rio Amazonas	}	
Re Umberto		per Belem (Parà) 160
Minas		per Manaos (Amazzoni) 185
Colombo		

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Navigazione Generale Italiana.		
Sirio	185	Perseo 185
Orione	185	*Vincenzo Florio. —
		Sempione 170
		Manilla 170

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

La Veloce.	Transports Maritimes.
Savoia 185	*Algérie —
Nord America 185	Espagne 170
Duca di Galliera 185	France 170
Duchessa di Genova. 185	Italie 170
Venezuela 185	Les Alpes 170
Centro America 185	Les Andes 170
Città di Milano 170	Provence 170
Città di Torino 170	*Savoie. —
Città di Genova 170	*Alsace. —
Piemonte 170	*Bretagne. —
Etruria 170	Nivernais 170
Las Palmas 170	Orléanais 170
Italia.	Transatlantica di Barcellona.
Toscana 170	*Alfonso XII —
Ravenna 170	*Alfonso XIII —
Antonina 170	*Alicante —
La Plata. 170	*Antonio Lopez —
	Buenos Aires. 170
	*Cataluña. —
	*Ciudad de Cadiz —
	*Isla de Iuzon. —
	*Isla de Panay. —
	Leon XIII 170
	*Montevideo. —
	*Montserrat —
	*P. de Satrustegui —
	*Reina M. Cristina —
Ercole Saviotti.	
Regina Elena 165	
Calabro 165	
Britannia 165	
Luis Huguet y Furriol.	
J. Jover Serra 170	
Miguel Jover 170	

Linea Genova-Centro America.

Società « La Veloce ».

Las Palmas.	} S. Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra, Colon }	180
Etruria		180
Piemonte		180

Roma, 10 marzo 1902.

L'IMMIGRAZIONE E LE COLONIE ITALIANE NELLA PENNSYLVANIA ⁽¹⁾

(Relazione del conte A. DALL'ASTE BRANDOLINI, R. V. Console in Filadelfia).

I. — Lo Stato di Pennsylvania.

La Pennsylvania fu una delle 13 colonie le quali, proclamata l'indipendenza nel 1776, fondarono la Confederazione degli Stati Uniti di America. Essa è anche chiamata lo Stato *Keystone*, cioè la pietra-chiave di questo ammirevole edificio che ora formano i 45 Stati assieme confederati. La superficie della Pennsylvania è di 117,100 chilometri quadrati, cioè poco meno della metà d'Italia (km. q. 286,589). La sua popolazione è attualmente (secondo il censimento del 1900) di 6,302,115 abitanti; nel 1890 era di 5,258,014.

Agricoltura ed industrie. — I seguenti dati statistici danno un'idea delle ricchezze di questa contrada.

I principali prodotti agricoli dettero, nel 1900, una produzione del valore seguente:

Fieno per 185 milioni di lire;
 Grano per 75 milioni;
 Granturco per 75 milioni;
 Segala per 60 milioni;
 Patate per 30 milioni.

La produzione delle miniere e cave nel 1899 fu stimata per quantità e per valore nel modo seguente:

Carbone minerale di 687 miniere: Antracite tonnellate 60 milioni, per 400 milioni di lire; Bitume tonnellate 74 milioni, per 720 milioni di lire;
 Petrolio barili 13 milioni, per 85 milioni di lire;
 Ferro tonnellate 1 milione, per 10 milioni di lire;
 Calcare da calce, lavagna, marmi e graniti, per 35 milioni di lire.

(1) Per altre notizie sugli Italiani negli Stati Uniti, veggasi il n. 2 del *Bollettino*.

I prodotti di alcune industrie metallurgiche furono, sempre nel 1899:

Ferro lavorato tonnellate 6,542,000;
Acciaio Bessemer tonnellate 6,466,000.

Le varie industrie del ferro avevano ben 855 stabilimenti, per 93 lavorazioni differenti, con un capitale di 1,225 milioni di lire, ed un prodotto complessivo di 1,660 milioni di lire. Occupavano 182,000 operai, i quali ricevevano 365 milioni di lire per salari. Passando alle altre industrie, nel 1899 vi erano 813 manifatture di lana e cotone, con un capitale di 287 milioni di lire ed un prodotto del valore complessivo di 580 milioni di lire. Nello stesso anno erano in attività 73 distillerie di grano e frutta; 5402 manifatture di tabacchi e tante e tante altre industrie che è impossibile enumerare.

Ferrovie. — Le ferrovie della Pennsylvania avevano raggiunto, nel 1900, uno sviluppo di km. 16,640 (quelle italiane nel 1899 misuravano km. 15,400), e le linee tramviarie cittadine e rurali rappresentavano una lunghezza di km. 3036.

Banche. — La situazione delle Banche e degl'Istituti di credito e risparmio era, alla fine dell'anno 1899, la seguente:

	NUMERO	CAPITALE in milioni di lire	RISERVA in milioni di lire	DEPOSITI in milioni di lire (1)
Banche Nazionali	478	380	685	2,320
Banche di Stato	95	40	455	365
Istituti di prestiti e di credito .	97	200	1,170	800
Casse di risparmio	17	...	575	525
Totale	687	620	2,885	4,010

Finanze. — Nel 1899 le *entrate* del bilancio dello Stato ammontarono complessivamente ad 85 milioni di lire; le *spese* a 75 milioni.

(1) È da notarsi che ogni persona, anche non commerciante, tiene il suo danaro in conto corrente presso una Banca, e ne dispone con *chèques*, anche per i più piccoli pagamenti.

Sono cifre modeste, ma si deve tener presente che le municipalità sono gravate di molte spese, che in Italia vanno a carico dello Stato, quali sarebbero quelle per l'istruzione secondaria, per la milizia cittadina e la polizia, per i ponti e le strade nella circoscrizione del comune, ecc.

Città principali. — Harrisburg, capitale della Pennsylvania, conta solo 50,000 abitanti, ed è città con poche industrie e senza importanza commerciale. La vera metropoli è Filadelfia, la quale conta 1,293,697 abitanti ed è la terza città degli Stati Uniti (dopo New-York e Chicago), non solo per popolazione, ma anche per le industrie e per la floridezza del commercio terrestre e marittimo. Quest'ultimo è fatto pel fiume Delaware, che forma il porto naturale di Filadelfia. Vengono poi Pittsburg ed Allegheny, le città gemelle, divise solo dal fiume Allegheny, le quali contano complessivamente 451,512 abitanti e sono il centro della grande industria del ferro e dell'acciaio; infine Scranton, con 102,026 abitanti, la quale trovasi nella regione più ricca di miniere carbonifere.

II. — Gl'Italiani nella Pennsylvania.

Numero degl'Italiani e colonie italiane in Pennsylvania. — È difficile dire quando si siano formati i primi nuclei coloniali italiani in questo Stato, poichè non fu mai organizzata e neppure aiutata dal Governo una corrente immigratoria, onde la immigrazione nostra fu veramente spontanea.

Un vecchio connazionale, giunto qui nel 1859, mi disse che in quel tempo non si contavano in Filadelfia che una cinquantina d'Italiani, per la maggior parte liguri. Questi prosperarono facilmente, ed i pochi superstiti sono ora agiati, e qualcuno milionario. Essi chiamarono ed allettarono a raggiungerli nuove persone, le quali si sparsero a poco a poco in tutto lo Stato.

Nell'anno 1878 v'erano a Filadelfia circa 3000 Italiani, dei

quali il R. V. Console d'allora scriveva (1): " La colonia si compone d'Italiani di tutte le provincie del Regno: i genovesi sono in maggioranza, quindi vengono quelli delle provincie napoletane e siciliane. Sono industriosissimi, non vi è un accattone..... Quelli che godono una prosperità, ben inteso relativa, sono in Filadelfia stabiliti da parecchi anni; i nuovi arrivati, stante la cattiva situazione degli affari, non vi si trattengono, e vanno a tentare la sorte altrove..... La loro condotta è esemplare, si amano e si sostengono reciprocamente.... „.

Quei pochi Italiani seppero riunire i fondi per un monumento marmoreo a Cristoforo Colombo, monumento che nel 1876 (centenario della indipendenza americana) regalarono, con solenne cerimonia, alla città di Filadelfia.

Siccome la crisi economica, a cui accennava il R. V. Console nel 1878, non cessò tanto presto, l'immigrazione nostra rimase quasi stazionaria per qualche anno. Solo dopo il 1885 essa prese un vigoroso impulso, e nel 1892 si poteva calcolare vi fossero 20,000 Italiani in Filadelfia, ed altrettanti nel restante della Pennsylvania (2).

Il censimento americano dell'anno 1890 contava 24,000 Italiani nella Pennsylvania, sopra un totale di 665.000 Italiani negli Stati Uniti. Ma le statistiche ufficiali rimangono al disotto del vero, perchè comprendono tra gl'indigeni gli stranieri naturalizzati, mentre le autorità consolari ritengono per Italiani i nati nel Regno ed i loro figli nati negli Stati Uniti, anche se abbiano acquistata la cittadinanza americana. Forse pure un certo numero dei nostri connazionali si fanno inscrivere come Americani nel censimento, sia per ignoranza, sia per non volersi dichiarare stranieri, od

(1) Vedasi il rapporto del conte Galli, R. V. Console in Filadelfia, sullo Stato di Pennsylvania, nel Bollettino consolare del Ministero degli affari esteri, febbraio 1878.

(2) Vedasi il rapporto del R. Console A. Raybaudi Massiglia nel volume *Emigrazione e Colonie*, Roma, 1893, pag. 460.

anche per la speranza di ottenere qualche beneficio coll'accettare la qualifica di Americani.

Una statistica che potrebbe far conoscere con maggiore esattezza, in un dato anno e per ogni Stato dell'Unione, se non la popolazione italiana stabile, almeno il movimento di essa, sarebbe quella compilata dall'Ufficio americano dell'immigrazione, il quale, all'arrivo degli emigranti, prende nota del loro numero per nazionalità e per lo Stato dell'Unione in cui vanno. Ma una siffatta suddivisione per Stati non fu cominciata che nel 1897; e così, mentre sappiamo che dal 1882 al 1891 arrivarono negli Stati Uniti 351,628 Italiani e nel decennio seguente (cioè fino al 30 giugno 1901) ne giunsero complessivamente 711,297, non si hanno che i seguenti dati per gli Italiani recatisi nella Pennsylvania:

1897	1898	1899	1900
6,836	5,620	9,750	14,764

In mancanza di notizie ufficiali, son ricorso per informazioni a persone meritevoli di fiducia, viventi nei vari centri coloniali, ed ho potuto calcolare approssimativamente l'importanza numerica delle principali colonie italiane nella Pennsylvania.

Ho così formato un quadro, che segue in appendice alla presente relazione. In esso non sono comprese nemmeno tutte le colonie; di parecchie fu impossibile aver notizie per mancanza di persone capaci di fornirle; altre rimangono forse ignorate, tanto vivono appartate e lontane. Si può affermare, poi, che in ogni villaggio della Pennsylvania si trovano Italiani; essi sono sparsi anche fuori dei centri di abitazione, in mezzo ai boschi o nei monti, dove vi è una strada da aprire, una ferrovia in costruzione, una miniera od una cava aperta. Così per venticinque città si è potuta stimare la popolazione italiana in circa 150,000 individui; e non credo di esagerare dicendo che ad essi devono aggiungersi altri 15,000 almeno, raggiungendosi così un totale di circa 165 mila Italiani attualmente stabiliti in tutta la Pennsylvania, compresi quelli ivi nati.

I nuclei coloniali cittadini sono formati in famiglie, almeno nel loro maggior numero, e rappresentano una popolazione stabile destinata a fondersi, alla seconda generazione, col popolo americano. Si può calcolare che gli uomini atti al lavoro che vivono soli, o per essere scapoli o per aver lasciata la famiglia in Italia, siano in tutto almeno 40,000 (nella sola città di Filadelfia ve ne saranno 15,000). Questi rappresentano l'emigrazione fluttuante che si reca dove vi è ricerca di lavoro temporaneo, sia nello Stato, sia fuori dello Stato, e rimpatria facilmente, per poi ritornare con la stessa facilità. Vennero qui soli, o per tentare l'esperimento della nuova vita senza troppi aggravii, o perchè loro mancavano i mezzi per portar seco la famiglia. Ma siccome la vita è facile ed il guadagno sufficientemente largo, giacchè il mantenimento di un operaio costa dai 25 ai 40 soldi al giorno, mentre la paga giornaliera minima è di lire 6.60, così i più finiscono o per chiamare presso di sé la famiglia, o per accasarsi, qualche volta facendo venire la futura sposa dall'Italia. Pochi sono quelli che dimenticano i doveri verso le povere famiglie lasciate in Italia e ne formano una illegittima. Quanto sieno solleciti pei loro cari lontani i nostri operai, è provato dal danaro che essi spediscono loro. Sono milioni di lire che dalla Pennsylvania si mandano ogni anno in Italia.

Province d'origine. — Nel quadro annesso alla presente relazione, dopo il numero degli Italiani sono indicate le province od almeno le regioni di provenienza. Non sono riuscito, eccetto per Filadelfia, a stabilire la percentuale con cui ciascuna regione è rappresentata nelle varie colonie; tuttavia si può calcolare approssimativamente che le province meridionali comprendano i nove decimi della popolazione italiana della Pennsylvania. Gli Abruzzi, la Basilicata, le Calabrie forniscono il maggior contingente, poi viene la Sicilia; le Puglie sono poco rappresentate. Quanto alle altre regioni, la Liguria va perdendo terreno, perchè le prime emigrazioni non vennero continuate; la Toscana, l'Umbria ed il Lazio non contano che piccoli nuclei di emigrati; e pochi pure ne hanno

l'Emilia, il Piemonte, la Lombardia, e il Veneto; nessuno la Romagna.

È difficile assegnare le ragioni di questa prevalenza dell'elemento meridionale su quello dell'Italia centrale e settentrionale nell'emigrazione per gli Stati Uniti e specialmente per la Pennsylvania. Certo le correnti emigratorie si formano per il richiamo dei precedenti emigrati. Un individuo che ha trovato da star bene, ne chiama almeno dieci, e quei dieci altri dieci ognuno, e quindi l'aumento ha luogo con progressione geometrica. Ma se questa fosse la legge costante e regolatrice della emigrazione nostra, si dovrebbero avere qui più Liguri che Italiani di ogni altra regione, perchè liguri furono i primi giunti in maggior numero e quelli che fecero le maggiori fortune; invece i Liguri decrescono di numero, perchè non si rinnovano. Io credo che la preferenza che i meridionali danno agli Stati Uniti sugli altri paesi d'immigrazione dipenda da questo, che essi, nati contadini, ma abituati a vivere nei loro paesetti, cercano più che ogni altro vantaggio, di continuare la loro vita cittadina, e, avendo attitudini speciali per adattarsi ad ogni sorta di lavoro manuale, vengono qui, dove, così nelle grandi città, come nei piccoli villaggi, trovano facili occupazioni, quali non troverebbero altrove.

In tutta la Pennsylvania, dove pure vi sono tante e così ubertose terre, si contano pochissimi emigranti meridionali che accettino di collocarsi come coltivatori. I settentrionali, all'opposto, si riversano nei paesi dove l'opera del contadino è più ricercata, e dove le terre sono offerte gratuitamente o a buone condizioni: quindi nel Sud America prevale l'elemento settentrionale.

Occupazioni degl'Italiani. — Gli agricoltori meridionali, per quanto rifuggano dalla colonizzazione, non rinunciano alla vanga; i più infatti lavorano, come essi dicono, colla *sciabola* (corruzione curiosa di *shovel*, pala) negli sterri, nelle aperture di strade, nella costruzione di ferrovie, ecc.; altri diventano minatori nelle miniere di carbone e di ferro, nelle cave di marmi, di granito, di calcare e di lavagna.

Questo è l'inizio di ogni contadino arrivato in questo nuovo mondo: inizio facile, sicuro, lucroso, pel quale non occorre nè un giorno di attesa a trovar lavoro (tanta è la ricerca dei manovali), nè un giorno di tirocinio, nè la conoscenza di una parola d'inglese. Tale non è però lo stato in cui tutti rimarranno. Tra le più vive aspirazioni di questi lavoratori vi è quella di diventare piccoli imprenditori o di cambiarsi in negozianti al minuto. Questo lo chiamano entrare in *bisinnisse* (da *business*); e molti vi riescono, se sono intelligenti ed economi e se sanno parlare alla meglio l'inglese. Questi sono qualche volta i primi passi verso più alta meta. Se i contratti si allargano, se il minuscolo negozio prospera, negozio che comincia quasi sempre con un banco (*stand*) all'aperto, specialmente per frutta, non si sa dove il fortunato potrà arrivare.

Ma non tutti gli emigranti sono agricoltori: anche i principali mestieri sono tra essi rappresentati.

I più remunerati e ricercati sono i muratori, gli scalpellini, i sarti e i barbieri. Coloro che sono valenti in queste arti, non le abbandonano facilmente: in esse è possibile salire da semplice operaio a capomastro, e da capomastro a padrone od intraprenditore. Anche qui vi è tutta una carriera da percorrere.

Per chi non vi è posto assolutamente in tutta la Pennsylvania è per i così detti " operai della penna „: e che vi potrebbero fare? In un paese dove si scrive a macchina, non occorre chi possieda una bella calligrafia; in un paese dove si parla l'inglese, chi parla solo l'italiano è inutile, se non offre altro che le sue cognizioni. Conosco alcuni connazionali che ottennero qualche *impiego*, ma essi dovettero passare per sì lunga e spesso penosa trafila, che non sarebbe da consigliare altri a tentar la ventura.

La stessa cosa dicasi per tutti i professionisti, eccezione fatta, forse, pei medici e pei maestri o direttori di musica. Di medici italiani in tutta la Pennsylvania ve ne sono 13, dei quali 9 sono stabiliti in Filadelfia. È un numero davvero esiguo per una sì grande popolazione italiana. Esso prova che la richiesta è poca,

e ciò perchè l'Italiano, il quale sappia già un po' l'inglese, va da medici gratuiti, o, potendo pagare, si compiace di essere cliente di un dottore americano. Bisogna poi dire che molti di questi fanno un gran lavoro per procurarsi una clientela d'Italiani, perchè questi sono stimati sicuri e solleciti pagatori. Ma la causa vera, per cui i medici italiani sono così scarsi, è l'obbligo imposto dallo Stato di Pennsylvania a tutti i medici, anche americani, di sottoporsi, affine di ottenere la licenza d'esercizio, ad un esame che comprende tutte le materie di studio dei corsi universitari.

Quest'esame è rigoroso e dev'essere fatto in inglese, il che costituisce una difficoltà quasi insormontabile pei nostri dottori, anche valenti, qui giunti di fresco. Un brillante avvenire è invece assicurato ai nostri connazionali che iniziassero qui i loro studi e qui si addottorassero. Abbiamo già due di questi dottori italo-americani, ed uno sta ora compiendo i corsi universitari.

Di maestri di musica e di canto da camera non v'è bisogno: e quelli che vi sono guadagnano poco, perchè la concorrenza ed il sistema di dar lezioni a classi intere hanno fatto abbassare le retribuzioni fino a lire 1. 25 per ogni lezione. Questo è invece un buon momento pei direttori e abili suonatori di banda. L'Americano ama molto la musica all'aperto, ed una buona banda è la migliore attrattiva nei numerosi parchi e negli stabilimenti balneari aperti nella stagione estiva. Le bande italiane, grazie ad alcune che si distinsero davvero, come la *Banda Rossa*, la *Royal Marine Band of Italy*, la *Royal Italian Band*, la *Liberati's Band*, sono ricercate, e se ne formano delle nuove con nomi cari agl'Italiani, come: *The King Humbert's Artillery Band*, *The Rossini Band*, *Banda Savoia*, *Banda Trinacria*, ecc. Le migliori restano unite l'intero anno, e dopo la stagione estiva fanno il giro degli Stati Uniti, dando concerti nei teatri delle principali città; le altre si sciogliono, ed i musicanti riprendono i loro mestieri.

Tra gli esercenti le arti belle abbiamo ben pochi connazionali, e questi, piuttosto che artisti nel senso vero della parola, sono dei professionisti che fanno buoni affari. Citerò alcuni pittori decora-

tori; qualche scultore di ornato; una schiera di mosaicisti, specialmente pei lavori di pavimentazione, stretti in fiorente società; qualche intagliatore in legno; ed infine, modesti, ma non senza un certo genio artistico, dei formatori e stuccatori, per la maggior parte della provincia di Lucca. Tutti questi professionisti sono stabiliti in Filadelfia, e vanno a lavorare anche fuori; sono bene remunerati, e qualche volta assumono lavori a cottimo con discreti guadagni.

Nei commerci, nelle industrie, negli affari gl'Italiani non hanno raggiunto una posizione molto elevata nella Pennsylvania.

Commercianti all'ingrosso ed importatori per via diretta non ne abbiamo alcuno. Anche i pochi più ricchi sono piuttosto bottegai, venditori al minuto, dediti specialmente al commercio della frutta, dei generi alimentari, del vino, o modesti negozianti di stracci, di ferro vecchio, ecc. Tra gli industriali si contano vari fabbricanti di paste che fanno ottimi affari, alcuni fabbricanti di mandolini, due fabbricanti di bigliardi, qualche ebanista con officine bene impiantate, un fabbricante di sigari, un proprietario di cave di pietre. Industriali possono pure considerarsi i noleggiatori di carri e carrozze, che sono in piccolo numero, e tre imprenditori di pompe funebri, stabiliti in Filadelfia, i quali fanno buoni guadagni.

Persone dedite agli affari sono pure i così detti *banchieri*. Il banchiere italiano è piuttosto un agente di collocamento di operai, un rivenditore di biglietti di ferrovia e di passaggi marittimi, ed il tramite per il quale l'operaio invia i suoi risparmi in Italia.

Questo servizio utilissimo, anzi necessario, malgrado l'esistenza dei vaglia internazionali, pel contadino che non sa parlare l'inglese e non sa scrivere, è fatto dal banchiere per mezzo di un suo corrispondente in Italia, che di solito è una Casa bancaria di prim'ordine, a cui il banchiere stesso invia gli ordini di pagamento, con una nota comprendente il nome e l'indirizzo di ogni singolo destinatario, e contemporaneamente una tratta bancaria comprata sulla piazza, contenente la intera somma da pagarsi. Il

corrispondente, alla sua volta, stacca subito altrettanti vaglia postali quanti sono i destinatari, e con lettera assicurata spedisce a questi la somma in biglietti di banca, inviando poi in America le ricevute per garanzia dei mittenti. Il premio pagato da costoro per tale servizio è variabile, ma sempre mite, specialmente in Filadelfia, dove il rilevante numero dei banchieri (sono 20) produce una concorrenza tale, che il guadagno ricavato dalla loro industria non darebbe loro da vivere, se essi non si aiutassero in altro modo e con altre industrie. Infatti vi ha tra essi chi tiene negozio, o si fa imprenditore di lavori. I banchieri esercitano quasi tutti l'ufficio di *Notary Public*; scrivono le lettere dei clienti e ricevono quelle loro dirette; fanno loro da interpreti, quando ne hanno bisogno; insomma compiono una quantità di servigi per coloro che non saprebbero fare da sé. Fin qui nulla si potrebbe trovare che renda il piccolo banchiere italiano men che degno di stima: certo egli non è un usuraio, benché presti spesso danaro o venda un biglietto ferroviario o marittimo a credito. Però il punto debole pel banchiere vi è, ed è questo: egli accetta i depositi dell'emigrante a titolo gratuito, e poi l'investe a suo modo. Se in un momento di panico tutti i depositanti pretendono la restituzione del loro danaro, è chiaro che egli non potrà adempiere per il momento ai suoi impegni; se poi avesse fatti cattivi affari, non lo potrà mai. Quindi il fallimento e la fuga sono una minaccia che pende sul capo, non solo del cliente troppo fiducioso, ma del banchiere stesso. Però io devo dichiarare che, eccetto un caso oramai lontano, in Filadelfia non si sono avute di queste catastrofi. I banchieri attuali si mostrano degni della fiducia che loro dimostrano i clienti, e del resto anche i contadini nostri hanno oramai imparata la strada delle Casse di risparmio, le quali presentano una maggior sicurezza e danno anche un piccolo interesse. Nella principale Cassa di Filadelfia il concorso dei nostri connazionali è tale, che da molti anni vi è stato messo appositamente un impiegato italiano.

Condizioni economiche, sociali e morali. — Da quanto sono venuto dicendo fin qui, e dai dati riportati nel quadro statistico

circa i salari medi degli operai ed il capitale posseduto dagli Italiani, si deduce che la loro situazione nella Pennsylvania è abbastanza soddisfacente. Assidui al lavoro, sobrii, economi, i nostri connazionali hanno le migliori armi per conquistare il posto a cui possono aspirare, a seconda della loro capacità, in questo paese di sì grandi risorse, dove la mano d'opera è tanto ricercata, dove tante possibilità vi sono di far fortuna. Non dico già una straordinaria e repentina fortuna, ma quella che consiste nel salire a grado a grado la scala del lavoro fino a divenire capo di altri lavoratori, e nell'accumulare un modesto capitale, fonte di nuove attività per chi lo conquistò, e base per ascendere a più nobile meta per la generazione novella. Nelle colonie nostre non vi sono ricchi a milioni, ma sono migliaia e migliaia i piccoli proprietari e coloro che hanno investito un capitale considerevole nel commercio o in qualche industria; forse a centinaia si contano coloro che dispongono di più che centomila lire; ed alcuni posseggono anche una fortuna maggiore. Non vi sono accattoni, come non vi erano, a quanto riferiva il conte Galli, allorché gl'Italiani erano poco più di 3000 in tutta la Pennsylvania. Se vi sono disgraziati che, o per malattie o per la perdita del capo di famiglia, cadono nel bisogno o nella miseria, l'assistenza dei compaesani soccorre prestamente ai più urgenti bisogni, e le numerose istituzioni ospitaliere e di carità, fiorenti in questo paese, provvedono al resto. Ciò posso affermare anche per mia esperienza, giacché sono rarissimi coloro i quali ricorrono al Consolato per ottenere sussidi od il rimpatrio. Senza voler dipingere questo paese come una terra promessa per gl'Italiani, essi in generale vi si trovano bene. Se il clima è una condizione di benessere, pur esso contribuisce a rendere la Pennsylvania gradita ai nostri emigranti, perché, malgrado che l'estate vi sia caldissima, almeno nella parte declinante al mare, e l'inverno rigido da pertutto, esso è adatto alla tempra dell'Italiano, e l'aria salubre e le igieniche condizioni delle città e delle abitazioni rendono la vita sana e confortevole.

Le condizioni *civili* e *sociali* degl'Italiani sono pure soddisfa-

centi. Non è più vero che essi in generale, e specialmente quelli del sud, siano considerati come emigranti *undesirable*: le loro qualità sono ora giustamente apprezzate e la loro opera è ricercata. Ben visti anche dalle autorità, presso le quali trovano in generale giustizia ed assistenza, gl'Italiani non hanno qui nomignoli odiosi, nè sono oggetto di caricature o di articoli critici, di cui il fondo sia pietà o maldicenza. Ed essi meritano la considerazione ed il rispetto degli ospiti, perchè vivono decentemente, non esercitano mestieri vili, sono frugali, ma non miserabili, non chiedono l'elemosina per mestiere. E nemmeno danno il triste spettacolo, lamentato altrove, di inviare i figli a vagabondare per le strade, per vendere giornali o fare i lustrascarpe. Anche i suonatori ambulanti d'organo, d'arpa o di violino esercitano il loro mestiere senza importunare il pubblico e con una certa dignità. Vanno a suonare dinanzi alle case di chi li gradisce, e si formano una clientela fissa; al passante non domandano nulla.

Anche nelle relazioni con coloro che li occupano i nostri operai non incontrano, per solito, difficoltà. Raro è il caso in cui siano defraudati delle loro mercedi.

La legislazione dello Stato, per quanto riguarda l'assicurazione degli operai e le responsabilità degli assuntori di lavori e capi-fabbrica verso i loro impiegati, non fa distinzione tra cittadini e stranieri: quindi i nostri connazionali hanno diritto ai benefici di queste leggi in caso d'infortuni sul lavoro. Di fatto, però, molte volte non si riesce a stabilire la colpa o la negligenza del padrone o della Compagnia, ed ogni azione giudiziaria diventa inutile.

Le disposizioni municipali invece, almeno per la città di Filadelfia, fanno una distinzione di trattamento tra nazionali e stranieri, proibendo l'impiego di questi ultimi in qualsiasi lavoro da eseguirsi nella città, anche se compiuto da un appaltatore.

La conseguenza di tale restrizione è che, se l'appaltatore non pagasse i suoi operai stranieri, questi (in quanto furono impiegati contro il divieto della legge) non avrebbero alcun diritto a proce-

dere contro di lui per le vie legali. Tale massima, oltre che ripugna ai principi del diritto, è anche in disaccordo con la costituzione dell'Unione e coi vigenti trattati che gli Stati Uniti hanno con le principali nazioni del mondo. Essa fu stabilita in una sentenza di una delle Corti di Pennsylvania, che tuttora potrebbe essere impugnata innanzi alla Corte Suprema. Un'altra massima pure ledente i diritti degli stranieri è questa, che la moglie od i genitori dell'operaio che morì per accidente sul lavoro, se vivono all'estero, non hanno diritto ad indennità alcuna, perchè deve ritenersi, secondo una sentenza della Corte, che essi, formando una famiglia separata, non dipendessero per la loro sussistenza dal parente defunto, e perchè, del resto, i Tribunali americani non hanno da tutelare gli stranieri che non risiedono qui, essendo le leggi americane fatte per i cittadini e per coloro che vivono sotto l'impero di esse.

Passando ad accennare alle condizioni *morali* degli Italiani, rileverò come le informazioni siano concordi nell'affermare che esse sono buone. Naturalmente, in una così grande massa ed in popolazioni italiane che per alcune città, come Filadelfia e Pittsburg, superano quelle delle nostre città di media popolazione, vi sono anche i tristi ed i violatori della legge; ma in complesso si può dire che i nostri emigranti hanno migliorato, sul suolo americano, le loro condizioni morali.

A due cause si può attribuire questo miglioramento: il benessere e l'occupazione continua, che tolgono molte ragioni di mal fare; il rispetto, anzi la soggezione che gl'Italiani sentono qui per l'autorità e per gli Americani. Essi diventano persino più educati e meno chiassosi, tengono quel contegno di riserbo e quel fare tranquillo e serio che è proprio del popolo americano.

Della scarsa criminalità degl'Italiani nello Stato di Pennsylvania, la miglior prova è che attualmente nell'*Eastern Penitentiary*, che è la casa di pena per una metà dello Stato, vi sono soltanto 50 nostri connazionali.

L'istruzione dei nostri emigranti lascia sempre molto a de-

siderare, specialmente per i contadini. Ma anche per questo lato vi è un miglioramento, per coloro almeno che assorgono a fortuna maggiore, e per quelli che giunsero in America in giovane età. Le nuove generazioni acquistano un grado più elevato nella condizione sociale, giacché esse non trascurano l'istruzione, e si avvantaggiano nel contratto con gli Americani. Questo contatto però non è così frequente come si crederebbe. Le colonie italiane, quando sono numerose, si concentrano in quartieri propri, fanno vita tra loro, tra loro commerciano, e mantengono i loro usi e costumi, tanto che molti si accorgono appena di essere all'estero, nè hanno bisogno di parlare in inglese. La difficoltà della lingua è una delle ragioni di questa comunanza di vita, la quale, se ha lo svantaggio di rimpiccolire il centro di attività degli individui, li mantiene però con tutte le caratteristiche nazionali ed impedisce la completa *americanizzazione* dei giovani qui nati.

La naturalizzazione. — Non si potrebbe ripetere per lo Stato di Pennsylvania quanto fu alcune volte affermato per gli Stati Uniti, che “ *i due terzi degl'Italiani si naturalizzano, perchè il voto politico è la chiave del successo.* „

Nella Pennsylvania parrebbe, dalle informazioni ricevute, che i naturalizzati rappresentino appena il quinto degli uomini che avrebbero diritto al voto. Per Filadelfia questa cifra è molto minore; infatti nelle elezioni non si poteva far conto che su un duemila Italiani votanti. Ammettendo anche che gli elettori siano in maggior numero, ma non si valgano del loro diritto, e raggiungano anche il numero di quattromila, questo non rappresenterebbe che la settima parte di coloro che potrebbero farsi inscrivere come elettori.

Questa astensione è la migliore prova che il voto non è necessario per il nostro lavoratore. È vero che per divenire impiegato dello Stato o del Comune è imposta, di fatto, se non per legge, la condizione di essere cittadino americano, nonché di votare per l'amministrazione al potere; ma un operaio elettore, che non dispone se non del proprio voto, otterrà tutt'al più un posto di spazzino co-

munale, o sarà occupato, secondo il suo mestiere, in qualche opera pubblica. Però, siccome non manca la ricerca della mano d'opera, non vi è alcun bisogno di far ressa attorno a tali posti.

Tra i nostri Italiani pochi possono elevarsi a *bosses* politici, perchè mancano loro troppi requisiti, e perchè le masse non si prestano a questo gioco. Vi sono in Filadelfia otto circoli o *clubs* politici di Italiani, che fra tutti non contano nemmeno 200 soci. Sono altrettanti piccoli stati maggiori, operanti senza alcun accordo ed unione, e senza soldati.

Ma se può contestarsi l'utilità, per gli Italiani, di partecipare al voto e di prender viva parte alle lotte politiche, lo stesso non può dirsi per ciò che riguarda l'acquisto della cittadinanza.

La costituzione degli Stati Uniti offre, a facili condizioni, allo straniero qui stabilito, la naturalizzazione. Anzi, nel suo spirito, la legge la desidera, la pubblica opinione la domanda, e coloro, cui lo straniero si rivolge per impiego, spesso la pretendono. Se l'immigrante resta straniero, viene guardato con una certa diffidenza; se si naturalizza, è considerato come un buon cittadino che ha gli stessi diritti e doveri di chi nacque negli Stati Uniti. La stampa e gli stessi pubblici poteri insistono in ogni occasione sulla necessità che gli immigranti diventino cittadini, per farne utili cooperatori della grandezza del paese (1).

Qualche volta gli Italiani non sono ritenuti immigranti "desiderabili", perchè pochi sono quelli che si naturalizzano, il che avviene non già per la loro ritrosia (giacchè l'acquisto della cittadinanza americana è da essi ambito, nè per il proposito di rimpatriare (perchè di fatto molti si stabiliscono definitivamente

(1) Il Presidente Roosevelt, nel suo messaggio inviato al Congresso il 3 dicembre 1901, così si esprime in proposito: " La presente legge sulla immigrazione non è soddisfacente. A noi occorrono onesti e capaci immigranti, in grado di divenire cittadini americani: immigranti che vengano in questo paese per rimanervi, che portino qui un corpo robusto, un cuore aperto, intelligenza, il proposito di fare il proprio dovere e di allevare i figli come membri della comunità americana. " osservanti delle leggi e timorosi di Dio ".

in questo Stato, e del resto nessun naturalizzato incontrò difficoltà od ebbe rimproveri in patria per avere acquistato la nuova cittadinanza), ma piuttosto per mancanza della necessaria coltura, per cui non possono sostenere l'esame in inglese che precede la naturalizzazione.

Io sono convinto che per gl'Italiani, come per tutti gli stranieri qui stabiliti, la naturalizzazione sia vantaggiosa, anzi quasi necessaria.

Gl'Italiani e la madre patria. — L'immigrazione nostra in questo Stato è, nella gran maggioranza, permanente. Le cause di questa permanenza sono però fuori della volontà degli emigranti; esse costituiscono per loro una specie di fatalità, che accettano a malincuore. Infatti nessuno vuol riconoscere di avere per sempre abbandonato il suo paese, e non vi ha chi, ad ogni occasione, non esprima la speranza ed il proposito di rivederlo. Questi Italiani sono, senza distinzione di parti politiche, buoni patrioti, e non tralasciano di commemorare le solennità nazionali e di unirsi alla madre-patria, così nelle sue gioie come nei suoi dolori. Per non ricordare che le manifestazioni più recenti, citerò le solenni onoranze funebri, tanto religiose che civili, tributate alla memoria del compianto Re Umberto, non solo in Filadelfia, dove assunsero l'importanza di un avvenimento cittadino, ma in ogni città e villaggio della Pennsylvania in cui havvi una colonia italiana. Tali dimostrazioni di affetto e di rimpianto per l'amato Sovrano e di vero patriottismo valsero a elevarci nella estimazione degli Americani. Non meno lodata ed ammirata fu la commemorazione, che gl'Italiani in Filadelfia fecero in onore di Verdi, con un grandioso concerto, il cui introito, che fu di circa 4000 lire nette, fu destinato come fondo per un monumento da erigersi per cura degl'Italiani al grande Maestro, nel Parco della città.

Per quanto gli obblighi di leva riescano spesso gravosi ai giovani immigrati, pure è da notarsi che un gran numero di essi non manca di soddisfarli; il che è una prova del loro desiderio

di non precludersi la via del ritorno in patria, ed anche del loro ossequio alle patrie leggi (1).

Resta ora da accennare alle *relazioni economiche* che la nostra emigrazione conserva con la madre patria.

La più importante è quella delle rimesse di danaro che vengono fatte dagli emigrati, sia per il mantenimento delle famiglie, sia per il pagamento dei debiti lasciati in paese, sia per l'acquisto di qualche piccola proprietà ed anche per deposito nelle Casse postali. Molti paeselli del meridionale hanno ora vita pel danaro inviato in patria dagli emigrati. Non bisogna credere tuttavia che questa emigrazione avvantaggi l'Italia, promuovendo l'esportazione di molti nostri prodotti e il consumo di essi tra gli Americani. Anche per la Pennsylvania vale oggi ciò che scriveva nel 1892 il R. Console Bruni Grimaldi relativamente agl'Italiani residenti in altri Stati dell'Unione, e cioè che essi fanno piuttosto un danno alla nostra esportazione, almeno dei prodotti alimentari, giacchè riescono a produrre e contraffare gli articoli di cui abbisognano e che sono più ricercati sul mercato, e ne fanno largo commercio, sostituendo così il prodotto genuino italiano. Così il vino viene oramai fabbricato qui con uve provenienti dall'alta Pennsylvania, dagli Stati di New York e di New Jersey ed anche da più lontano. È un vino che ha un gusto speciale, come di fragola, che si può anche togliere con certe manipolazioni, e al quale, del resto, si fa l'abitudine: questo vino si vende a buon mercato, e può così andar sulla tavola di ogni modesta famiglia italiana che non potrebbe abituarsi al thè od all'acqua ghiaccia degli Americani (2).

Anche l'industria locale, del tutto italiana, della fabbricazione delle paste alimentari, esercitata su larga scala e da un gran numero di ditte con perfezionate macchine americane, ha cacciato

(1) Nel corrente anno vennero arruolati presso questo V. Consolato circa 600 iscritti, molti dei quali in prima categoria con obbligo di servizio.

(2) Un giornale locale calcolava che quest'anno gl'Italiani e i Tedeschi in Filadelfia hanno fabbricato 4,500,000 litri di vino.

l'articolo similare d'Italia. Infine gl'Italiani fabbricano salami e persino contraffanno l'olio di oliva, servendosi di quello di cotone.

La colonia italiana in Filadelfia. — Il quartiere italiano comunemente chiamato *Little Italy* non ha nessuna delle caratteristiche che si prestano alle pitture più o meno esagerate, care ai raccoglitori di impressioni, e per cui sono tristamente noti altri centri di popolazione operaia italiana. È un quartiere posto quasi nel cuore di Filadelfia, e cioè nella parte bassa e commerciale della città.

È traversato dalle stesse larghe strade parallele, tagliantisi ad angolo retto a spazi equidistanti, le quali più s'avvicinano al centro e più migliorano, ma non perdono né la loro struttura, né il solitario tipo degli edifici traversando il quartiere italiano. La maggior parte di queste strade, sia in un senso, sia nell'altro, sono percorse da *trams*, che arrivano ai lati opposti della città. Il quartiere italiano è compreso nell'area di circa un chilometro e mezzo quadrato, ed è diviso in uno scacchiere quasi perfetto da sette strade correnti dal sud al nord e da porzione di altre sei correnti dall'est all'ovest. Sono compresi in esso 42 *blocchi* di case; i quali poi sono suddivisi da strade minori e da vicoli a fine di rendere possibile l'accesso alle case del centro e l'aereazione di esse.

È noto che Filadelfia è la città del *home*: essa è divisa in abitazioni destinate ad una sola famiglia, così nei quartieri agiati, come in quelli operai. Le case di questi ultimi sono costituite comunemente da un pian terreno con due camere, oltre l'ingresso, da un primo piano con due o tre camere, e di rado da un altro piano con altrettante camere. Questo tipo è conservato anche nel quartiere italiano, né qui si ha idea di quelle agglomerazioni in grandi casamenti senza luce né aria e senza comodità alcuna, che si trovano altrove. In questa parte di Filadelfia, in cui le case sono più modeste e piccole, ogni *blocco* comprende circa 140 case; il quartiere italiano ne conterà 5880, se non più. Gl'Italiani, per economia, vivono di solito riuniti in due famiglie per casa, od anche una famiglia tiene parecchi scapoli a pigione;

quindi si può calcolare, senza tema di esagerare, che vi siano almeno dieci persone per casa e si trova così che nel quartiere italiano vivono circa 60,000 nostri connazionali. Ma se questo è il nucleo maggiore della popolazione nostra in Filadelfia, esso non è il solo. Gli Italiani sono seminati un po' da per tutto in questa immensa città dall'area eguale a quella di Londra, ed a migliaia si contano nei sobborghi di *Manayunk*, *Chestnut Hill* e *Ger-mantown*; non si va errati, perciò, affermando che in Filadelfia e dintorni vivono circa 70,000 Italiani.

Un altro mezzo per determinare la popolazione italiana è il seguente.

Dalle due parrocchie italiane qui stabilite ho saputo che

nel 1898 si ebbero	1240	battesimi
nel 1899 "	1424	"
nel 1900 "	1596	"

Supponendo che le nascite avvenute nella popolazione italiana siano, rispetto alla popolazione stessa, in una proporzione uguale a quella in cui sono le nascite, senza distinzione di nazionalità, rispetto alla popolazione totale di Filadelfia, cioè di 1 nascita su 44 viventi, si può ritenere che le 1596 nascite di Italiani avvenute nel 1900 rappresentino una popolazione di 70,224 Italiani. Questa è una riprova del calcolo fatto sulla base del numero delle abitazioni.

Questa popolazione, è quasi uguale a quella delle città nostre di Alessandria, Bari, Ferrara, Verona, Padova. Ma il numero non fa sempre la forza. Per dare a questa colonia una vitalità propria, nonché la parte che le spetterebbe nella vita sociale della città a cui appartiene, occorrerebbe che in essa avesse la dovuta parte l'elemento intellettuale, colto. Occorrerebbe che i ricchi sapessero far valere le loro ricchezze; che i professionisti fossero in più largo numero; che i negozianti e gli industriali estendessero i loro traffici, sino ad acquistare un'importanza reale sul mercato locale. Occorrerebbe che i giovani invece di adattarsi a lavori più rozzi, si occu-

passero nelle officine, si dessero alle arti, e frequentassero i corsi di studio superiori. Invece questa colonia manca quasi completamente di tutti quegli elementi che formano la così detta classe dirigente, e presenta una desolante mediocrità nel suo *standard* della vita civile.

Tuttavia a darle qualche coesione ed una vitalità propria e a rappresentarla con decoro in molte occasioni, concorrono in larga misura le numerose e fiorenti Società che si costituiscono nel suo seno. La colonia di Filadelfia conta 36 Società di mutuo soccorso per uomini e 5 per donne (oltre alcune altre di differente carattere, come religiose, musicali, massoniche), le quali raccolgono forse 5000 soci ed hanno un capitale complessivo di 300,000 lire. Due possiedono anche un'elegante sede propria. Per quanto parecchie di esse siano formate da individui della stessa regione, ed anche da cittadini di un solo comune, pure hanno tutte carattere nazionale e patriottico. Sono riconosciute dallo Stato (*chartered*) per tutti i fini giuridici. Quasi ogni Società ha la sua festa annuale, consistente in un *picnic*, o in un ballo, o in un banchetto, a cui spesso interviene, invitata, l'autorità consolare. Tali feste, sempre affollate ed aperte al pubblico, che paga la tassa di ingresso quando trattasi di *picnic* o di balli, riescono di affratellamento tra i connazionali ed hanno sempre una nota patriottica che le vivifica.

Io sono sempre rimasto ammirato per l'ordine e il decoro che regnano in quelle riunioni, ed ho riconosciuto che servono di scuola educativa all'umile, ma onesto ceto operaio, di cui le Società sono composte. Le Società riescono a diventar l'anima della Colonia ed a rappresentarla degnamente, quando si tratta di fare una dimostrazione collettiva di italianità, o di simpatia pel paese di adozione. Ho già citate le solenni commemorazioni di S. M. il Re Umberto e del maestro Verdi, e potrei ricordare le dimostrazioni e feste fatte al Duca degli Abruzzi nell'ottobre del 1896, e le somme rilevanti raccolte per sottoscrizione in occasione di gravi calamità avvenute in Italia e qui.

Anche le due parrocchie italiane sono un coefficiente per mantenere uniti gl'Italiani e conservare in loro il carattere nazionale. Il rettore di una delle due parrocchie mi diceva: " Per mantenere nei nostri connazionali la religione cattolica bisogna mantenerli italiani, e perchè restino italiani ci vuole la scuola della lingua nostra. „ Annesse alle due Chiese vi sono scuole parrocchiali, capaci ognuna di più di 500 scolari. La parrocchia di Santa Maria Maddalena dei Pazzi, retta fin dal 1870 dal padre Antonio Soleri, ha pure un orfanotrofio con 30 ragazze, e l'altra di Santa Maria del Buon Consiglio (fondata nel 1898 dai Padri Agostiniani italiani) ha un asilo infantile. L'insegnamento in questi Istituti è impartito da suore Francescane, per metà inglesi e per metà italiane, nelle due lingue. Essi sono aiutati dal R. Ministero degli affari esteri, con libri di testo e con materiale scolastico. Ambedue le Chiese e gl'Istituti annessi, che possono valere complessivamente circa 800 mila lire, furono eretti e sono mantenuti quasi esclusivamente con danaro italiano, e non con lasciti o doni di pochi ricchi, ma mediante l'obolo modesto ed anonimo dei lavoratori. Il che è prova di quanto valga e possa questa emigrazione operaia, quando sia guidata e spronata al bene.

NOTIZIE STATISTICHE SULLE PRINCIPALI COLONIE

LOCALITÀ	NUMERO degl'Italiani		LUOGHI di provenienza	MESTIERI esercitati	NUMERO	
	nel 1891	nel 1901			dei possidenti e commercianti	dei professionisti
Allentown	25	250	In maggioranza sono meridionali; ve ne sono anche lombar- di, veneti, piemontesi.	I meridionali sono tutti manovali; gli Italiani di altre province, tessitori.	4	Nessuno
Blairsville	10	80	Ivrea, Napoli, Parma, Palermo.	Minatori di carbone; qualche fruttivendolo.	4	Nessuno
Butler	10	300	Toscana, Calabria, Sicilia.	Manovali nelle ferrovie, 30 vetrai.	10	Nessuno
Carbondale	800	1 000	I 9 decimi della provincia di Catanzaro, gli altri napoletani.	Manovali, muratori.	130	1 sacerdote 1 notaio
Cartwright	—	4 000	Di tutte le province, specialmente meridionali.	Manovali.	?	Nessuno
Dunmore	1 000	1 500	Quasi tutti meridionali e specialmente delle province di Avellino, Catanzaro e Potenza.	Minatori di carbone, muratori, manovali.	130	1 sacerdote 1 notaio
Erie	300	850	Meridionali e Sicilia, nonché Massa Carrara, Lucca e Piacenza.	Manovali ai docks ed in diverse fabbriche, fruttivendoli, muratori, calzolai, sarti.	30	1 sacerdote
Filadelfia	(a) 20 000	70 000	Abruzzi, 25 % Basilicata, 25 % Calabria, 25 % Liguria, 10 % Sicilia, 10 % Campania, 10 % Altre province, 5 %	8000 manovali. 5000 sarti. 1500 barbieri. 1500 musicanti. 500 calzolai. 500 spazzini comunali 250 mosaicisti. 2000 muratori. 1000 scalpellini. 200 lustrascarpe. 1000 cenciaioli. 150 fruttivendoli. 500 suonatori ambulanti. 100 stuccatori e formatori.	4000 possidenti 2500 negozianti e bottegai 100 industriali 10 proprietari di sartorie 10 proprietari di calzolerie 6 proprietari di stamperie 3 intraprenditori di pompe funebri	4 sacerdoti 10 monache 9 medici 20 banchieri-notai 2 maestri di lingue 15 maestri di musica 20 imprenditori costruttori 20 impiegati di commercio 10 pittori decoratori

(a) Secondo il calcolo del R. Console Raybaudi Massiglia.

ITALIANE NELLO STATO DI PENNSYLVANIA (1).

CAPITALE approssimativo degli Italiani in lire	SALARIO MEDIO GIORNALIERO degli operai manovali		SOCIETÀ ed altre istituzioni italiane	ALTRE NOTIZIE sulle condizioni della colonia
	da lire	a lire		
—	6.60	8. »	Nessuna.	Vi sono solo 16 famiglie, ma la colonia è stabile. Arrivano nuovi immigranti. La moralità in complesso è buona; la coltura lascia a desiderare. (Dati forniti da un connazionale).
10 000	10. »	10.60	Nessuna.	Arrivano continuamente altri Italiani. Moralità ottima. (Dati forniti da un connazionale).
—	7.10	8. »	Nessuna.	Vi sono 20 famiglie. Gli altri sono lavoratori che non hanno residenza fissa. (Dati forniti da un connazionale).
300 000	7.10	8. »	2 società, 1 chiesa cattolica.	Progredisce molto lentamente. Istruzione al disopra del mediocre. Moralità buona. (Dati forniti dall'agente consolare di Seranton).
—	7.10	—	Nessuna.	È una colonia stabile. Arrivano nuovi immigranti. (Dati forniti da un connazionale).
75 000	7.10	8. »	3 società, 1 chiesa cattolica di fondazione italiana.	Quasi tutta composta in famiglie. Quasi stazionaria. Istruzione al disopra del mediocre. Moralità buona. (Dati forniti dall'agente consolare in Seranton).
1 250 000	8. »	—	Società San Paolo e Sacro Cuore di Maria, con 62 soci in tutto, ed un capitale sociale di lire 2400; 1 chiesa cattolica italiana.	Arrivano nuovi immigranti. La colonia è formata in famiglie. La moralità è buona. Sono quasi tutti analfabeti. (Dati forniti da un negoziante italiano).
63 000 000	5.30	7.40	Società di mutuo soccorso: fra uomini, 36. fra donne, 5. religiose, 8. Circoli politici per naturalizzati, 8. Circoli musicali 1, con circa 2500 soci e 300,000 lire di capitale. Due società hanno bella sede propria. 2 chiese cattoliche parrocchiali con scuole per l'insegnamento dell'inglese e dell'italiano, frequentate da circa 1000 allievi, un orfanotrofio con 30 ragazzi ricoverate, ed un asilo infantile; 2 congregazioni protestanti per gli Italiani e relative chiesette con pochissimi addetti.	Questa grande colonia è per la maggior parte formata in famiglie, ma comprende circa 15,000 uomini atti al lavoro o scapoli, o che lasciarono la famiglia in Italia. Vive quasi tutta riunita in un quartiere centrale, salubre e decente chiamato <i>Little Italy</i> . Almeno i due terzi delle piccole case abitate dagli Italiani (che saranno in tutto circa 6000 nel detto quartiere) appartengono a connazionali. È colonia eminentemente operaia. Pochissimi sono i professionisti italiani. Non vi hanno connazionali che emergano nella vita cittadina per coltura, posizione sociale e politica o per grande fortuna. Gli Italiani godono in generale benessere, fanno sufficienti economie e molti sono i possidenti. Non vi sono disoccupati né accattoni. Sono ben visti, e considerati come popolazione tranquilla, morigerata e laboriosa. La colonia continua ad aumentare per nuovi arrivi di immigranti e per le nascite.
	Altri mestieri			
	Barbieri	5.80		
	Calzolari	9.20		
	Mosaicisti	13.20		
	Muratori	15.90		
	Sarti da 9.20 a 25. »			
	Scalpellini	15.90		
	Musicanti	15.90		
	Lustrascarpe	5.30		
	Fruttivendoli senza bottega da 13.20 a 25. »			
	Cenciaiuoli da 7.90 a 25. »			
	Sonatori ambulanti	6.60		

(1) Per i criteri seguiti nella compilazione di questo prospetto si veggia a pag. 41 del presente fascicolo del *Bollettino*.

LOCALITÀ	NUMERO degli Italiani		LUOGHI di provenienza	MESTIERI esercitati	NUMERO	
	nel 1891	nel 1901			dei possidenti e commercianti	dei professionisti
Harrisburg.	—	1 000	Meridionali, Toscana, ecc.	Giornalieri.	—	Nessuno
Hazelton.	3 000	11 600	Tutti dell'Italia meri- dionale e special- mente delle provin- ce di Avellino, Cam- pobasso e Salerno, e della Calabria e Sicilia; qualche Pie- montese.	Minatori di carbone, manovali, muratori, falegnami, scalpel- lini.	360	3 notai 1 sacerdote
Jessup.	300	300	Quasi tutti delle pro- vince dell'Italia centrale.	Minatori di carbone, manovali.	7	Nessuno
Kelayres.	700	5 931	Chieti, Cosenza, Sa- lerno, Catanzaro, Palermo, Potenza, Avellino.	Minatori di carbone.	300	1 sacerdote
Lattimer.	600	700	Meridionali.	Minatori di carbone, manovali.	—	Nessuno
Norristown.	200	1 500	Meridionali.	Manovali, pochi frut- tivendoli.	15	Nessuno
Newcastle.	1 000	2 500	Abruzzi, Calabria, Ca- serta, Salerno.	Manovali nelle fornaci di ferro e nelle fer- rovie.	10	1 sacerdote 1 ragioniere
Old Forge.	2 000	3 500	Buona parte dell'Um- bria e specialmente Perugia; molti delle Calabrie e special- mente di Catanzaro; parecchi di Avellino e Salerno; un 50 Piemontesi.	Minatori di carbone, braccianti, muratori, barbieri.	310	1 sacerdote 1 notaio
Pittston.	600	1 700	I due terzi meridioni- ali e specialmente delle province di Napoli, Avellino e delle Calabrie; molti dell'Umbria e spe- cialmente di Pe- rugia.	Minatori, manovali, muratori, scalpel- lini.	32	Nessuno

CAPITALE approssimativo degli Italiani in lire	SALARIO MEDIO GIORNALIERO degli operai manovali		SOCIETÀ ed altre istituzioni italiane	ALTRE NOTIZIE sulle condizioni della colonia
	da lire	a lire		
—	6.60	—	—	Piccola colonia stabile. (Informazioni raccolte verbalmente).
325 000	8.50	—	7 società, con 500 soci ed un capitale di lire 50,000, 1 chiesa cattolica, 2 congregazioni, 1 scuola.	Questi dati comprendono anche la popolazione italiana di altri paesi della contea di Luzerne, eccetto Lattimer e Pittston, di cui vedasi in appresso. La colonia in Hazelton, sebbene molto cresciuta nell'ultimo decennio, ora tende a rimanere stazionaria. È quasi tutta composta in famiglie. La coltura è mediocre, la morale buona. Negli altri paeselli predominano gli Italiani senza famiglia, ed il loro numero aumenta continuamente, a causa dei molti lavori nelle miniere e ferrovie. (Dati forniti dall'agente consolare di Scranton e da un notaio italiano del luogo).
12 000	8.50	—	Nessuna.	Colonia che tende sempre ad aumentare a causa dei continui lavori delle miniere di carbone esistenti tra Dessup, Peckville ed Olyphant. Istruzione poca, moralità soddisfacente. (Dati forniti dall'agente consolare di Scranton).
500 000	6.90	—	Società Umberto I; American; San Giuseppe; Giuseppe Mazzini, con circa 340 soci in totale ed un capitale di lire 10,000; 1 chiesa cattolica.	Esiste una colonia italiana stabile, formata in famiglie, la cui coltura è nulla, ma la moralità è buona. Arrivano pochi immigranti. (Dati forniti dal parroco italiano).
100 000	—	8.50	—	Colonia stazionaria. Istruzione mediocre. Moralità buona. (Dati forniti dall'agente consolare di Scranton).
100 000	6.60	7. »	1 società di mutuo soccorso con 40 soci.	Colonia stabile in aumento continuo. Moralità buona. Poca coltura. (Dati forniti da un negoziante italiano).
500 000	6.60	—	1 società di mutuo soccorso con 30 soci, 1 chiesa cattolica.	In Newcastle e dintorni vi sono 225 famiglie formanti colonia stabile, ed un bel numero di operai singoli. Lavorano nelle fornaci di calce e di ferro e nelle strade ferrate. (Informazioni raccolte verbalmente).
100 000	—	8.50	3 società, 1 chiesa cattolica di fondazione italiana.	La colonia tende sempre più ad aumentare per le immense miniere carbonifere situate nei dintorni, dove sono impiegati i due terzi degli Italiani. Moralità buona, istruzione mediocre. (Dati forniti dall'agente consolare in Scranton).
150 000	—	8.50	1 società.	Colonia sempre in aumento a causa dei molti lavori delle miniere carbonifere di Pittston e di Boston Mine, ed anche dei molti lavori ferroviari e nelle cave di pietre. Quasi tutta composta in famiglie. Istruzione poca. Moralità buona. (Dati forniti dall'agente consolare in Scranton).

LOCALITÀ	NUMERO degli'Italiani		LUOGHI di provenienza	MESTIERI esercitati	NUMERO	
	nel 1891	nel 1901			dei possidenti e commercianti	dei professionisti
Pittsburg ed Allegheny	6 000	20 000	Aquila, Avellino, Catanzaro, Chieti, Genova, Lucca, Novara, Parma, Potenza, Reggio di Calabria, Reggio di Emilia, Udine.	Manovali, sarti, scalpellini, muratori, minatori.	600	3 medici 5 pittori 100 musicanti
Pottsville	—	200	Meridionali.	Manovali, pochi calzolari, sarti e muratori.	10	Nessuno
Reading	150	1 085	Salerno, Potenza, Catanzaro, Caserta, Basilicata, Avellino, Abruzzi, Messina, Perugia, Ascoli Piceno, Lucca.	Giornalieri, pochi fruttivendoli, calzolari, suonatori.	6	—
Roseto	15	1 000	Il 90 per cento sono di Roseto (provincia di Foggia).	Scavo della lavagua.	Ogni famiglia	2 sacerdoti
Seranton	1 000	1 300	Quasi tutti delle provincie meridionali; un discreto numero di siciliani; pochi del Piemonte e specialmente di Torino; pochissimi della Toscana.	Braccianti, scalpellini, muratori, falegnami, calzolari, barbieri.	350	1 medico 1 sacerdote 1 notaio Qualche imprenditore

CAPITALE approssimativo degli Italiani in lire	SALARIO MEDIO GIORNALIERO degli operai manovali		SOCIETÀ ed altre istituzioni italiane	ALTRE NOTIZIE sulle condizioni della colonia
	da lire	a lire		
4 500 000	7.50	—	26 società di mutuo soccorso, 3 chiese.	La colonia al presente è prospera; il suo grado di coltura è assai limitato, composta com'è in massima parte di braccianti. La moralità della medesima è abbastanza soddisfacente. La colonia per una metà è composta di famiglie che hanno eletta qui la loro residenza, e per l'altra metà di uomini atti al lavoro, in maggioranza scapoli, i quali molto frequentemente lasciano un paese per un altro per ragione di lavoro. Questi Italiani vivono tra loro in quartiere proprio, ma tendono ad amalgamarsi con gli Americani. (Dati forniti dall'agente consolare in Pittsburg).
25 000	6.60	—	Nessuna.	È colonia stabile, formata in circa 40 famiglie. Di coltura povera e di moralità buonissima. Arrivano nuovi immigranti. (Dati forniti da un commerciante italiano).
20 000	6.60	16. »	1 società di mutuo soccorso, con 70 soci ed un capitale di lire 1500.	Poca coltura. Arrivano immigranti nuovi. Dei giornalieri, 300 lavorano nelle ferrovie ed i restanti nelle ferriere. (Informazioni date da un conazionale, agente di Compagnie d'assicurazione).
390 000	6.60	—	2 società di mutuo soccorso, con 312 soci ed un capitale di lire 1500; 1 chiesa cattolica ed una protestante.	Questo paesello fu fondato da Italiani di Roseto (Foggia), cui diedero il nome della loro città natale. Essi sono tutti formati in famiglia, ed ognuno possiede casa propria con terreni. Moralità buona, coltura poca. Arrivano molti nuovi immigranti. (Dati forniti dal parroco italiano).
500 000	6.60	8.50	5 società, una chiesa di fondazione italiana. 1 scuola diretta dalle suore Salesiane.	Colonia quasi stazionaria, non ostante il piccolo aumento da dieci anni a questa parte. Quasi tutta composta in famiglie. Istruzione al disopra del mediocre, moralità buona. La città di Scranton, capoluogo della contea di Lackawanna, è la terza per popolazione nella Pennsylvania, dopo Filadelfia e Pittsburg. Il suo sviluppo economico ed industriale ha assunto da un decennio proporzioni veramente eccezionali, a causa delle immense miniere carbonifere situate nella detta contea ed in quella limitrofa di Luzerne. Molti sono gli operai italiani addetti alle miniere come minatori e braccianti; essi sono sparsi in vari paeselli vicino al luogo di lavoro. I principali centri della contea di Lackawanna sono Carbondale, Dunmore, Jessup, Old Forge (di cui vedasi a parte). La popolazione italiana degli altri centri non nominati di quella contea può ammontare a 2000 anime. Molti operai possiedono la loro casetta. (Dati forniti dall'agente consolare in Scranton).

LOCALITÀ	NUMERO degli Italiani		LUOGHI di provenienza	MESTIERI esercitati	NUMERO	
	nel 1891	nel 1901			dei possidenti e commercianti	dei professionisti
Shamokin	30	200	Aquila, Calabria (specie Catanzaro).	Minatori di carbone.	1	Nessuno
South Bethlehem	100	700	Avellino, Benevento.	Braccianti, sarti, muratori, calzolai, meccanici, bottegai.	10	1 medico
Soldier e Contea di Jefferson	5 000	15 000	Di tutte le province, ma specialmente abbondano i Calabresi ed i Siciliani.	Minatori di carbone.	1 000	—
Walston	500	1 050	Meridionali.	Minatori di carbone.	45	1 sacerdote

NB. — È stato impossibile di ottenere informazioni sopra altri centri coloniali, come: Connellsville, Gallitzin

CAPITALE approssimativo degli Italiani in lire	SALARIO MEDIO GIORNALIERO degli operai manovali		SOCIETÀ ed altre istituzioni italiane	ALTRE NOTIZIE sulle condizioni della colonia
	da lire	a lire		
—	7.05	—	Nessuna.	Poche famiglie; sono quasi tutti uomini atti al lavoro. Arrivano pochi immigranti. (Informazioni fornite da un negoziante italiano).
125 000	9.57	—	1 società nascente.	È colonia stabile, formata in famiglie, di pochissima coltura, ma buona moralità. (Dati forniti dal medico italiano).
500 000	7.50	12.50	Società Principe di Napoli; Principessa Elena; Giuseppe Garibaldi; Sant'Antonio, con un totale di 1000 soci, e lire 15,000 di capitale; chiesa cattolica italiana con scuola in Walston (vedasi sotto).	Vi si trovano famiglie riunite ed operai singoli. La maggioranza è formata da persone incolte, ma la loro moralità è piuttosto buona. (Dati forniti da un negoziante italiano). Secondo informazioni ricevute dal parroco italiano residente in Walston, di cui vedasi in appresso, le colonie italiane sparse nella contea di Jefferson, eccettuata quella di Walston, comprenderebbero 4000 famiglie circa, nonchè 6000 operai singoli. Accettando tali dati, bisognerebbe calcolare almeno una popolazione di 24,000 Italiani, invece dei 15,000 contro riportati.
450 000	9.57	—	Società (vedasi Soldier), chiesa cattolica italiana di Sant'Antonio, con scuola parrocchiale diretta dalle monache della Mercede; altra scuola italiana privata.	Sonvi 130 famiglie e 400 operai celibi o senza famiglia con loro. Arrivano nuovi immigranti. Grado di coltura e moralità mediocre. (Dati forniti dal parroco italiano). Walston è nella contea di Jefferson, di cui vedi a Soldier.

Lebanon, Lock Haven, Loyahanna, Wellsboro, Williamsport, Wilkesbarre.

STATISTICA DELL'IMMIGRAZIONE NELL'URUGUAY
nel 1901 (1)

Nel decorso anno giunsero d'oltremare nell'Uruguay 3777 Italiani, e ne partirono 2391 sopra un totale di 9620 arrivi e 6664 partenze, come appare dalla seguente tabella, compilata in base ad informazioni avute dalla Direzione generale della statistica dell'Uruguay.

PASSEGGERI ED EMIGRANTI D'OLTREMARE ENTRATI ED USCITI
DAL PORTO DI MONTEVIDEO DURANTE L'ANNO 1901.

NAZIONALITÀ	ENTRATI	USCITI	NAZIONALITÀ	ENTRATI	USCITI
Europei:			Americani:		
Tedeschi	336	240	Argentini	63	19
Austro-Ungarici	177	77	Brasiliani	715	536
Belgi	43	21	Gileni	33	22
Spagnuoli	2708	1879	Nord-Americani	46	6
Francesi	512	525	Paraguayani	7	"
Greci	4	1	Peruviani	11	"
Inglese	209	208	Uruguayani	334	276
Italiani	3777	2391	Venezuelani	1	"
Portoghesi	76	37	Totale	1210	859
Russi	22	"	Di nazionalità non specificata	528	375
Norvegesi	1	"	Totale generale	9620	6664
Svizzeri	17	51			
Totale	7882	5430			

Sebbene queste cifre sieno di qualche poco superiori a quelle del 1900, pure dimostrano che il movimento emigratorio e immigratorio nella Repubblica dell'Uruguay è sempre poca cosa.

Non hanno contribuito ad accrescerlo neppure i lavori iniziati per la costruzione del porto. La mano d'opera necessaria è già sovrabbondante, e coloro che immigrassero nell'Uruguay, colla speranza di trovare occupazione in codesti lavori, rimarrebbero molto probabilmente disillusi.

L'incertezza della situazione politica del paese sino all'elezione del nuovo presidente, che avverrà in marzo del 1903, e le difficili condizioni economiche consigliano di non incoraggiare i nostri emigranti a recarsi nell'Uruguay.

(1) Comunicazione del regio Console italiano in Montevideo.

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI RELATIVE AD ALCUNI PAESI ESTERI
diramate ai Prefetti e ai Comitati mandamentali e comunali

Marsiglia. — Il Console generale in Marsiglia informa che la nostra emigrazione va crescendo in quel porto in misura da impensierire. Attualmente, per un complesso di cause, l'attività e lo sviluppo economico di quel grande porto sono alquanto rallentate.

L'importazione dei cereali, che era parte cospicua del movimento del porto di Marsiglia, attesa l'abbondante produzione nazionale dello scorso anno, è inferiore a quella che si faceva negli anni precedenti. L'offerta di mano d'opera per lavori del porto, da parte delle corporazioni di manovali, scaricatori, carrettieri, barcaiuoli, ecc., è molto superiore alla ricerca. Né la situazione generale delle industrie richiede per il momento nuovi operai. Ne è prova il modo col quale si svolsero i recenti scioperi nelle fabbriche d'olio.

Le costruzioni edilizie, mentre negli anni passati duravano anche nell'inverno, dando occupazione ad un ragguardevole numero di operai, quest'anno si può dire che manchino quasi completamente. Risulta dal Bollettino dell'*Office du Travail* che nel dipartimento delle Bocche del Rodanò (a cui appartiene Marsiglia) circa il 70 per cento dei muratori sono privi di lavoro.

Alla disoccupazione dei muratori si collega quella di parecchie altre maestranze, come scalpellini, imbianchini, fabbri, lattonai, ecc., che trovano nella costruzione di edifici la principale loro risorsa.

In questo stato di cose devono mettersi sull'avviso coloro che credessero, andando a Marsiglia, di potersi procurare del lavoro, che andrebbero incontro a delusioni e ad una forzata disoccupazione.

Francoforte (Germania). — Molti italiani, specialmente delle provincie meridionali, esercitano da anni in Francoforte il mestiere di merciai o di suonatori girovaghi, per il quale occorre una patente annuale. Essi partono dall'Italia alla fine dell'inverno; si procurano in Francoforte il permesso di esercitare il loro mestiere nei caffè, nelle osterie, nelle fiere, ecc., ed a stagione finita se ne ritornano in patria.

Le autorità locali fino da un anno fa, vistone il gran numero, negarono a vari di essi il rinnovamento dell'autorizzazione ed a parecchi di quelli a cui l'avevano in passato accordata, diedero avviso che nell'anno successivo non sarebbe stata rinnovata. Ad accrescere la loro severità, contribuiscono quest'anno la crisi commerciale in Germania e la necessità di favorire di preferenza i cittadini tedeschi.

Siccome non è da sperare che le autorità locali possano recedere da questi propositi, così conviene avvertire di ciò coloro che intendessero recarsi in Francoforte per esercitarvi i mestieri suindicati.

Distretto di Fiume. — Il regio Consolato in Fiume avverte che si lamenta ivi mancanza di lavoro ed una acuta crisi operaia.

La società dei docks ha licenziato 300 operai; la fabbrica Torpedini e le altre del porto, i vari stabilimenti industriali riducono continuamente il numero dei lavoranti, per modo che i disoccupati nella sola città di Fiume superano il migliaio, cifra molto considerevole di fronte alla popolazione locale.

I numerosi italiani andati a Fiume in cerca di lavoro, quasi tutti delle provincie Venete e delle Marche, sono costretti a rivolgersi, con grave sacrificio, ad altre regioni, od a ritornare in patria.

Sono adunque da sconsigliare gli emigranti di recarsi così nel distretto di Fiume, come nella Croazia-Slavonia, dove pure manca il lavoro, e dove andrebbero incontro a dolorose delusioni.

Dalmazia. — Il regio Console in Zara informa che per i lavori di costruzione della linea ferroviaria Spalato-Sign sono attualmente

sufficienti gli operai del luogo. Molti italiani, che giunsero colà, nello scorso mese per trovare occupazione, furono costretti a ritornare ai loro paesi, privi di mezzi ed in istato di estrema miseria.

I nostri operai e giornalieri debbono essere sconsigliati dal recarsi a Spalato, a meno che non abbiano un impegno scritto per parte dell'impresa " Antichievic e C. ", o di qualche sub-imprenditore.

Rumania. — Il R. Ministro in Bucarest (Rumania) raccomanda di sconsigliare in modo assoluto l'immigrazione degli operai italiani in quel Regno.

Perdurano le conseguenze della grave crisi economica e finanziaria che negli ultimi anni ha travagliato la Rumania. Furono adottate severe misure di economia, fra le quali va notata la sospensione di qualsiasi lavoro pubblico. Come eccezione, l'unica opera che il governo prosegue, limitando però i lavori allo stretto necessario, è la sistemazione del porto di Costanza. Così per questo lavoro, come per gli altri pochi fatti per conto delle provincie, dei comuni o di privati, gli operai stranieri che ancor si trovano in Rumania sono più che sufficienti ed i salari continuano ad essere molto bassi. Anzi, nel presente inverno gli operai si accontentano di qualunque mercede. Consta alle autorità italiane in Rumania, da dichiarazioni di nostri connazionali, che parecchi considerarono come fortuna il trovar lavoro in qualità di sterzatori a 50 centesimi al giorno.

Inoltre nei contratti fra lo Stato e gli intraprenditori di lavori pubblici vige attualmente la clausola che si debba ricorrere all'opera dei lavoratori rumeni; e ciò pel grande numero di cittadini rumeni che nelle città e nelle campagne non trovano occupazione di sorta.

I Prefetti, i Sindaci, i Comitati mandamentali e comunali, specialmente delle provincie venete e di quelle dell'Italia meridionale, debbono far noto questo stato di cose a coloro che intendessero emigrare in Rumania, e richiamare altresì la loro atten-

zione sulla misura adottata dal governo rumeno, di impedire l'entrata in Rumania ad operai i quali non abbiano un contratto che loro assicuri un'occupazione.

Egitto. — Il regio agente diplomatico in Cairo comunica che sono attualmente in corso i lavori di tracciamento di una ferrovia che il Governo sudanese intende costruire per riunire il Nilo col porto di Suakim.

Terminati che siano quei lavori, il Governo procederà alla costruzione di detta linea, impiegando *esclusivamente mano d'opera indigena*.

Le autorità governative e comunali e i Comitati per l'emigrazione sono invitati a far conoscere questa disposizione agli operai italiani che credessero, recandosi in Egitto, di trovar collocamento nei lavori della ferrovia Berber-Suakim.

Africa del Sud. — È a notizia del Commissariato che il Governo inglese, in seguito all'attuazione della legge marziale nella Colonia del Capo ed in altre parti dell'Africa australe, ha stabilito che d'ora innanzi tutte le persone che intendono recarsi in quelle regioni, dovranno provvedersi di un certificato di sbarco da parte del console inglese.

Da questo certificato deve risultare che la persona, la quale voglia essere ammessa nella Colonia del Capo od in altre parti dell'Africa meridionale soggette alla giurisdizione inglese, possiede in contanti almeno 100 lire sterline (2500 franchi).

Le autorità governative e comunali ed i Comitati per l'emigrazione dovranno prevenire di questa condizione i cittadini italiani che intendessero recarsi nell'Africa del Sud.

Brasile. — Da notizie giunte dal Brasile, risulta che in quei porti esiste una epidemia di vaiuolo. La percentuale dei morti attesta la gravità dell'infezione.

Per evitare danni e pericoli ai nostri emigranti che si recano in quelle regioni, il Commissariato raccomanda che si porti a loro conoscenza, anche col mezzo della stampa locale, questo stato di

cose e si dimostri ad essi la utilità di farsi rivaccinare prima di intraprendere il viaggio per porti dell'America meridionale.

Florida (Stati Uniti). — Si leggono in alcuni giornali americani articoli che eccitano gli emigranti italiani a recarsi nella Florida (Stati Uniti), ove si afferma essere in corso importanti costruzioni ferroviarie e molti lavori per dissodamento di terreni ed impianto di fattorie agricole.

Gli emigranti dovrebbero assumere speciali obblighi, fra i quali l'acquisto di non meno di un acre di terra (meno di mezzo ettaro) ad un prezzo fra i 25 e i 30 dollari (da 125 a 150 lire), pagando due dollari al mese alla Società coloniale. Questa richiederebbe inoltre da ogni emigrante un deposito anticipato di cinque dollari, da calcolarsi in acconto del prezzo del terreno da comprare.

Interrogato il nostro agente consolare in Pensacola (Florida), per sapere quanto vi sia di vero in tali informazioni, rispose quanto segue:

“ Non esiste nella Florida una Compagnia assuntrice di lavori ferroviari e di colonizzazione. Ma dato pure che questi lavori esistessero, non si vede la necessità che i lavoratori debbano comprare non meno di un acre di terreno al prezzo esorbitante di 25 a 30 dollari, mentre i terreni della Florida, che contengono alberi di pini (*pitch-pine*), si acquistano a un dollaro e mezzo per acre, e dopo il taglio degli alberi vengono abbandonati per non pagare le tasse. Essere poi obbligati a sborsare cinque dollari, prima di partire, è condizione che dà luogo a legittimi sospetti.

“ Perciò gl'italiani che avessero intenzione di recarsi nella Florida, devono chiedere maggiori garanzie, patti più equi e più precise notizie sui lavori nei quali si promette impiego; altrimenti correranno il rischio di trovarsi abbandonati fra le paludi della Florida e di morirvi di febbri malariche e d'inedia „.

Nel dubbio che i suddetti avvisi siano stati riprodotti in manifesti a stampa e diffusi in Italia, il Commissariato deve sconsigliare i nostri operai e braccianti dal recarsi nella Florida, attratti da fallaci assicurazioni di lavoro, ed avvertirli che si guardino dalle frodi di quegli arruolatori che agiscono senza legale autorizzazione e non di rado carpiscono agli emigranti prima della partenza, una anticipazione in denaro.

Emigrazione agli Stati Uniti per la via del Canadá. — Si richiama l'attenzione dei Comitati mandamentali e comunali sul fatto che si continuano a diffondere nel Regno, da parte specialmente di agenzie svizzere e francesi, notizie infondate per indurre i nostri emigranti che vogliono recarsi agli Stati Uniti, a scegliere la via del Canadá. Si fa loro credere di poter entrare negli Stati Uniti, per la via di terra, cioè per la frontiera canadese nel territorio degli Stati Uniti, senza sottostare all'esame che le autorità americane fanno subire agli emigranti all'arrivo nei porti dell'Unione.

Ciò è contrario alla verità. Le autorità americane esercitano alla frontiera canadese la stessa rigorosa sorveglianza che nei porti dell'Oceano. Il governo degli Stati Uniti ha preso, d'accordo con quello del Canadá, severi provvedimenti per respingere gli emigranti che cercassero di eludere le leggi americane sull'immigrazione.

Invece di affidarsi a vani e pericolosi espedienti, i nostri emigranti, prima di risolversi a partire per gli Stati Uniti, dovrebbero esaminare se, per le condizioni in cui si trovano, possa essere loro permessa l'entrata in quel paese, e valersi di piroscafi in partenza da un porto del Regno, per avere quella vigile protezione che è assicurata agli emigranti dalle nostre leggi.

Si raccomanda in questa occasione ai Comitati locali di sconsigliare la partenza per gli Stati Uniti alle persone che abbiano superata l'età di 45 anni, poichè ad esse non è permesso lo sbarco, se non alla condizione che abbiano parenti stabiliti colà, da più di un anno: parenti prossimi che siano in grado di provvedere al loro sostentamento, in caso di malattia o di disoccupazione. Questa condizione si esige dalla legge americana per evitare il pericolo che quelle persone possano cadere presto o tardi a carico della pubblica beneficenza.

Il *Bollettino dell'emigrazione* è in vendita presso la Libreria Bocca in Roma
e presso i suoi corrispondenti in tutto il Regno.

Prezzo del presente fascicolo L. 0.30