



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903.

N. 3.

SOMMARIO.

- I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1903.
 - A) Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.
 - B) Relazione sui prezzi dei noli.
 - C) Allegati.
- II. L'immigrazione italiana nel distretto consolare di La Plata (Argentina).
- III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Spagna, Trieste, Russia, Siria, Africa del Sud).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903



1759

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

COLLEZIONE
PAOLO CRESCI

Anno 1903.

N. 3.

SOMMARIO.

- I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1903.
 - A) Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.
 - B) Relazione sui prezzi dei noli.
 - C) Allegati.
- II. L'immigrazione italiana nel distretto consolare di La Plata (Argentina).
- III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Spagna, Trieste, Russia, Siria, Africa del Sud).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre del 1903

A. — Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli.

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

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

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

È stabilita la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire pel trasporto di emigranti dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Roma, addì 17 dicembre 1902.

Il Ministro
PRINETTI.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 1902, n. 294.

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI
dal 1° gennaio al 30 aprile 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.		La Patria.	
Umbria	195	Roma	185
Sicilia	195	Gallia	160
Sardegna	195	Patria	160
Liguria	195	Massilia	150
Lombardia	195	Neustria	150
Regina Margherita	195		
Orione	195	Anglo-Italiana.	
Sirio	195	Calabria	160
Perseo	195	Perugia	160
Washington	185	Algeria	150
Archimede	175	Hesperia	145
Marco Minghetti	175	Bolivia	145
Manilla	175	Victoria	145
		California	140
		Karamania	140
La Veloce.		Hamburg-Amerika Linie.	
Nord America	195	Palatia	185
Savoia	195	Phoenicia	185
Duca di Galliera	195	Sicilia	145
Centro America	195	Scotia	145
Venezuela	195	Georgia	140
Duchessa di Genova	195		
Città di Napoli	185	Giuseppe Fornari.	
Città di Genova	175	Sicilian Prince	175
Città di Torino	175	Neapolitan Prince	175
Città di Milano	175	Trojan Prince	160
		Spartan Prince	160
Italia.		Ottavio Zino.	
Ravenna	175	Equità	160
Toscana	175	Attività	160
La Plata	175		
Antonina	175		

Segue Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Società anonima genovese.		P. de Satrustegui	175
Governor	155	Montevideo	175
Norddeutscher Lloyd.		Montserrat	175
Lahn	195	Dominion Line	
Trave	195	(Da Napoli a Boston)	
Aller	195	Vancouver	175
Hohenzollern	195	Cambroman.	175
Neckar	195	Navigazione Generale Italiana.	
Compagnia Transatlantica		(Da Palermo a Nuova Orleans)	
di Barcellona (1).		Manilla	195
Buenos Aires	175	Washington	195
Leon XIII	175	Archimede	195
Manuel Calvo.	175	Marco Minghetti.	195

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.		Centro America	180
Regina Margherita	180	Venezuela.	180
Orione	180	Duchessa di Genova	180
Sirio	180	Città di Napoli.	170
Perseo	180	Città di Milano	165
Umbria.	180	Las Palmas	165
Sicilia	180	Città di Torino	165
Sardegna	180	Città di Genova	165
Liguria.	180	Transports maritimes à vapeur.	
Lombardia	180	Les Andes	165
Washington	170	Orléanais	165
Manilla.	165	Nivernais	165
Archimede	165	Algérie	165
Marco Minghetti.	165	Aquitaine	165
La Veloce.		Les Alpes	165
Nord America	180	Provence	165
Savoia	180	Italie	165
Duca di Galliera	180	Espagne	165

(1) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo massimo di lire 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di lire 225 pel viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

Segue Linee del Brasile.

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

Italia.		Ottavio Zino.	
Ravenna	165	Equità	165
Toscana	165	Attività	165
La Plata	165		
Antonina	165		

Linee del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.		Italia.	
Regina Margherita	200	Ravenna	185
Orione	200	Toscana	185
Sirio	200	La Plata	185
Perseo	200	Antonina	185
Umbria	200		
Sicilia	200	Ottavio Zino.	
Sardegna	200	Equità	175
Liguria	200	Attività	175
Lombardia	200		
Washington	190	Società anonima Genovese.	
Marco Minghetti	185	Governor	170
Manilla	185		
Archimede	185	Transports maritimes à vapeur.	
		Espagne	180
		Italie	180
		Provence	180
		Les Alpes	180
		Les Andes	180
		Algérie	180
		Aquitaine	180
		France	180
		Compagnia Transatlantica di Barcellona.	
		Leon XIII	180
		Buenos Aires	180
		Manuel Calvo	180
		P. de Satrustegui	180
		Montevideo	180
		Montserrat	180

Linea del Centro America.**Compagnia Transatlantica di Barcellona.**

Leon XIII	195	} (1)	P. de Satrustegui	195
Buenos Aires	195		Montevideo	195
Manuel Calvo	195		Montserrat	195

(1) Questo nolo è fissato per Portorico e Avana; il nolo è fissato in lire 200 per Porto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

II.**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 e Messina, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i seguenti noli, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti durante il 1° quadrimestre 1903, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Società " La Ligure Brasiliana „

Piroscafi: *Re Umberto* — *Rio Amazonas* — *Minas* — *Columbo*: L. 160 dall'Italia a Santos, Rio de Janeiro e Belem (Brasile); L. 185 a Manaus (Amazzoni: Brasile) ed ai porti intermedi fra Belem e Manaus.

Società " Dominion Line „

Piroscafi: *Commonwealth* — *New England*: L. 190 dall'Italia a Boston, compreso il viaggio ferroviario, per gli emigranti che ne facciano domanda, da Boston a Nuova York.

Compagnie générale transatlantique.

Piroscafi: *L'Aquitaine* — *La Bretagne* — *La Champagne* —
La Gascogne — *La Lorraine* — *La Savoie* — *La Touraine*:
 L. 150 dall'Havre (Francia) a Nuova York.

Roma, addì 13 dicembre 1902.

Il Commissario generale

L. BODIO.

N. B. — Il presente decreto fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 dicembre 1902, n. 291.

— La *Compagnie générale transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane L. 23.00	} 210.50	Torino-Modane L. 5.60	} 193.10
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	
Milano-Modane L. 13.15	} 200.65	Genova-Modane L. 14.35	} 201.85
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	
Venezia-Modane L. 26.60	} 214.10	Ferrara-Modane L. 28.65	} 216.15
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York „ 150.00		Havre-Nuova York „ 150.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

La legge sull'emigrazione dispone (articolo 14) che i prezzi dei noli che i vettori si propongono di percepire dagli emigranti debbano riportare la preventiva approvazione del Commissariato; il quale provvede all'approvazione dei noli stessi, uditi i pareri della Direzione generale della marina mercantile, delle Camere di commercio delle più importanti città marittime italiane, e tenuto conto del corso dei noli nei principali porti esteri e di altre informazioni fornite dagli Ispettori nei porti di imbarco e dalle Camere di commercio italiane all'estero.

Ove il Commissariato non approvi i noli chiesti dai vettori, la legge prescrive che questi siano invitati ad esporre le loro ragioni, entro un congruo termine, e che poi debbano trasmettersi tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale è chiamato a dare il suo parere motivato. Spetta infine al Ministro degli Affari Esteri di stabilire i noli massimi, che i vettori potranno percepire nel quadrimestre.

Per il primo quadrimestre dell'anno 1902, i noli che i vettori proposero furono dal Commissariato approvati d'accordo coi vettori (1). Per il secondo quadrimestre dello stesso anno furono parimenti approvati i noli proposti dai vettori (2), fatta eccezione per una sola Società, l'*Italia*, per la quale i noli, sulla linea Genova-Plata, vennero stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di marina (3).

Per il terzo quadrimestre del 1902 invece, i vettori proposero degli aumenti sui noli dei precedenti quadrimestri, aumenti che il Commissariato non credè di poter approvare, perchè nessun fatto nuovo si era verificato che paresse giustificarli, mentre invece, per varie ragioni, il Commissariato riteneva che i noli massimi avrebbero potuto

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 10 marzo 1902.

(2) Decreti del Commissariato dell'emigrazione 12 e 23 aprile 1902.

(3) Decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

essere alquanto abbassati. Pertanto fu comunicato ai vettori che il Commissariato non avrebbe approvato le loro proposte, se non fossero state ridotte nella misura che esso indicava.

La sola *Compagnie Générale Transatlantique*, che esercita la linea Havre-Nuova York, accettò di ridurre la sua proposta da lire 150 a lire 148; nolo che il Commissariato approvò (1). Gli altri vettori insistettero nelle domande di aumento.

Quindi, a norma di legge, furono comunicati tutti gli atti al Consiglio superiore di marina, il quale diede parere che in massima venissero mantenuti, per il terzo quadrimestre, i noli approvati per il secondo. Come criterio generale poi, il Consiglio fu di parere che convenisse mantenere una certa stabilità nei noli, e ciò perchè nella variabilità dei fattori che possono concorrere alla determinazione dei prezzi, fosse lasciato ai vettori di prendere a base della loro speculazione periodi di tempo piuttosto lunghi.

Il Ministro degli Affari Esteri, chiamato a dire l'ultima parola sui noli, li fissò con decreto del 15 agosto 1902. Attenendosi in massima al parere del Consiglio superiore di marina, confermò, per quasi tutti i piroscafi, i noli già approvati per il quadrimestre antecedente. Però per alcuni vettori, i quali avevano già dichiarato di accettare noli massimi inferiori a quelli praticati nello scorso quadrimestre, il Ministro stabilì i noli in base alle diminuzioni accettate. Oltre a ciò, siccome la legge dispone che i noli debbano essere messi in relazione colle qualità delle navi, il Ministro diminuì i noli di alcuni vapori appartenenti a categorie inferiori, e per i quali i noli praticati nei quadrimestri precedenti, dopo l'accertamento delle qualità nautiche fatto nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti per i piroscafi di categorie superiori, che si era deliberato di lasciare invariati.

Contro il decreto del 15 agosto 1902 i vettori protestarono, asserendo che i noli stabiliti non erano remunerativi.

Oltre ai vettori, presentarono proteste la Federazione degli arma-

(1) Decreto del Commissariato dell'emigrazione 15 agosto 1902.

tori e l'Associazione marittima italiana. Una Commissione di armatori genovesi presentò un memoriale di protesta a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri e a S. E. il Ministro degli Affari Esteri. Tali proteste concordavano in un'unica conclusione, che cioè i noli fissati dal Ministro per il terzo quadrimestre del 1902 erano troppo bassi.

È da notare che nei mesi di ottobre e novembre 1902 alcuni vettori praticarono noli inferiori a quelli stabiliti, e cioè:

1° La *Compagnia Transatlantica di Barcellona* ridusse i noli, per i piroscafi *Manuel Calvo* e *Buenos Aires*, sulla linea degli Stati Uniti, da lire 175 a lire 165.

2° La Società *La Veloce* ridusse i noli, sulla linea di Nuova York, per il piroscafo *Nord America*, da lire 185 a lire 175, e, per il *Città di Milano*, da lire 175 a lire 155 e sulla linea del Plata, per il piroscafo *Città di Torino*, da lire 175 a lire 170.

3° La *Navigazione Generale Italiana* ridusse il nolo sulla linea Genova-Nuova Orleans, per il *Manilla*, da lire 195 a lire 188.

Ad ogni modo, volendosi tenere nel dovuto conto le ragioni presentate dai vettori a sostegno delle loro richieste, fu, su proposta del Ministro degli Affari Esteri, convocato il Consiglio dell'emigrazione, il quale invitò alle riunioni, tenutesi il 25 e il 26 novembre u. s., il Presidente della Federazione degli armatori italiani, il Segretario della Società di Navigazione Generale Italiana e il Presidente della Lega nazionale delle Società cooperative italiane.

I rappresentanti dei vettori svolsero ampiamente le loro ragioni, producendo vari documenti, ed il Consiglio, dopo ampia discussione votò (astenedosi dalla votazione il Commissario generale dell'emigrazione) il seguente ordine del giorno:

“ Il Consiglio dell'emigrazione, unanime, approvando pienamente l'opera del Commissariato, anche nella questione dei noli, e lasciando ad esso, come la legge gliene fa precetto, di applicare l'articolo 14, dichiara che questo articolo contiene tutti gli elementi idonei a concordare i legittimi e sani interessi della marina mercantile con la tutela degli emigranti, fine principale della legge.

“ A tale scopo, il Consiglio fa voti che il Commissariato curi di

proporzionare ancor più i noli alle condizioni intrinseche del naviglio, per soddisfare le giuste aspirazioni di una marina mercantile intesa a progredire, ed in tal modo conseguire l'intento della legge, che è di proteggere i vapori migliori e più rapidi, a preferenza degli altri „.

In base ai principii contenuti in quell'ordine del giorno del Consiglio dell'emigrazione, il Commissariato procedè all'esame dei noli per il primo quadrimestre del 1903.

Per questo quadrimestre i vettori, in massima, confermarono le proposte di aumenti, già fatte per il terzo quadrimestre del 1902.

Così fecero la *Veloce*, la *Patria*, l'*Hamburg-Amerika Linie*, la *Compagnia Transatlantica di Barcellona*, la *Dominion Line*, la *Société générale de Transports maritimes* e l'*Italia* per tutte le linee; e la *Navigazione generale* per la linea di Nuova Orleans.

Altri invece proposero noli ancora superiori a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre del 1902. La *Navigazione generale* per quasi tutti i suoi piroscafi aumentò i noli proposti, in confronto a quelli già chiesti per il 3° quadrimestre 1902, di lire 5 per la linea di Nuova York, di lire 10 per la linea del Brasile, e di lire 20 per la linea del Plata.

Il *Norddeutscher Lloyd* propose noli superiori di lire 10 a quelli chiesti per il 3° quadrimestre del 1902, sulla linea di Nuova York; la *Ligure Brasiliana* chiese un aumento di lire 20 per la linea di Santos, Rio de Janeiro e Belem e di lire 15 per la linea di Manaos; e altri piccoli aumenti chiesero *Ottavio Zino* e la *Società anonima genovese*.

L'*Anglo-Italiana*, sempre in confronto con le richieste fatte per il 3° quadrimestre 1902, chiese lire 5 di aumento pei vapori Calabria e Perugia, e propose una riduzione di lire 5 per gli altri piroscafi.

Propose invece aumenti inferiori a quelli già chiesti per il terzo quadrimestre 1902 il vettore *Fornari*, il quale, per i piroscafi Trojan, Spartan e Tartar Prince, sulla linea di Nuova York chiese per il primo quadrimestre 1902 il nolo di lire 165, invece di 175, nolo proposto per il 3° quadrimestre 1902.

A sostegno delle loro proposte, i vettori presentarono molteplici

argomenti, che furono esaminati con la maggiore attenzione, e col proposito di conciliare l'utile degli emigranti cogli interessi legittimi della marina mercantile, e specialmente di quella parte della marina che dà opera a migliorare il proprio materiale.

Alcune delle ragioni addotte dai vettori sono di ordine generale, e si riferiscono all'applicazione ed interpretazione dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione; altre, di carattere più speciale, tendono a dimostrare la necessità degli aumenti, sia in considerazione dei maggiori oneri imposti dalla legge stessa, sia per le condizioni poco buone della marina mercantile e del mercato, e così via. Altre infine, anch'esse di ordine speciale, si riferiscono particolarmente alle condizioni delle diverse linee di navigazione, al naviglio, ecc.

Per ciò che concerne l'interpretazione ed applicazione dell'articolo 14, fu chiarito nella discussione avvenuta nel Consiglio dell'emigrazione che quell'articolo non è da applicarsi solamente nei casi di coalizione tra i vettori; ma che i prezzi massimi dei noli devono stabilirsi di quattro in quattro mesi, ciò essendo tassativamente voluto dal citato articolo 14 della legge, indipendentemente dai provvedimenti che il Governo potrà adottare nei casi di coalizione, a norma del successivo articolo 15.

Il Commissariato è incaricato di eseguire e far eseguire la legge; nè vale contro questo preciso obbligo del Commissariato il dire, come fece alcuno dei rappresentanti dei vettori nel corso della discussione nel Consiglio dell'emigrazione, che, date le incessanti fluttuazioni dei prezzi dei noli nel commercio libero, i noli massimi dovrebbero essere fissati in guisa, da comprendere per un lungo spazio di tempo tutte le oscillazioni possibili; poichè, ove si facesse in tal modo, sarebbe come eludere la legge di proposito deliberato. È evidente infatti che, se i noli si stabilissero, per esempio, in un massimo di 250 lire, non potrebbe esservi più luogo a contestazione fra vettori e Commissariato, poichè sotto a quel limite di 250 lire sarebbero compresi tutti gli aumenti possibili, nell'interesse dei vettori; ma ciò significherebbe, nè più nè meno, che far praticamente abbandono del disposto preciso della legge (art. 14). Ed in ogni caso, qualora nel corso

di un quadrimestre avvengano mutazioni tali nel mercato dei noli, da rendere necessaria una modificazione dei noli approvati, la legge dà facoltà ai vettori di fare nuove proposte e definisce la procedura da seguirsi, che è la medesima di quella seguita nei casi ordinari (art. 14, 5° capoverso).

Uno dei rappresentanti dei vettori ammessi alla discussione nel Consiglio dell'emigrazione proponeva che si stabilissero periodicamente dei limiti di minimo e di massimo nei prezzi dei noli per ciascuna linea e per ciascuna società o vettore, e codesti limiti avessero da essere tali, da poter comprendere le oscillazioni possibili sul mercato dei noli, supposti questi formati in un regime di libera concorrenza.

Non si comprende però che cosa si volesse intendere per limite minimo. È ovvio infatti che il vettore ha sempre facoltà di diminuire i noli; non si fa ostacolo a che egli trasporti anche gratuitamente, se gli piacesse, gli emigranti (purchè la gratuità non avesse da nascondere il trasporto con danaro pagato da Governi esteri o da Società estere di colonizzazione). Il minimo adunque, se significa qualche cosa, non può dire se non questo, che, essendo i vapori di una Società diversi fra loro per qualità nautiche, velocità, assetto, trattamento a bordo, ecc., si deve dar facoltà di riscuotere non più di *tot* sui vapori peggiori, e non più di *tot* sui migliori. Ma anche in questo caso bisogna che la stessa autorità, cioè il Commissariato, dica quali sono i vapori più scadenti, e quali i migliori; la qual cosa tornerebbe come dire: facciamo per ogni vettore due sole classi di vapori e fissiamo due massimi, uno per ciascun gruppo.

Del rimanente, conviene riflettere che la mutabilità dei noli per il trasporto dei viaggiatori non è tanto grande in pratica, quanto si dice. Nel commercio libero, per quanto riguarda i viaggiatori di classe, si osserva una certa costanza di prezzi, mentre variano più sensibilmente e di frequente i noli per il trasporto delle merci.

I rappresentanti dei vettori addussero poi un altro argomento, sul quale insistettero in special modo, e cioè che, per le condizioni presenti di crisi della marina mercantile, i noli debbono essere fissati

con larghezza, se non si vuole recar pregiudizio a questa industria. Insistettero su questo punto specialmente i vettori italiani, facendo rilevare che la marina nazionale è danneggiata dalla concorrenza della bandiera estera, dalla legge del 1901, che ridusse i premi della marina mercantile e dagli aumenti dei salari del personale di bordo e degli scaricatori.

Convieni riflettere che il concetto di protezione dell'industria marittima nazionale, quale può essere posto a fondamento di una tariffa doganale o di leggi di premi di navigazione o di premi di costruzione, è estraneo a quello della tutela degli emigranti, e per ciò la legge 31 gennaio 1901 non fa un trattamento diverso ai vettori stranieri, in confronto ai nazionali.

In quanto poi alle cause di disagio della marina nazionale, indicate dai vettori, è da osservare quanto segue:

I. Il rialzo delle mercedi, in conseguenza degli scioperi, si ebbe fin qui principalmente per gli scaricatori ed i facchini, che sono pagati dai commercianti, e non dalle Società di navigazione, mentre non fu notevole per il personale di bordo. Ad ogni modo, l'aumento di tali salari non avrebbe potuto avere che una influenza limitata sul costo complessivo dei trasporti.

II. Circa la diminuzione dei premi alla marina mercantile italiana stabilita dalla legge del 18 maggio 1901, n. 176, è da osservare che questa non può influire sulle variazioni generali dei noli. Non tutti i vettori nazionali godevano di tali premi, ma soltanto la *Navigazione Generale Italiana*, la *Ligure Brasiliana*, la *Veloce* e l'*Italia*, e neppure queste Società per tutti i piroscafi da esse destinati al trasporto degli emigranti.

III. I vettori italiani insistettero anche sulle speciali condizioni di disagio create loro dalla concorrenza della bandiera estera, la quale si serve di piroscafi ammortizzati, ed è pure sovvenzionata con premi. Chiedevano quindi che il Commissariato aiutasse l'industria nazionale, col consentire noli elevati. Ma si è già detto anticipatamente che la legge sull'emigrazione è estranea a qualunque concetto di protezionismo marittimo. I noli devono essere fissati indipendentemente

dalle condizioni finanziarie e patrimoniali dei vettori. Sono prezzi che si formano sul mercato mondiale, in base alle condizioni generali dell'offerta e della domanda; e il Commissariato, nel fissare i massimi, non può tener conto dell'utile minore che un vettore può conseguire, per le sue condizioni finanziarie od economiche, inferiori a quelle di altri vettori.

In quanto poi ai premi goduti dalla bandiera estera, è da notare che la marina inglese e la tedesca non godono simili premi. Sono favoriti solo i piroscafi di velocità eccezionale, a principiare da 20 miglia all'ora, cioè le navi che possono eventualmente essere aggregate alla flotta militare.

Di larghi premi, in base ad una legge del 7 aprile 1902, gode la marina mercantile francese; ma fra dieci vettori, i quali dispongono di piroscafi di bandiera estera, solo tre hanno navi francesi, e di queste forse solo il piroscafo *Roma* (preso a nolo dalla Società *Patria*) è in condizione di usufruire dei premi stabiliti colla citata legge.

A parte ogni altra considerazione, le condizioni speciali godute da pochi piroscafi, fra i molti che trasportano emigranti, non potevano, a giudizio del Commissariato, giustificare una variazione nel corso generale dei noli, come, in ogni caso, in condizioni di libera concorrenza, non possono portare ad un aumento dei noli stessi.

E non è neppure da trascurare il fatto che la concorrenza della bandiera estera alla bandiera nazionale si è venuta attenuando, non solo per il traffico generale, ma anche per il trasporto dei passeggeri nei viaggi transatlantici, e tanto per i passeggeri di classe, quanto per gli emigranti. Secondo le statistiche ultime, il tonnellaggio complessivo delle navi italiane a vapore (arrivi e partenze riunite) nei porti nazionali era, nel 1870, il 19.7 per cento del tonnellaggio di tutte le navi a vapore, italiane e straniere, entrate ed uscite dai porti italiani; mentre, nel 1899, la proporzione del tonnellaggio dei piroscafi nazionali si elevò al 47.5 per cento (1).

(1) Relazione del Direttore generale della marina mercantile sulle condizioni della marina mercantile al 31 dicembre 1901, Roma, 1902, pag. 302 e segg.

In proporzione anche maggiore sono cresciuti la quantità di merci e il numero di passeggeri trasportati dalle navi nazionali, in confronto a quelli trasportati dalle navi estere. E per limitarci al trasporto degli emigranti, abbiamo le seguenti cifre (1):

ANNI	MARINA ITALIANA			MARINA ESTERA		
	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio	Numero dei viaggi	Numero degli emigranti imbarcati	Media degli emigranti imbarcati per ogni viaggio
1898	128	57,257	448	227	90,427	398
1899	118	57,187	485	223	92,289	414
1900	138	66,979	485	257	103,403	402
1901 (genn.-agosto).	115	71,519	622	266	88,993	432

Da una statistica americana risulta che, nel 1901, il movimento dei passeggeri di terza classe, nel porto di Nuova York, è stato così ripartito fra i vettori, per le linee che fanno testa in Italia (2):

(1) I dati sono tratti dalle Relazioni del Direttore generale della marina mercantile per gli anni 1898, 1899, 1900 e 1901.

(2) *Report of Transatlantic Passengers Movement 1901*, compiled by Lawson Sandford. New York, 1902; pag. 2.

VETTORI	NUMERO dei viaggi	NUMERO degli emigranti sbarcati o imbarcati	NUMERO degli emigranti sbarcati o imbarcati per ogni viaggio
Arrivi.			
Anglo-Italiana (Anchor Line)	33	16,084	487
Patria (Fabre Line)	28	14,157	505
Hamburg-Amerika Linie	25	15,302	612
La Veloce	14	13,532	966
Navigazione Generale Italiana	27	24,660	913
Norddeutscher Lloyd	36	24,600	683
Giuseppe Fornari (Prince Line)	17	12,455	733
Partenze.			
Anglo Italiana (Anchor Line)	24	2,133	89
Patria (Fabre Line)	10	694	69
Hamburg-Amerika Linie	22	3,995	182
La Veloce	13	3,709	285
Navigazione Generale Italiana	26	7,091	273
Norddeutscher Lloyd	38	8,738	230
Giuseppe Fornari (Prince Line)	15	1,592	106

I dati ora citati, e specialmente quelli della linea di Nuova York, su cui è più attiva la concorrenza da parte della bandiera estera, provano che la marina italiana, nei trasporti degli emigranti, tiene testa alla marina straniera.

Oltre agli argomenti fin qui addotti, i vettori invocarono, a sostegno delle loro domande, i maggiori oneri che sono loro imposti dalla nuova legge sull'emigrazione. Sono pochi anni, si osservava, che i piroscafi destinati al trasporto degli emigranti dovettero subire importanti trasformazioni, in conformità del regolamento del 1897, e di recente fu-

rono dovute introdurre nuove e costose modificazioni, in forza del nuovo regolamento per l'applicazione della legge 31 gennaio 1901, sull'emigrazione.

La *Navigazione Generale Italiana*, in special modo, insisteva su questo punto, e il Segretario generale di quella Società produsse davanti al Consiglio un quadro dimostrante i nuovi oneri incontrati dai vettori, per procedere all'adattamento dei piroscafi affine di conformarsi al nuovo regolamento.

Si può rispondere che, nella massima parte, questi nuovi oneri di modificazioni o riparazioni alle navi sono del genere delle spese di impianto, ammortizzabili in un lungo periodo di anni, e pesano lievemente sul costo unitario dei trasporti. Oltre a ciò è da riflettere che siffatte spese gravano soltanto sui piroscafi mediocri o cattivi, poichè il nuovo regolamento, per misure igieniche, prescrisse degli adattamenti interni, che nei buoni piroscafi esistevano già sotto l'impero della legge precedente e del regolamento della marina mercantile.

Un'altra ragione di aumento del costo del trasporto unitario sarebbe, secondo i vettori, la riduzione del numero delle cuccette, a causa del maggiore spazio assegnato ad ogni emigrante dal nuovo regolamento. Ma questa osservazione non ha valore, perchè, o si tratta di viaggi per l'America meridionale, e in tal caso, siccome il movimento degli emigranti è molto scarso ora verso l'Argentina e verso il Brasile, rimangono vuoti necessariamente molti posti, indipendentemente dalle prescrizioni regolamentari; ovvero invece si tratta di viaggi agli Stati Uniti, e allora è noto che la limitazione del numero delle cuccette è imposta dalla legge degli Stati Uniti, piuttosto che dalla nostra, ed è imposta a tutti i vapori che approdano negli Stati Uniti, senza distinzione di bandiera. Le leggi degli Stati Uniti sono più severe delle leggi e regolamenti nostri, per ciò che riguarda il numero delle cuccette ammissibili in relazione alle dimensioni e alla portata del vapore.

Nè può annettersi importanza all'altro fatto, che i vettori debbono ora portare in franchigia di nolo cinque decimi di metro cubo di bagaglio, invece di tre decimi di metro cubo, come richiedeva l'antico regolamento.

Piuttosto si deve riconoscere che la nuova legge ha imposto il nuovo aggravio della tassa di 8 lire in ragione del numero degli emigranti ed una razione maggiore e migliore di vitto giornaliero e la spesa dei commissari viaggianti.

Di questi nuovi oneri però si era tenuto conto nella determinazione dei noli, nella dovuta misura.

I vettori, a dir vero, cercarono di far apparire con esagerazione la spesa per i commissari viaggianti. Il Segretario generale della Navigazione Generale Italiana affermò che, in un anno, la sua Società e la Veloce hanno speso per i commissari viaggianti lire 350,000. Ora dai registri contabili del Commissariato e dai calcoli da esso istituiti (1) risulta che durante il primo esercizio di dieci mesi, dal 1° settembre 1901 al 30 giugno 1902, la spesa derivata a tutti i *diciassette vettori* complessivamente dalla disposizione prescrivente l'imbarco di un medico militare oppure di un commissario viaggiante, non oltrepassa le lire 270,000, ossia lire 1.26 per ogni posto intero di emigrante trasportato in America.

Non possono poi essere addotte come oneri imposti dalla nuova legge alcune spese incontrate dai vettori per i seguenti motivi:

- a) rifiuto di emigranti alla visita nei porti di partenza ;
- b) reiezione nei porti di destinazione e conseguente rimpatrio ;
- c) responsabilità civili per reiezioni, dispersione di bagagli, ecc.

Pei primi due titoli, si tratta di fatti dipendenti dalla legge americana e non dall'italiana ; per il terzo titolo si tratta di fatti imputabili a negligenza dei vettori.

Oltre agli argomenti sopra riportati, i vettori ne addussero un altro, in apparenza di molto rilievo. In alcuni porti esteri, fu detto, si praticano noli superiori ai massimi fissati per i porti italiani. E si citò l'esempio dei porti di Amburgo e di Brema, dove il prezzo del passaggio in terza classe per Nuova York è più elevato di quello dai porti italiani, nonostante la distanza minore e il minor costo del combustibile.

(1) Vedasi l'allegato E a pag. 56.

Ora il Commissariato, nel determinare i noli che sarebbe stato disposto ad approvare, tenne conto dei noli praticati nei porti esteri per le destinazioni dell'America; ma non potè portare i prezzi alla medesima misura di quelli praticati in alcuni porti dell'Europa settentrionale, considerando che questi furono elevati negli ultimi tempi a causa di accordi fra le Compagnie.

Del resto, giova considerare :

1° che i piroscafi della *Compagnie Générale Transatlantique* sono almeno uguali a quelli che avrebbero avuto dal Commissariato per le partenze dal Regno un nolo massimo di 190 lire; eppure quella società accettò pel 3° quadrimestre del 1902 il nolo massimo di 148 lire dall'Havre a Nuova York, e per il 1° quadrimestre del 1903 il nolo di lire 150. La differenza fra le 150 lire assegnate come nolo massimo alla *Compagnie Générale Transatlantique*, che pratica il trasporto degli emigranti dal porto di Havre, e le 190 che si sarebbero assegnate ai piroscafi che partono dal Regno, prova che nel fissare i noli si tenne conto anche delle distanze;

2° che i piroscafi tedeschi, che praticano in Amburgo un nolo di 212 lire per Nuova York, a parte la coalizione fra le Compagnie, sono di tale velocità, grandezza e bontà di sistemazione, che superano i migliori piroscafi delle linee del Mediterraneo, ed hanno un consumo di carbone molto superiore.

Per alcune linee furono poi adottati dai vettori altri argomenti. Così, per la linea di Nuova York, fu chiesto un aumento di prezzi per il motivo della scarsezza dei noli di ritorno per passeggeri e della scarsa quantità di merci da trasportare. Questi non sono fatti nuovi, nè speciali di un vettore; sono fra le condizioni della linea, e danno motivo a ritenere che i noli sarebbero più bassi, se si trovassero merci da trasportare e si avessero numerosi noli di ritorno. Anzi, è da notare che, da qualche tempo, vi è un aumento delle merci trasportate su questa linea.

Si affermò poi, e con insistenza, che nel primo quadrimestre dell'anno, si ha il periodo di maggiore emigrazione, e perciò, aumentando

la richiesta dei trasporti, per legge economica, debbono anche aumentare i prezzi dei noli, in confronto ai quadrimestri antecedenti. Ora è bensì vero che il primo quadrimestre dell'anno è un periodo di più attiva emigrazione e che cresce in esso la domanda dei trasporti, ma si fa osservare: 1°) che aumentando il numero delle persone da trasportarsi diminuisce il costo unitario del loro trasporto, rimanendo invariate le spese generali del trasporto stesso; 2°) che essendo più viva la richiesta diretta dei trasporti da parte degli emigranti, non è più necessario di dare ai rappresentanti alte provvigioni; il che si risolve in una sensibile economia per i vettori. Nel periodo di più attiva emigrazione, insomma, opera spontaneamente un sistema di compensi, che fa risentire ai vettori il vantaggio derivante dall'aumento della domanda, anche con noli invariati.

Per la linea del Plata e del Brasile, invece, i vettori lamentarono la passività della linea, per il diminuito movimento dei passeggeri e per il poco traffico di merci. Chiesero quindi degli aumenti, che il Commissariato non ebbe difficoltà a consentire, in adeguata misura, anche in considerazione del viaggio più lungo, in confronto a quello degli Stati Uniti.

Del resto però, dalle notizie avute sul corso dei noli nei porti esteri, risultò che, in massima, i noli nei porti europei per le linee transoceaniche si mantennero invariati. Così avvenne a Liverpool per i viaggi per l'America del Nord, all'Hàvre per la linea del Brasile, a Cherbourg, a Marsiglia per tutte le linee dell'America Centrale e Meridionale e così via.

Si verificarono leggieri aumenti dal porto di Havre per Nuova York, per la *Compagnie Générale Transatlantique*, e dal porto di Anversa per Halifax, Quebec, Boston, linee percorse dall'*Allan Line*, dalla *Dominion Line* e dalla *Cunard Line*.

Ribassò invece i noli il *Norddeutscher Lloyd*, per la linea Brema-Nuova York per i piroscafi ordinari.

Subirono in generale un aumento i noli di ritorno dall'America all'Italia ed i prezzi dei biglietti prepagati.

Com'è noto, quei passaggi, nei quadrimestri antecedenti, erano

venduti a prezzi molto bassi, a cagione della concorrenza che si facevano le Compagnie. Solo in seguito ad una recente intesa fra le Compagnie stesse, i prezzi, tanto dei prepagati, che dei biglietti di ritorno, sono leggermente aumentati. Ma il rialzo dei prezzi dei trasporti dall'America in Italia essendosi verificato in seguito ad una coalizione intervenuta per far cessare uno stato di attivissima concorrenza, non poteva essere preso come indice di un aumento dei noli; e tanto meno poteva giustificare gli aumenti proposti, in quanto i noli praticati dall'America in Italia si mantennero, nonostante l'aumento, inferiori in generale ai noli approvati dal Commissariato per i viaggi di andata.

È da notare altresì che nei porti americani sono aumentati i prezzi dei trasporti dei passeggeri di terza classe solamente sulle linee esercite dai vettori italiani, e per i soli porti d'Italia; mentre sono rimasti invariati in genere i noli praticati da Compagnie di navigazione estere che non hanno la patente italiana di vettori (*Allan Line, Cunard Line*, ecc.), e pure quelli praticati dalle Compagnie che hanno la patente per le linee che non toccano i porti italiani (ad esempio, sono rimasti invariati i noli del *Norddeutscher Lloyd* per la linea Buenos Aires-Southampton, dell'*Hamburg-Amerika Linie* per la linea Buenos Aires-Amburgo, ecc.).

Sono ugualmente rimasti invariati i noli per le linee che partono dal porto di Pernambuco, di cui nessuna tocca i porti italiani.

In conclusione, come risulta dai prospetti allegati (1), i noli nel mercato mondiale sono rimasti, in generale, invariati. Nessun fatto si verificò nel 3° quadrimestre 1902, nè alcuna tendenza si manifestò che potesse influire per un rialzo dei noli.

Dalle informazioni fornite dal R. Console di Cardiff e dall'Ispettore di emigrazione di ciascun porto di imbarco e dai listini dei prezzi, risultò che si mantengono fermi i prezzi dei carboni. Gli Ispettori dicono inoltre che non vi sono stati rialzi, nè sono previsti aumenti, nelle spese per le mercedi del personale di bordo e per i vettovagliamenti;

(1) Vedasi l'allegato A a pag. 29.

così che nessun aumento si è verificato, nè appare prossimo a verificarsi per il costo dei trasporti.

Quanto alle provvigioni per i rappresentanti dei vettori, si sa dai Prefetti e dagli Ispettori dell'emigrazione nei tre porti d'imbarco italiani, che si mantengono sempre elevate e, da un minimo di lire 10, arrivano a 30 lire ed anche a cifre superiori.

L'Ispettore di Napoli informò che le provvigioni in un mese di affluenza di emigranti oscillarono da lire 10 a lire 20; mentre negli altri mesi arrivarono a lire 30.

Analoghe informazioni diede l'Ispettore di Genova (1). È evidente che le provvigioni elevate provano che c'è sempre un margine largo nella misura dei noli fissati, che rende possibile il corrispondere tali retribuzioni ai raccoglitori degli emigranti.

E non è fuori di luogo notare qui che la *Navigazione Generale* in una sua memoria scritta, presentata al Commissariato, e per bocca del suo delegato in una discussione fattasi dal Consiglio dell'emigrazione, ha invocato che per legge si ponesse un limite alla misura della retribuzione che il vettore potesse dare al suo rappresentante, in ragione del numero degli emigranti da lui raccolti.

(1) Le informazioni date dall'Ispettore di Genova sono le seguenti :

1. Per la linea del Plata :

a) la Navigazione Generale Italiana dà in media lire 15 di provvigione (risulta però che per i piroscafi nuovi e celeri come l'*Umbria* e in periodi di affluenza di emigranti al Plata si dà una provvigione di lire 20);

b) Hamburg-Amerika Linie e Italia, 15 lire di provvigione;

c) Transports Maritimes, 25 lire;

d) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

e) Armatori diversi, da lire 25 a lire 30.

2. Per la linea del Brasile :

a) Navigazione Generale Italiana, lire 15;

b) Ligure Brasiliana, lire 20;

c) Transports Maritimes, lire 30.

3. Per la linea di Nuova York :

a) Navigazione Generale Italiana, lire 20;

b) Hamburg-Amerika Linie, lire 15

c) Transatlantica di Barcellona, lire 30;

d) Norddeutscher Lloyd, lire 10.

Aggiungiamo alcuni altri dati di fatto che hanno importanza nella soluzione della questione dei noli.

Da quando entrò in vigore la nuova legge, il numero degli emigranti è cresciuto grandemente, senza che il numero dei viaggi sia cresciuto nella stessa proporzione, tanto che la media degli emigranti trasportati per ogni viaggio si è pure notevolmente elevata, come apparisce dal seguente prospetto:

A N N I	NUMERO dei viaggi	EMIGRANTI	MEDIA per ogni viaggio
Gennaio-dicembre 1897.	400	197,314	493
Id. 1898.	355	147,684	416
Id. 1899.	341	149,476	438
Id. 1900.	395	170,382	431
Gennaio-settembre 1901	321	160,512	500
Settembre 1901 a ottobre 1902	464	291,696	628

In conclusione, le spese di esercizio possono ritenersi alquanto diminuite, e ciò anche per i seguenti motivi, oltre quelli sopraccennati:

1° il prezzo del carbone fu nel 1902 inferiore a quello che era stato nella media dei 12 anni dal 1888 al 1900;

2° i continui perfezionamenti tecnici diminuiscono relativamente la percentuale delle spese per ogni viaggio.

E nonostante queste cause, che avrebbero dovuto produrre un ribasso nei prezzi dei noli, questi si sono mantenuti tanto alti, quanto non lo furono mai nell'ultimo quinquennio, tranne che nel 1900 (1), quando, cioè, i prezzi dei noli erano elevatissimi, sia per la coalizione fra i vettori, sia per il prezzo dei carboni, che allora era circa il doppio di adesso. A questo proposito è da osservare che nel 1900 il nolo Cardiff-Mediterraneo, che è considerato il nolo tipico e regolatore del mer-

(1) Vedasi l'allegato D a pag. 52.

cato, era di 12 scellini, mentre nell'anno in corso ha oscillato intorno ai 6 scellini.

È anche da ricordare che i noli stabiliti dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre del 1902 furono in massima eguali a quelli praticati liberamente dai vettori nell'ultimo quadrimestre del 1901, e approvati nei primi due quadrimestri del 1902, e che su quegli stessi noli i vettori fecero spontaneamente dei ribassi nel corso degli ultimi quattro mesi del 1902 (1).

Pertanto, esaminati i diversi elementi della questione, gli aumenti chiesti non parevano giustificati. Le Camere di commercio di Messina e di Palermo espressero questo medesimo avviso, e raccomandarono che fossero mantenuti per il primo quadrimestre del 1903 i noli attuali. La Camera di commercio di Venezia ritenne che dovessero essere ancora diminuiti i noli consentiti per il 3° quadrimestre del 1902.

Soltanto le Camere di commercio di Genova e Napoli, che rappresentano direttamente gli interessi dei vettori, espressero il parere che i noli dovessero essere aumentati, riferendosi alle ragioni addotte dai vettori, che sono state sopra valutate.

Tutto considerato, adunque, il Commissariato non credette di potersi allontanare molto dai prezzi dei noli stabiliti nei diversi quadrimestri del 1902. Credette però opportuno di graduare i noli fra i vari piroscafi con speciale cura, anche per attenersi alla speciale raccomandazione fatta dal Consiglio della emigrazione coll'ordine del giorno con cui si chiuse l'esame della questione.

I piroscafi furono perciò divisi in tre categorie: superiori, medi ed inferiori, e ciò in base alla velocità raggiunta nei viaggi (2), e avuto riguardo anche alle informazioni avute circa l'assetto interno e il trattamento fatto a bordo agli emigranti.

Per la linea di Nuova York il Commissariato fu di parere che potessero mantenersi i noli attuali, per i piroscafi medi; per i superiori,

(1) Vedansi le riduzioni praticate dai vettori nell'ultimo quadrimestre 1902, e delle quali ha avuto notizia il Commissariato, a pag. 11.

(2) Per la velocità dei singoli piroscafi adibiti al trasporto degli emigranti vedasi l'allegato B a pag. 41.

invece, decise di approvare un aumento di lire 5 sui noli del terzo quadrimestre del 1902. Per i piroscafi della categoria inferiore si diminuirono i noli praticati in quel quadrimestre, e ciò si fece per dare ai buoni vapori un trattamento più adeguato alle loro qualità nautiche e per agevolare, nei limiti del possibile, i progressi nella marina mercantile. Questa nuova graduazione era fatta per eliminare o almeno attenuare alcune influenze perturbatrici del mercato dei noli, esercitate dai vettori che dispongono di piroscafi inferiori con le alte provvigioni ai rappresentanti. È da ritenersi che i prezzi ridotti non possano consentire di dare provvigioni altissime, già corrisposte per i piroscafi meno buoni, e che quindi si venga ad impedire, almeno in parte, che gli emigranti scelgano i piroscafi su cui debbono prendere imbarco, dietro la spinta e gli allettamenti dei rappresentanti, anziché in base alle qualità della nave ed al prezzo del passaggio.

Per la linea del Plata il Commissariato era disposto a consentire un aumento di lire 5 per i piroscafi medi e di lire 10 per i buoni.

Così avrebbe pure stabilito una differenza di lire 5 fra i noli di uno stesso piroscafo per la linea del Plata e quella di Nuova York; la quale differenza in fatto si sarebbe elevata a lire 10, a cagione della tassa di un dollaro per emigrante che pagano le Società di navigazione allo sbarco negli Stati Uniti.

Per il Brasile il Commissariato avrebbe mantenuto in genere gli stessi noli per tutti i piroscafi della classe media (1).

Il Consiglio superiore di marina, esaminate le ragioni svolte dal Commissariato a chiarimento delle sue proposte, ed esaminati pure gli argomenti addotti dai vettori (2), venne alle seguenti conclusioni:

Ritenne, in massima, che le disposizioni dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione debbano soprattutto valere in circostanze speciali, e che i noli da approvarsi ad ogni quadrimestre siano da considerarsi

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe consentito per il primo quadrimestre del 1903, vedasi l'allegato C a pag. 44.

(2) Alla seduta del Consiglio superiore di marina tenuta il 13 dicembre 1902 intervenne anche, per autorizzazione del Ministero della marina, il delegato della Federazione degli armatori.

non come una tariffa rigorosa di passaggio, ma come un *massimo* oltre il quale i vettori non possano andare nei momenti di maggiore concorrenza.

Il Consiglio ammise parimenti che l'aumento dei noli per il primo quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), domandato dai vettori, costituisse una specie di compenso ai viaggi non remunerativi negli altri periodi dell'anno.

Per tali considerazioni, ed anche per riguardo alle condizioni attuali dell'industria dei trasporti marittimi, il Consiglio fu di avviso che le domande dei vettori non fossero esagerate e che *delle soverchie riduzioni non sarebbero state pienamente giustificate*. Riconobbe altresì che fosse equo concedere un nolo maggiore per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud (1).

Tenuto conto di questo parere del Consiglio superiore di marina, del voto del Consiglio dell'emigrazione e delle proposte precedentemente fatte dal Commissariato, il Ministro degli Affari esteri fissò i noli per il primo quadrimestre nella misura indicata nel decreto del 17 dicembre 1902 (2).

(1) Il parere dato dal Consiglio superiore di Marina è riprodotto nell'allegato F a pag. 58.

(2) Il decreto del Ministro degli Affari Esteri che fissa i noli da praticarsi nel primo quadrimestre del 1903, è riprodotto a pag. 3 del presente fascicolo. Vedasi anche l'allegato C a pag. 44.

ALLEGATI

ALLEGATO A.

**Noli praticati in alcuni porti esteri
pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe (ottobre e novembre 1902)**

Buenos Aires.

DESTINAZIONI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona
Genova	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Napoli	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Messina	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Catania	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Palermo	185. »	»	»	»	»	»	200. »	200. »	»
Brema	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Amburgo	»	225. »	»	250. »	225. »	»	»	»	»
Liverpool	»	»	227.50	»	»	»	»	»	»
Southampton	»	225. »	»	225. »	»	»	»	»	»
Anversa	»	225. »	»	»	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marsiglia	175. »	»	»	»	»	170. »	»	»	»
Barcellona	175. »	»	»	»	»	170. »	190. »	190. »	170. »
Da Genova o Napoli (prepagato) a Buenos Aires	182.50	»	»	»	»	177.50	197.50	197.50	177.50
Da Messina, Catania o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	192.50	»	»	»	»	»	207.50	207.50	»

Nota. — Per i porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnolo.

La Plata

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Valigia reale inglese
Lisbona	250. »	200. »
Vigo	205. »	206.25
Bordeaux	185. »	»
Southampton	»	225. »
Anversa	»	250. »

Nota. — La Navigazione generale italiana e la Veloce rilasciano nelle loro agenzie di La Plata biglietti di chiamata da Genova a Buenos Aires al prezzo di lire 197.50; l'Italia al prezzo di lire 182.50.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburgese sud-ame- ricana	Transports maritimes	Saviotti
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali					
Barcellona	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Marsiglia	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Genova	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Napoli	175	150	175	150	175	150	150	150	150
Da Genova o Napoli a Monte- video (prepagati).	180	100	180	100	180	160	160	160	160

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navi- gazione generale italiana		La Veloce		Ligure Brasiliana	Italia	Messageries maritimes	Royal Mail	Pacific Steam Navi- gation	Amburghese sud ame- ricana	Ottavio Zino	Transports maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	»	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chia- mata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Vi è di più una sopratassa locale di circa 6 lire per ogni biglietto di 3ª classe. Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi, colla sopratassa indicata.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacific Steam Navigation Company	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana
Lisbona	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50	151.50
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227.85	»	»
Anversa	»	»	»	»	187.50	»
Brema	»	»	»	»	187.50	»
Amburgo	»	»	»	»	187.50	227.25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227.25

Nota. — A tutti i prezzi sopraindicati è da aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3^a classe imbarcato.

Santos (Brasile).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		La Veloce		Lloyd Austriaco	Royal Mail	Norddeutscher Lloyd di Brema	Amburghese Americana	Messageries maritimes	Ligure Brasiliana	Transports maritimes	Ottavio Zino
	Rapidi	Commerciati	Rapidi	Commerciati								
Fiume	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Trieste	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	200	187	187	»	»	»	»
Vigo	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	(1) 234	»	»	»	»
Buenos Aires	»	»	»	»	»	»	»	»	106.25	»	»	»
Genova	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Napoli	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Marsiglia	180	160	180	160	»	»	»	»	»	160	150	150
Barcellona	185	165	185	165	»	»	»	»	»	165	155	155
Da Genova Napoli a Santos (prepagato)	(2) 143	(2) 143	(2) 143	(2) 143	»	»	»	»	»	(2) 143	(2) 143	(2) 143

Nota. — Oltre i prezzi suindicati, i passeggeri devono pagare una tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano.

(1) Calcolando la lira sterlina in ragione di lire ital. 25.25.

(2) Compresa la tassa di fr. 8 imposta dalla legge italiana sull'emigrazione.

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Marsiglia	»	130
Genova	175	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato)	»	175
Da Genova a La Guayra (prepagato)	175	»

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique
Genova	190	»
Barcellona	165	»
St. Nazaire	»	190
Da Genova all'Avana (prepagato)	190	»

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	Anglo italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato)	185.40	185.40	185.40

Nota. — I prezzi in lire italiane sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.

Philadelphia (1).

DESTINAZIONE	Red Star Line
Anversa	180.25

Nuova York (1).

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana		Anglo-Ital. (Anchor-Line)		Saviotti (Fabre)		La Veloce	Norddeutscher Lloyd	Ambergese americana	Compagnie générale transatlantique
	Rapidi	Commerciati	Rapidi	Commerciati	Rapidi	Commerciati				
Genova	169.95	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Napoli	169.95	154.50	154.50	144.20	154.50	144.20	154.50	169.95	154.50	175.10
Palermo	180.25	164.80	164.80	154.50	164.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Messina	180.25	164.80	164.80	154.50	164.80	154.50	164.80	180.25	164.80	185.40
Prepagati (acquistati a Nuova York) per Nuova York da:										
Genova	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	203.68
Napoli	172.52	172.52	157.07	146.77	164.80	154.50	157.07	180.25	180.25	»
Palermo	172.52	172.52	157.07	146.77	175.10	164.80	157.07	190.55	190.55	»
Messina	182.82	182.82	167.37	157.07	175.10	164.80	167.37	190.55	190.55	»

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line		Cunard Line
	Rapidi	Commerciati	
Liverpool	140. »	140. »	140.00
Genova	177.50	150. »	»
Napoli	177.50	150. »	»
Da Genova a Boston (prepagato)	177.50	165. »	»
» Napoli a Boston (prepagato).	167.50	165. »	»

Glascow.

DESTINAZIONI	Allan Line	Anchor Line
Nuova York	137.50	137.50
Boston	137.50	137.50
Halifax	137.50	137.50
St. John (Canadà)	137.50	137.50
Quebec	137.50	137.50
Montreal	148. »	148. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Cunard Line		American Line	Dominion Line	Beay r Line	Allan Line
	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	Celeri				
Nuova York	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	(a) 143.75	»	»
Boston	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	»	»	137.50
St. John (Canadà)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	»	137.50	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra. Notizie identiche ha comunicato il R. Consolato.

(a) Per la via di Boston, I passeggeri possono andare da Boston sino a Philadelphia e Baltimora senz'altra spesa.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	200. »
Buenos Aires	200. »	200. »
Rio de Janeiro	200. »	200. »
Santos	200. »	200. »
Bahia	200. »	200. »
Pernambuco	200. »	200. »
La Guayra	300. »	300. »
Sabanilla	300. »	300. »
Colon	300. »	300. »
Nuova York	150. »	150. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Amburghese Americana		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud Americana
	Celeri	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Pará)	»	200. »	»	»	(1) 187.50
Manaos (Amazzoni)	»	225. »	»	»	225. »
La Guayra	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Columbia	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	262.50	»	»	262.50
Avana	»	»	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	(1) 344.50	(1) 332. »	»	»	»
Nuova York	(1) 212.50	(1) 200. »	212.50	(1) 187.50	»
Boston (via Nuova York)	(1) 227.50	(1) 215. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	(1) 258.50	(1) 246. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York) . . .	(1) 248. »	(1) 235.50	»	»	»

(1) Da un secondo rapporto del 4 dicembre 1902 risulta che l'Amburghese Americana ha ridotto i noli per Nuova Orleans a lire 332 per i piroscafi celeri e a lire 294.50 per gli ordinari; per Nuova York a lire 200 e 162.50; per Boston a lire 215 e 178.50; per Quebec a lire 246 e 208.50, e per Montreal a lire 235.50 e 198. Secondo lo stesso rapporto il Norddeutscher Lloyd per Nuova York e l'Amburghese Sud-Americana per Belem hanno aumentato il nolo a lire 200 per i piroscafi ordinari.

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese sud-americana	Amburghese americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»
Montevideo	206. »	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
Belem	»	187.50	187.50	»	»	»	»
Manaos	»	187.50	187.50	»	»	»	»
La Guayra	»	»	202.50	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	»	202.50	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	202.50	»	»	»	»
Colon	»	»	202.50	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	187.50	»	»	»
Boston	»	»	»	»	(1) 187.50	»	(1) 175. »
Halifax	»	»	»	»	»	175. »	»
Quebec	»	»	»	»	»	175. »	175. »

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a Liverpool, e di lì a Boston.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American	Amburghese americana
Nuova York	(1) 140	(1) 140
Halifax	»	(1) 120

(1) Prezzo netto senza commissione di agenti.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Nuova York	175	>
Montevideo	>	150
Buenos Aires	>	150
Santos	>	150
Rio de Janeiro	>	150
Bahia	>	150
Pernambuco	>	150

Cherbourg (1).

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Red Star Line	Amburghese sud-americana	Royal Mail
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	162.50	>
Pernambuco	>	>	>	>	>	201.60
Bahia	>	>	>	>	>	226.80
Rio de Janeiro	>	>	>	>	>	226.80
Santos	>	>	>	>	>	226.80
Montevideo	>	>	>	>	>	226.80
Buenos Aires	>	>	>	>	>	226.80

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel terzo quadrimestre 1902.

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie générale Transatlantique
La Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacific Steam Navigation Company
Montevideo	Da 200. » a 250. »
Buenos Aires	» 200. » » 250. »
Rio de Janeiro	» 187.50 » 237.50
Bahia	» 187.50 » 237.50
Pernambuco	» 187.50 » 237.50

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries maritimes	Compagnie générale Transatlantique	Chargeurs réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Colon	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries maritimes	Booth Line	Amburgliese sud-americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs réunis	Ligne Brasilianna
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	»	»	125
Manaos (Amazoni)	»	»	»	170	170	»	»	170

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Vapori di Puiillos Izquierdo
Montevideo	205. »	»
Buenos Aires	205. »	»
Vera Cruz	205. »	»
Avana	188.35	160
Nuova Orleans	»	385
Nuova York	180. »	»

Nota. — Ai prezzi sopraindicati devono aggiungersi 5 *pesetas* per *tassa d'imbarco* per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione generale italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	La Gelidense	Ligne Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica francese	Pinillos, Izquierdo e C.
Buenos Aires	150	150	150	150	»	150	»	»
Montevideo	150	150	150	150	»	»	»	»
Santos	150	150	150	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	150	150	150	150	»	»	»	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	150	»	»	»
Manaos (Amazzoni)	»	»	»	»	200	»	»	»
La Guayra	»	»	200	»	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	200	»	»	»	175	»
Colon	»	»	200	»	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	200	»	»	»	»	250
Avana	»	»	175	»	»	172	»	175

Nota. — Oltre il nolo, il passeggero di 3^a classe deve pagare 5 *pesetas* per *tassa governativa*. Il passeggero di 3^a classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7.50 per *tassa di sbarco a destinazione*.

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Transports maritimes	Compagnie générale Transatlantique
Brasile	170	»
Plata	170	»
La Guayra	»	175
Puerto Cabello	»	175
Sabanilla	»	175
Colon	»	175

ALLEGATO B.

**Velocità dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti
dai porti italiani alle Americhe.**

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------	-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------

La Veloce.

Savoia	17.33	5	14.26	Città di Milano . .	13.05	7	11.25
Centro America . .	"	6	13.28	Las Palmas	12.09	5	11.11
Duca di Galliera . .	"	5	13.26	Città di Torino . .	13.26	7	10.73
Venezuela	14.41	6	13.12	Città di Genova . .	11.94	5	10.73
Duchessa di Genova	"	6	13.03	Città di Napoli . .	13.04	"	"
Nord America . . .	14.00	8	13.02				

La Patria.

Roma	17.10	4	14.64	Massilia	11.83	5	10.68
Gallia	13.98	6	11.23	Neustria	13.18	5	10.44
Patria	13.44	5	10.93				

Hamburg-Amerika Linie.

Columbia	"	2	16.35	Sicilia	12.14	2	10.94
Fürst Bismarck . .	"	3	15.72	Scotia	12.20	5	10.36
Palatia	14.25	2	13.55	Georgia	12.45	2	9.52
Phoenicia	14.08	2	12.63	Auguste Victoria .	"	"	"

Norddeutscher Lloyd.

Kaiserin M. Theresia	17.10	3	16.83	Aller	"	10	15.42
Lahn	"	9	16.41	Hohenzollern . .	"	8	15. .
Trave	16.20	10	16.23	Neckar	"	"	"

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------	-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------

Fornari.

Sicilian Prince . . .	14. 26	"	"	Spartan Prince. . .	12. 37	4	11. 29
Neapolitan Prince.	"	"	"	Tartar Prince . . .	12. 23	4	11. 03
Trojan Prince. . .	12. 30	7	11. 45				

Anglo-Italiana.

Calabria	14. 04	6	12. 13	Hesperia	11. 70	4	10. 23
Perugia	13. 60	6	11. 28	Bolivia	12. 76	4	10. 17
Algeria.	11. 58	3	10. 46	California	12. 66	2	9. 76
Victoria	12. 10	3	10. 27	Karamania	11. 80	4	8. 97

Transatlantica di Barcellona.

Montevideo.	"	1	13. 96	Buenos Aires . . .	14. 82	2	12. 47
Leon XIII	13. 50	3	12. 58	P. de Satrustegui.	12. 60	"	"
Manuel Calvo.	"	1	12. 49	Montserrat	13. 79	"	"

Transports Maritimes.

Algérie.	"	"	"	Aquitaine	13. "	1	12. 24
France	13. 60	1	13. 16	Les Alpes	13. 06	4	11. 84
Espagne	"	5	13. 13	Les Andes	12. 19	3	11. 21
Italie	"	4	12. 90	Orléanais	11. 90	2	10. 98
Provence.	13. 08	5	12. 56	Nivernais	11. 99	1	10. 95

Saviotti.

Regina Elena	12. 25	4	12. 25	America (ex Bri-	12. 03	1	9. 64
Calabro	11. 62	2	10. 76	tannia).			

Società Anonima Genovese di navigazione a vapore.

Governor.	11. 90	1	10. 23	—	"	"	"
-------------------	--------	---	--------	---	---	---	---

PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi	PIROSCAFI	Prova speciale di velocità	Numero dei viaggi	Velocità media in base ai viaggi
-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------	-----------	----------------------------	-------------------	----------------------------------

Italia.

Ravenna	12.85	6	12.15	La Plata	12.80	6	11.55
Toscana	12.90	6	12. „	Antonina	13. „	6	11.47

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita *	16.76	4	15.18	Lombardia * . . .	15.06	7	12.98
Orione	„	5	14.77	Washington . . .	„	6	12.81
Perseo	„	5	14.72	Archimede * . . .	13.62	2	11.91
Sirio *	15.86	5	14.61	Manilla *	14.55	4	11.86
Umbria	14.75	2	14.46	Marco Minghetti *	14.13	2	11.77
Sicilia *	15.06	7	13.92	Piemonte	12.40	5	10.97
Sardegna *	15. „	5	13.57	Vincenzo Florio *	13.95	„	„
Liguria *	15.41	7	13.29				

Dominion Line.

Commonwealth . .	„	2	14.62	Cambroman . . .	14.35	4	11.53
Vancouver	15.06	3	12.47	New England . .	15.30	„	„

Ligure-Brasiliana.

Re Umberto	12.43	6	11.40	Minas	12.28	5	10.92
Rio Amazonas . . .	12.13	5	10.96	Colombo	11.66	6	10.70

Ottavio Zino.

Equità	11.53	4	11.02	Attività	11.54	4	10.27
------------------	-------	---	-------	--------------------	-------	---	-------

NB. — I piroscafi segnati con asterisco non sono stati sottoposti alla prova speciale di velocità, essendo questa stata desunta da altre prove, ai termini dell'art.96 del Regolamento.

ALLEGATO C.

Prospetto dei noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901, dei noli consentiti per i tre quadrimestri del 1902 e dei noli proposti dai vettori e stabilito dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	---	---	---

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Navigazione Generale Italiana.							
Umbria	—	—	—	185	200	190	195
Sicilia	185	185	185	185	200	190	195
Sardegna	—	185	185	185	200	190	195
Liguria	185	185	185	185	200	190	195
Lombardia	185	185	185	185	200	190	195
Regina Margherita	—	—	—	—	200	190	195
Orione	—	—	—	—	200	190	195
Sirio	—	—	—	—	200	190	195
Perseo	—	—	—	—	200	190	195
Washington	—	—	—	175	190	180	185
Archimede	—	175	175	175	190	175	175
Marco Minghetti	—	—	—	175	190	175	175
Manilla	—	175	175	—	190	175	175
La Veloce.							
Nord-America	175	185	185	185	195	190	195
Savoia	—	185	—	—	195	190	195
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	190	195
Centro America	—	185	—	—	195	190	195
Venezuela	—	185	—	—	195	190	195
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	190	195
Città di Napoli	—	—	—	—	195	175	185
Città di Milano	—	175	175	175	185	175	175
Città di Genova	—	175	175	175	185	175	175
Città di Torino	185	175	175	175	185	175	175
Las Palmas	—	175	175	—	185	—	—
La Patria.							
Roma	—	—	—	180	185	180	185
Gallia	165	165	165	160	165	160	160
Patria	165	165	165	160	165	160	160
Massilia	—	165	165	160	165	150	150
Neustria	165	165	165	160	165	150	150

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901

Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902

Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902

Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902

Noli proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903

Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Anglo-Italiana.							
Calabria	175	165	165	160	170	160	160
Perugia	175	165	165	160	170	160	160
Algeria	—	165	165	150	160	150	150
Hesperia	—	165	165	150	160	145	145
Bolivia	165	165	165	150	160	145	145
Victoria	165	165	165	150	160	145	145
California	—	165	165	150	160	140	140
Karamania	165	165	165	150	160	140	140
Hamburg-Amerika Linie.							
Fürst Bismarck	210	190	—	185	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	200	180	185
Phoenicia	—	—	—	180	200	180	185
Sicilia	165	165	—	160	165	145	145
Scotia	165	165	165	160	165	145	145
Georgia	165	165	—	155	165	140	140
Giuseppe Fornari.							
Sicilian Prince	—	—	—	(1)	170	170	175
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	—	175
Trojan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Spartan Prince	165	165	165	160	165	160	160
Tartar Prince	165	165	165	160	165	160	—
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	165	160	180	160	160
Attività	—	—	165	160	180	160	160
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	155	170	155	155

(1) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2° settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	---	--	--	---	--	---	---

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

Norddeutscher Lloyd.							
Lahn	210	185	185	185	195	190	195
Trave	210	185	185	185	195	190	195
Aller	210	185	185	185	195	190	195
Hohenzollern	210	185	185	185	195	190	195
Neckar	—	—	—	—	—	190	195
Transatlantica di Barcellona.							
Buenos Aires	175	175	175	175	185	170	175
Leon XIII	—	175	175	175	185	170	175
Manuel Calvo	—	—	—	175	185	170	175
P. de Satrustegui	—	—	—	—	185	170	175
Montevideo	—	—	—	—	185	170	175
Montserrat	—	—	—	—	185	170	175
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	175	175
Toscana	—	—	—	—	190	175	175
La Plata	—	—	—	—	190	175	175
Antonina	—	—	—	—	190	175	175
Dominion Line. (Da Napoli a Boston).							
Commonwealth	—	190	190	190	190	190	190 ⁽¹⁾
New England	—	190	190	190	190	190	190 ⁽¹⁾
Vancouver	—	—	180	180	180	175	175
Cambroman	—	—	180	180	180	175	175
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).							
Manilla	—	195	195	195	200	195	195
Washington	—	195	195	—	200	195	195
Archimede	—	195	195	—	200	195	195
Marco Minghetti	—	195	195	—	200	195	195

(1) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	--	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Comp. Génér. Transatlantique (Havre-New York).							
Aquitaine	—	150	150	148 ⁽¹⁾	160	150	150 ⁽¹⁾
Bretagne	—	150	150	148	160	150	150
Champagne	—	150	150	148	160	150	150
Gascogne	—	150	150	148	160	150	150
Lorraine	—	150	150	148	160	150	150
Savoie	—	150	150	148	160	150	150
Touraine	—	150	150	148	160	150	150

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	—	—	160	—	200	175	180
Orione	—	160	160	—	200	175	180
Sirio	—	160	160	—	200	175	180
Perseo	—	160	160	—	200	175	180
Umbria	—	—	—	—	200	175	180
Sicilia	—	—	—	—	200	175	180
Sardegna	—	—	—	—	200	175	180
Liguria	—	—	—	—	200	175	180
Lombardia	—	—	—	—	200	175	180
Washington	165	160	160	160	190	165	170
Manilla	—	160	160	160	190	160	165
Archimede	—	—	—	—	190	160	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	190	160	165

(1) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato tanto per il 3° quadrimestre 1902 che per il 1° quadrimestre 1903.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1902	Noli proposti dai veteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	--	---	---

Segue **Linee del Brasile.**

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

Ottavio Zino.							
Equità	165	160	160	160	170	160	165
Attività	165	160	160	160	170	160	165
Transports maritimes à vapeur.							
Les Andes	165	160	160	160	200	160	165
Orléanais	165	160	160	160	200	160	165
Nivernais	165	160	160	160	200	160	165
Algérie	—	—	—	—	200	160	165
Aquitaine	—	—	—	—	200	160	165
Les Alpes	165	160	160	—	200	160	165
Provence	165	160	160	—	200	160	165
Italie	—	160	160	—	200	160	165
Espagne	—	160	160	—	200	160	165
La Veloce.							
Savoia	—	160	160	—	200	175	180
Nord America	—	160	160	—	190	175	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	190	175	180
Centro-America	—	160	160	—	190	175	180
Venezuela	—	160	160	—	190	175	180
Duchessa di Genova	—	160	160	—	190	175	180
Città di Napoli	—	—	—	—	190	160	170
Città di Genova	170	160	160	—	180	160	165
Città di Milano	165	160	160	160	180	160	165
Las Palmas	175	160	160	—	180	160	165
Città di Torino	—	160	160	—	180	160	165
Piemonte	175	160	160	160	—	—	—
Etruria	—	160	160	160	—	—	—

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---

Segue **Linee del Brasile.**

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

Ligure-Brasiliana.							
Re Umberto	165	160	160	160	180	160	160 ⁽¹⁾
Rio Amazonas	165	160	160	160	180	160	160
Minas	165	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Belem)	168	160	160	160	180	160	160
Colombo (Genova-Manaos).	208	185	185	185	200	185 ⁽²⁾	185 ⁽²⁾
Italia.							
Ravenna	—	—	—	—	190	160	165
Toscana	—	—	—	—	190	160	165
La Plata	—	—	—	—	190	160	165
Antonina	—	—	—	—	190	160	165

Linea del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.							
Regina Margherita	230	—	185	185	230	195	200
Orione	210	185	185	185	230	195	200
Sirio	210	185	185	185	230	195	200
Perseo	210	185	185	185	230	195	200
Umbria	—	—	—	—	230	195	200
Sicilia	—	—	—	—	230	195	200
Sardegna	—	—	—	—	230	195	200
Liguria	—	—	—	—	230	195	200
Lombardia	—	—	—	—	230	195	200
Washington	—	—	—	170	200	185	190
Marco Minghetti	—	—	—	—	200	180	185
Manilla	—	170	170	—	200	180	185
Archimede	—	—	—	—	200	180	185

(1) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono approvati dal Commissariato.

(2) Nolo da valere anche per i piroscafi Re Umberto, Rio Amazonas e Minas, sulla linea di Manaos.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901

Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902

Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902

Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903

Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903

Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903

Segue **Linea del Plata.**

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

	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Italia.							
Ravenna	200	170	175	175	210	180	185
Toscana	190	170	175	175	210	180	185
La Plata	200	170	175	175	210	180	185
Antonina	200	170	175	175	210	180	185
La Veloce.							
Savoia	210	185	185	185	230	195	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	210	195	200
Centro America	210	185	185	185	210	195	200
Venezuela	210	185	185	185	210	195	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	210	195	200
Nord America	—	185	185	—	210	195	200
Città di Napoli	—	—	—	—	210	180	190
Città di Milano	190	170	170	170	200	180	185
Città di Genova	190	170	170	170	200	180	185
Città di Torino	—	170	170	—	200	180	185
Ottavio Zino.							
Equità	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Attività	—	—	—	(2) 165	180	170	175
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	—	180	165	170

(1) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono stabiliti con decreto del Ministro degli Affari Esteri 21 aprile 1902.

(2) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901.	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 1° quadrimestre 1903.	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 1° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministero degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
-----------	---	--	--	--	--	---	--

Segue Linea del Plata.

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

Transport maritimes à vapeur.							
Espagne	190	170	170	170	200	175	180
Italie	190	170	170	170	200	175	180
Provence	190	170	170	170	200	175	180
Les Alpes	190	170	170	170	200	175	180
Les Andes	190	170	170	170	200	175	180
Algérie	—	—	—	—	200	175	180
Aquitaine	—	—	—	—	200	175	180
France	150	170	—	—	—	—	180
Compagnia transatlantica di Barcellona.							
Leon XIII	190	170	170	100	—	175	180
Buenos-Aires	—	170	170	—	—	175	180
Manuel Calvo	—	—	—	—	—	175	180
P. de Satrustegui	—	—	—	170	—	175	180
Montevideo	—	—	—	—	—	175	180
Montserrat	—	—	—	—	—	175	180

Linea del Centro America.

Transatlantica di Barcellona.							
Leone XIII	—	—	—	—	200	190	195
Buenos-Aires	—	—	—	—	200		
Manuel Calvo	—	—	—	—	200	(1) 190	(2) 195
P. de Satrustegui	—	—	—	—	200		
Montevideo	—	—	—	—	200	190	195
Montserrat	—	—	—	—	200	190	195

(2) Tali noli sarebbero stati consentiti per Puertorico e Habana; per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra si sarebbe dato un nolo di L. 200.

(1) Per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra è stabilito un nolo di L. 200.

ALLEGATO D.

Noli praticati negli anni 1898, 1899, 1900 e 1901 per il trasporto
in confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni

A. — Nuova

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana.	Genova	"
	Napoli	126
La Veloce.	Genova	"
	Napoli	"
Anchor Line (Anglo-Italiana, noleggiatrice).	Genova	"
	Napoli	126 a 156
Cyprien Fabre e C. (la Patria, noleggiatrice)	Genova	"
	Napoli	126
Prince Line (Fornari, noleggiatore)	Genova	120
	Napoli	146 a 156
Hamburg-Amerika Linie	Genova	120 a 125
	Napoli	156
Norddeutscher Lloyd	Genova	120 a 125
	Napoli	156 a 166
Transatlantica di Barcellona	Genova	"
	Napoli	"

(1) I dati contenuti nel presente prospetto sono stati forniti dai RR. Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo.

di emigranti a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos e al Plata
stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901 per l'anno 1902 (1).

York.

1899	1900	1901		1902 (2)
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
180	180	180	175 a 185	175 a 185
126 a 160	165	165 a 185		
"	"	175 a 190	170 a 185	175 a 185
"	"	175 a 185		
"	"	"	165 a 175	150 a 165
126 a 160	165	165 a 191		
"	"	"	165	160 a 180
126 a 160	165	165		
115	180 a 200	165 a 180	165	160 a 165
146 a 160	165 a 175	165 a 185		
125 a 200	200	200	165 a 210	155 a 190
156 a 186	191	165 a 191		
125 a 200	200	200	210	185
156 a 186	191	191		
"	180	180	175	175
"	"	165 a 180		

(2) Nell'allegato C a pag. 44 sono indicati dettagliatamente i noli consentiti ai vari vettori per ogni piroscalo in ciascun quadrimestre. Nel presente prospetto sono indicati soltanto i più alti e i più bassi fra i noli consentiti.

B. — Rio de Janeiro

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana	Genova Napoli	150 a 170 "
La Veloce	Genova Napoli	130 a 150 130
La Ligure-Brasiliana	Genova Napoli	130 a 150 "
Transports maritimes	Genova Napoli	100 a 140 "
Ottavio Zino	Genova Napoli	" "

C. —

SOCIETÀ	PORTO di partenza	1898
Navigazione Generale Italiana.	Genova Napoli	170 "
La Veloce	Genova Napoli	" "
Italia	Genova Napoli	" "
Puglia (Saviotti, noleggiatore).	Genova Napoli	153 a 160 "
Gelidense (vettore Huguet).	Genova Napoli	" "
Transports maritimes	Genova Napoli	153 a 160 160 a 176
Transatlantica di Barcellona	Genova Napoli	" "

e Santos (Brasile).

1899	1900	1901		1902
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
140 a 150	150	150 a 170	165	160
"	"	"	"	"
140 a 170	150 a 170	150	165 a 175	160
150	150 a 170	150 a 170	"	"
150	130 a 160	150	165	160
"	"	"	"	"
110 a 150	150 a 170	150 a 170	150 a 165	160
150 a 160	"	110	"	"
"	"	"	165	160
"	"	150	"	"

Plata.

1899	1900	1901		1902
		primi 8 mesi	ultimi 4 mesi	
170 a 200	180 a 220	170 a 200	170 a 230	170 a 185
"	"	"	"	"
160 a 200	180 a 220	200	170 a 210	170 a 185
180	"	170	"	"
"	200	125 a 150	175 a 200	170 a 175
"	"	"	"	"
150 a 180	180 a 200	150	172 a 180	165
"	"	"	"	"
"	180 a 200	100 a 170	170 a 180	"
"	180 a 200	100	"	"
150 a 180	180 a 200	150	150 a 190	170
160 a 180	"	"	"	"
"	180 a 200	150 a 200	175 a 190	175
"	"	165 a 180	"	"

ALLEGATO E.

**Calcolo della spesa derivata ai vettori per effetto della disposizione
che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario**

Esercizio 1901-1902 (10 mesi: 2 settembre-30 giugno).

1. — Stipendi e indennità d'arma dei <i>medici militari</i> , come da conto consuntivo	L.	116,752. 69
2. — Indennità diverse pagate tanto ai <i>medici militari</i> quanto ai <i>commissari viaggianti</i> , come da conto consuntivo, cioè:		
Diarie e competenze eventuali	L.	132,896. 22
Trasferte.	"	29,778. 30
Aggio	"	2,624. 33
	L.	<u>165,298. 85</u>
3. — Vitto ai <i>medici militari e commissari</i> :		
Occorre distinguere. Quando è imbarcato il medico militare non vi è spesa maggiore perchè questo sostituisce il primo medico civile di bordo prescritto dall'antica legge.		
Resta quindi la spesa di vitto per i soli commissari, che, calcolata abbondantemente in lire 500 cadauno, darebbe per i 70 imbarcati nell'esercizio		
	L.	35,000. "
4. — Cabina ai <i>medici militari e ai commissari</i> :		
Anche qui occorre la medesima distinzione del numero precedente.		
Solo quando s'imbarca un commissario i vettori perdono l'uso di una cabina; però è da notare che ne risentono danno soltanto quando avrebbero occasione di vendere la cabina, cioè quando il piroscampo parte con la prima e la seconda classe complete. Ammettendo, per abbondanza, che questo caso si verifichi ogni dieci viaggi, la perdita dei vettori si calcola, per i 70 commissari imbarcati, in $\frac{70 \times 1600}{10}$		
		11,200. "
	L.	<u>328,251. 54</u>
		<i>Da riportarsi</i>

Riporto . . . L. 328,251.54

5. — Differenza stipendi. È però da tener conto che lo stipendio ai *medici militari*, come al n. 1, non è completamente un aggravio nuovo per i vettori, poichè, senza l'attuale legge, dovrebbero pagare per le funzioni di medico di bordo un *medico civile*.

Ammettendo, per abbondanza, che la spesa per il *medico civile* sia la metà soltanto di quella per un medico militare, bisogna dedurre le paghe dei medici civili, le quali sarebbero state nell'esercizio lire $\frac{116,752.69}{2}$

= L. 58,376.34 , 58,376.34

Residua vera spesa . . . L. 269,875.20

ovvero, in cifra tonda, lire 270,000.

Se si tiene presente che durante l'esercizio suddetto i vettori trasportarono un numero di emigranti equivalente a 214,565 *posti interi*, si deduce che l'aggravio per ogni posto intero è stato di L. $\frac{270,000}{214,565} = L. 1.26$, cioè meno dell'1 per cento sul prodotto lordo del nolo per ogni emigrante, essendo questo compreso fra 150 e 190 lire.

Si è ben lontani dalle cifre fantastiche di spese che vengono attribuite alle disposizioni della nuova legge sull'emigrazione.

ALLEGATO F.

Parere del Consiglio superiore di marina, dato nell'adunanza del 13 dicembre 1902, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1903.

Presenti: vice-ammiraglio GUALTERIO, vice-presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'ammiraglio DI BROCCETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Ispettore delle capitanerie di porto, direttore generale della marina mercantile FIORITO, membro straordinario.

Noli per il trasporto degli emigranti durante il 1° quadrimestre 1903.

Veduta la nota ministeriale con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della vigente legge sull'emigrazione, è chiamato a dare il proprio parere in ordine alle controversie sorte circa la determinazione dei noli massimi per il primo quadrimestre del venturo anno 1903, essendosi i vettori in generale rifiutati di accettare i noli stabiliti dal Commissariato, il quale non aveva creduto di approvare le proposte dei vettori medesimi, chiedenti, nella quasi totalità, pel prossimo quadrimestre gli stessi aumenti già pretesi pel terzo quadrimestre del corrente anno, ed alcuni anche aumenti maggiori;

Vista la precedente deliberazione in data 9 agosto u. s.;

Udita lettura della relazione allegata, nella quale sono riassunte le argomentazioni svolte dai vettori a giustificazione degli aumenti richiesti, sia le ragioni che il Commissariato troverebbe da opporvi per giungere alla determinazione dei noli massimi che ha dichiarato di essere disposto ad approvare;

Intesi gli schiarimenti forniti dal Delegato della Federazione degli armatori italiani, autorizzata dal Ministero ad esporre per di lui mezzo verbalmente le ragioni dei vettori di emigranti in appoggio delle loro domande;

Dopo ampia ed esauriente discussione;

Il Consiglio ritiene di non doversi discostare dai criteri di massima adottati con la deliberazione del 9 agosto circa l'interpretazione dello spirito

informatore della legge, stimando che le disposizioni restrittive contenute in alcuni articoli siano indirizzate a premunirsi contro circostanze speciali. È pure di opinione il Consiglio che, in considerazione degli elementi di giudizio che per legge vengono sottoposti al suo esame e del tempo assegnatogli per pronunciare il suo parere, non sia suo mandato di entrare in una analisi scrupolosa di tariffe dedotte da elementi tanto complessi, ma che invece esso sia chiamato ad esprimere un parere in merito alle considerazioni prodotte in appoggio alle proposte contestate, parere informato alla competenza tecnica dei suoi membri in un argomento d'indole professionale;

Considerato che, se è giusto tutelare gli emigranti contro ogni possibilità di abuso da parte dei vettori, non si deve però arrivare al punto di recare pregiudizio, o quanto meno intralcio allo svolgimento dell'industria dei trasporti marittimi;

Considerato che i noli da approvare non costituiscono una tariffa rigorosa di passaggio, ma rappresentano invece un massimo, oltre il quale i vettori non debbono spingere le loro pretese nelle epoche di maggiore concorrenza, mentre nelle circostanze ordinarie essi sono indotti dalla concorrenza stessa a mantenersi molto al disotto di detto limite;

Considerato che le ragioni addotte dai vettori a sostegno delle loro domande non possono dirsi destituite di fondamento, e principalmente quella che si riferisce alla necessità di stabilire, con l'aumento dei noli nel 1° quadrimestre (che è quello in cui si verifica il maggiore movimento di emigranti), una specie di compenso ai viaggi non remunerativi che effettuano per non interrompere la linea, ed ai noli inferiori di cui si devono contentare negli altri periodi dell'anno nei quali meno intensa è la corrente dell'emigrazione;

Che altre ragioni addotte dai vettori, e tenute da essi a calcolo nel formulare le loro proposte, meritano di essere tenute in considerazione, oltre quelle relative agli oneri maggiori derivanti dalla legge, ossia il poco assegnamento che si può fare sul traffico delle merci per alcune linee, le perdite ingenti cui possono andare incontro nei casi di negato approdo ai bastimenti per malattie facili a svilupparsi a bordo, l'aumento del prezzo del carbone, ecc.;

Considerato che, ove si faccia un confronto fra questi noli massimi proposti dai vettori ed i prezzi che i passeggeri ordinari di 3^a classe alle tariffe correnti debbono pagare sopra linee di ugual percorso, è agevole scorgere che il nolo massimo proposto dai vettori per ogni emigrante su una data linea non raggiunge i due terzi del prezzo che pagherebbero se fossero passeggeri ordinari di 3^a classe;

Che infine le proposte dei vettori per il 1° quadrimestre 1903 non sono superiori ai noli praticati già in passato, come avvenne nell'ultimo quadrimestre del 1901, quando il vettore andò soggetto ai maggiori oneri della nuova legge che allora entrava in vigore;

Per tali considerazioni il Consiglio ad unanimità è di avviso che le domande dei vettori non siano da considerarsi esagerate, e che delle soverchie riduzioni non sarebbero pienamente giustificate. Sempre però nello stabilire i noli dovrà tenersi conto, come accenna il relatore, dell'equità di una maggiore retribuzione per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud; ed anche per tale considerazione ritiene il Consiglio che i noli proposti dai vettori pel 1° quadrimestre del 1903 possano accettarsi, eccezione fatta solamente per la Hamburg-Amerika Line (linea degli Stati Uniti), per cui si ritiene equo il nolo approvato dal Commissariato, e per la Società dei Transports Maritimes (linee del Brasile), per cui si proporrebbe una cifra media fra il nolo richiesto dal vettore e quello approvato dal Commissariato.

SANGUINETI — GUERCI — FIORITO — DI BROCCETTI
MARTINEZ — GUALTERIO.

L'IMMIGRAZIONE ITALIANA nel distretto consolare di La Plata.

(Da un rapporto del R. Console italiano a La Plata
cav. G. NAGAR; ottobre 1901)

Condizioni sociali e politiche della provincia di Buenos Aires.

Nell'iniziare il presente studio sulla colonia italiana di Buenos Aires, mi sembra opportuno tracciare a grandi linee le condizioni generali di questa provincia, che, per tradizioni, per popolazione e per ricchezze, è senza dubbio la più importante di tutta la Repubblica Argentina.

Lo statuto provinciale stabilisce che la Camera dei deputati deve essere rinnovata per un terzo ogni anno, ed affida ai municipi la formazione delle liste elettorali e la nomina delle Commissioni incaricate di raccogliere i suffragi.

I municipi hanno anche il diritto di proporre una terna di candidati per le funzioni di giudici di pace, ed il potere esecutivo può solamente scegliere e nominare uno dei proposti.

Infine lo statuto della provincia stabilisce che la nomina dei ministri, che debbono coadiuvare il governatore nell'amministrazione, deve essere approvata dal Senato. Così può accadere che, mentre lo stesso statuto rende responsabili dei propri atti il governatore ed i ministri, sia impedita al primo, con la suddetta disposizione, la libera scelta dei propri collaboratori; giacchè il Senato, secondo la forza dei partiti d'opposizione che vi dominano, può sempre rifiutare la sua approvazione alla nomina dei proposti. I difetti dello statuto provinciale furono, fin dal 1898, indicati dal governatore al potere legislativo, che finora non vi ha posto riparo.

Il potere giudiziario di questa provincia è diviso, attualmente, in quattro giurisdizioni. Ognuna di esse ha tre giudici di prima istanza per gli affari civili e commerciali, due per gli affari criminali ed uno

per i correzionali ; tre Camere di appello, di cui due per le cause civili e commerciali ed una per le criminali e correzionali. Infine esiste la suprema Corte di giustizia, che risiede nella capitale ed è composta di cinque membri.

Oltre alle attribuzioni d'ordine giudiziario, analoghe a quelle delle nostre Corti di cassazione, la suprema Corte partecipa allo scrutinio nelle elezioni della provincia.

Oltre alla giustizia provinciale, esistono i Tribunali federali per le questioni che sorgono fra Argentini e stranieri, e per quelle controversie o per quei delitti che avvengono così nei porti come lungo le rive dei fiumi e le spiagge marittime.

Nonostante alcuni difetti esistenti nelle leggi che sono in vigore in questa provincia, si può affermare che esse potrebbero dare ottimi risultati, purchè l'applicazione ne sia affidata ad un idoneo personale.

L'inettitudine di alcuni giudici è la causa principale degl'inconvenienti che si deplorano nell'amministrazione della giustizia. Infatti, ciò porta per conseguenza che in alcuni Tribunali il compito di redigere le sentenze sia affidato ai segretari. Ora, questi segretari, non avendo stipendio fisso, percepiscono onorari in tutte le cause in cui intervengono, senza che tali onorari siano determinati da una tariffa qualsiasi ; onde accade che essi sono sempre eccessivi.

Il servizio di polizia lascia anch'esso a desiderare, mentre la vasta estensione della provincia, le numerose città e borgate che si trovano nella sua circoscrizione, le grandi linee ferroviarie che l'attraversano, richiederebbero un'attivissima vigilanza.

Condizioni economiche della provincia di Buenos Aires ed importanza della popolazione italiana.

La maggior parte degli agricoltori e degli allevatori di bestiame di questa provincia si lamentano delle attuali condizioni economiche del paese, per le quali sono stati costretti a licenziare parte del personale e a fare notevoli e spesso dannose economie nelle loro aziende agricole. Di queste poco prospere condizioni della pastorizia e dell'agricoltura

risentono gravemente le conseguenze non solo il commercio, ma pur quelle industrie che vivono del commercio.

Sulla pastorizia e sull'agricoltura pesano imposte provinciali, municipali e nazionali, di esportazione e di transito, che vennero aumentate anche nello scorso anno, provocando proteste e reclami da parte dei contribuenti e perfino rifiuti di pagamento. Questi aggravii sono giustificati dalla necessità di andare man mano estinguendo i debiti della provincia, fra i quali figura il debito esterno per 34 milioni di pezzi oro.

Il trasporto dei prodotti locali è poi gravato dal peso dei noli ferroviari che sono abbastanza elevati. Si aggiunga a tutto ciò, che nello scorso anno questa provincia ebbe a subire gravi danni a causa delle inondazioni, avvenute nella parte meridionale del territorio, e dell'afra epizootica, che colpì il bestiame e cagionò forti perdite agli allevatori.

Per tutti questi motivi, lo stato economico generale non è prospero; ma è pur d'uopo riconoscere che le forze produttive di questa regione sono sempre vive e che essa dispone di elementi tali da potere certamente superare la crisi attuale.

Infatti una provincia che nel suo vastissimo territorio conta 10 milioni di animali vaccini, 62 milioni di ovini e 22 milioni di equini, che ha un'estensione coltivata di 2,132,135 ettari, ed ha prodotto in quest'anno 931,691 tonnellate di grano, 1,627,700 tonnellate di granturco, 99,386 di altri cereali e 2,606,400 di fieno, possiede così poderosi elementi di vitalità, da non aver nulla a temere per il proprio avvenire.

Una causa più grave dell'attuale crisi economica dipende dal valore della moneta locale. Il costo della produzione in generale, quando la moneta argentina di corso legale perdeva enormemente di valore nel cambio in oro, era minore di quello che sia ora che la stessa moneta ha riacquisito valore, passando dal 400 al 230 per cento, perchè tutti i prodotti dell'esportazione hanno per base il prezzo in oro, quale si quotizza sui mercati europei.

Così un giornaliero, il quale, col cambio sull'oro al 400 per cento,

guadagnava tre pezzi in carta argentina, aveva pezzi oro 0.75; oggi, invece, col cambio al 230, la stessa paga rappresenta pezzi oro 1.30, di guisa che il proprietario deve pagare, in più, pezzi oro 0.55. Il prodotto, quindi, costa più caro, e d'altra parte il produttore riceve minore quantità di moneta in biglietti.

L'agricoltura e la pastorizia toccarono perciò la maggiore prosperità nell'epoca in cui la moneta locale aveva minor valore; mentre oggi, cresciuto questo, l'una e l'altra attraversano un periodo di crisi.

La legge monetaria del 1899, per la quale al pezzo argentino carta venne dato un valore fisso pari a franchi 2.20, fu quindi una vera necessità economica, per salvare da maggiore rovina la pastorizia e l'agricoltura, che sono le basi della ricchezza locale.

I produttori hanno dovuto ciò non ostante diminuire le spese, restringendo la produzione e licenziando, per conseguenza, molti giornalieri, che sono rimasti in gran numero disoccupati.

Attualmente l'offerta della mano d'opera è superiore alla domanda, e tutto fa prevedere che i salari scenderanno in base al livello del cambio di 230 per cento; vale a dire che l'operaio invece di ricevere il salario giornaliero di 3 pezzi, moneta carta, pari a pezzi oro 0.75 al cambio del 400, riceverà soltanto pezzi 1.72 della stessa moneta locale.

Se non che, per naturale legge economica, diverranno man mano minori anche le spese ch'egli deve sostenere, perchè gli affitti delle case, il vestiario, il vitto, ecc., diminuiranno conseguentemente di prezzo. L'equilibrio adunque risorgerà, ma intanto non si può disconoscere che l'attuale periodo di transizione è grandemente penoso per gli operai giornalieri.

Questa crisi economica, insieme ai motivi d'ordine sociale e politico da me accennati nel capitolo precedente, produsse un ristagno nell'immigrazione.

Fu osservato dapprima uno spostamento dell'immigrazione italiana verso l'ovest ed il sud di questa provincia, ove si erano iniziate nuove costruzioni di reti ferroviarie. Ma, appunto per la maggiore facilità delle comunicazioni, i terreni posti nell'ovest e nel sud aumentarono notevolmente di valore, onde i nostri agricoltori dovettero adat-

tarsi a lavorare come giornalieri e, nel migliore dei casi, a collocarsi come fittavoli o mezzadri.

Egli è che non sono più i tempi nei quali — come dal 1882 al 1886 — i coloni potevano facilmente acquistare, in queste provincie del litorale, duemila metri quadrati di terreno per seicento od ottocento lire, con pagamento a rate. Oggi la stessa estensione di terreno, tanto in questa provincia quanto in quelle di Santa Fè e di Entre Rios, non si potrebbe avere per un prezzo inferiore alle quattromila lire, ed in regioni tutt'altro che centrali.

In un paese che ha una media di 3.02 abitanti per chilometro quadrato l'interesse pubblico non consiste nell'elevare il prezzo dei terreni, ma nel popolarli e dividerli, rendendoli più produttivi; solo il Governo provinciale, guidato da alte ragioni economiche e politiche, potrebbe affrontare e superare le difficoltà che presenta una questione così complessa. Ma, come ho scritto in un mio rapporto del maggio 1889, i pochi terreni appartenenti all'erario provinciale tuttora disponibili sono soggetti a pesi che ne impediscono l'acquisto ai coloni; e, d'altra parte, i compromessi dello stesso erario sono tali, che ogni idea di reazione, nel senso di applicare nuovamente la legge di espropriazione ai terreni incolti, deve cedere, pel momento, davanti alla necessità di provvedere al servizio del debito provinciale. Queste condizioni hanno privato l'attuale amministrazione della provincia del più poderoso mezzo per attirarvi le correnti di immigrazione.

Nei primi anni dello scorso decennio, quando, cioè, alla verginità del suolo si associarono condizioni climateriche eccezionalmente favorevoli e prezzi relativamente alti dei cereali, si credette che tale stato di cose sarebbe sempre continuato, e ne derivò una generale mania di dedicarsi all'agricoltura, in questa provincia di Buenos Aires. Trascinati dall'esempio di coloro che annualmente abbandonavano gli altri mestieri, per darsi a quello, largamente remuneratore, dei raccolti, si videro mugnai, fabbri, negozianti, avvocati, medici, preti, prendere in affitto o comprare terreni, e destinarli alla coltivazione dei cereali, credendo di conseguire un facile e sicuro guadagno.

Ma, appunto nel momento in cui era più intensa la coltivazione,

l'agricoltura cessava di essere remunerativa come pel passato, perchè la grande affluenza dei prodotti sul mercato fece diminuire il prezzo dei medesimi, e in pari tempo le oscillazioni del cambio imposero riduzioni di spese.

Chi ne risentì maggiormente gli effetti furono gli agricoltori di occasione. Essi dovevano sostenere le spese dell'affitto del campo, della costruzione della casupola, della compra degli strumenti agricoli, degli animali da lavoro, delle pecore per l'alimentazione, delle provviste per il contadino e per i giornalieri, oltre le spese del raccolto, della trebbiatura, dei granai ecc., in modo che, per quanto copioso fosse il raccolto, il ricavato dalla vendita veniva quasi totalmente assorbito dalle spese suddette.

Invece il vero agricoltore, vista l'improvvisa concorrenza, e considerando che le condizioni del mercato tendevano a cambiare, convertiva parte dei suoi capitali in terreni e in animali, limitava la coltivazione dei cereali a quel tanto cui poteva attendere col lavoro proprio e della propria famiglia, e riduceva il numero degli operai giornalieri. Per questo spirito di previdenza, non pochi poterono allora mantenersi e si mantengono tuttora in discrete condizioni.

Le perdite sofferte dagli agricoltori d'occasione, che erano state prevedute dai veri contadini, rafforzarono nell'animo di questi ultimi il convincimento che sia necessario coltivare bene e con la minore spesa possibile; e ciò riuscì loro di grande vantaggio nelle annate di scarsi raccolti.

Cominciò quindi a farsi strada l'idea che l'agricoltura, di per sè sola, fosse troppo soggetta ai pericoli della siccità, delle cavallette, dei bassi prezzi dei cereali, dell'aggio sull'oro ecc., e che fosse prudente aggiungervi l'allevamento del bestiame.

Così al piccolo gregge, tenuto per la propria alimentazione, il contadino aggiunse altre pecore, facendo calcolo sulla vendita degli agnelli e della lana. Ai buoi da lavoro aggiunse vacche, da cui ritrarre latte e formaggi per il consumo proprio e per la vendita. Infine, con l'allevamento dei suini si procurò nuovi cespiti di sicuri guadagni.

Però fanno tuttora difetto alla gran maggioranza degli agricoltori di questa provincia tante piccole industrie, come la panificazione, l'al-

levamento dei bachi da seta, l'apicoltura, la filatura, la tessitura, ecc., che pur sono fonte di prosperità; ed essi debbono comperare tutto, dal banco che serve loro da sedile al manico delle zappe, delle vanghe e dei rastrelli.

La vegetazione spontanea dei terreni di questa provincia è costituita da cardi e da dure graminacee, resistenti alla siccità e buone per l'alimentazione del bestiame indigeno, ma disadatte per quello importato e per il meticcio; tanto più che in questi terreni incolti abbonda l'erba cosiddetta *romerillo*, che produce la morte degli animali non indigeni.

Pertanto i proprietari di estese zone di terreno, che sono anche allevatori di bestiame (*estancieros*), allo scopo di migliorare i terreni da pastorizia, danno in affitto, per un determinato tempo, agli agricoltori una parte delle loro proprietà, ritirando il bestiame sull'altra, e quando la prima è stata coltivata per alcuni anni, vi riportano il bestiame e danno in affitto ai contadini la parte rimasta incolta.

La coltivazione dei cereali vien fatta, in gran parte, da agricoltori delle provincie settentrionali d'Italia. Invece la piccola agricoltura, che è costituita dalla coltivazione dei legumi, delle verdure e degli alberi fruttiferi, vien fatta dai contadini del mezzogiorno. Essi sono generalmente sobri e infaticabili lavoratori; incominciano con l'occuparsi come giornalieri, quindi prendono in affitto un campicello nelle vicinanze dei centri di popolazione, finchè, accumulate sufficienti economie, lo comprano. Si deve appunto ad essi se la maggior parte dei terreni limitrofi a questi centri urbani sono oggi coltivati ad orti, a giardini, ad aiuole di verdura e ad alberi fruttiferi.

Ogni anno, nei mesi di aprile e maggio, un certo numero dei nostri contadini ritorna in Italia per prendere parte ai lavori dei raccolti; compiuti questi, fanno ritorno nell'Argentina, per occuparsi qui, durante i mesi di novembre e dicembre, negli stessi lavori.

Coloro, poi, che non sono dediti all'agricoltura od alle industrie, dopo qualche anno di dimora in questo paese, finiscono per adattarsi a qualunque mestiere. Ve ne sono alcuni che, secondo le stagioni e la richiesta della mano d'opera, si offrono indifferentemente come mura-

tori, pittori, terrazzieri, giardinieri, camerieri, cocchieri, fattorini, ecc. In tal modo essi non restano quasi mai disoccupati; e siccome sono, in generale, economi, forti e costanti lavoratori, sono ricercati e ben-voluti.

Riassumendo, si può dire che la grande agricoltura raggiunse in questa provincia l'apogeo del suo sviluppo al principio dell'ultimo decennio, e fu sufficientemente remuneratrice fino al 1895. Da allora in poi, fino a tutt'oggi, per le cause climateriche, occasionali ed economiche, a cui ho accennato più sopra, essa divenne più frazionata, e si accentuò fra gli agricoltori la tendenza ad associare alla coltivazione dei cereali l'allevamento del bestiame e a diminuire il numero degli operai giornalieri.

Anche l'immigrazione cambiò in parte di carattere, perchè le grandi masse, che prima giungevano qui alla ventura, non vennero più se non chiamate, nella maggior parte dei casi, da parenti, da amici, da compaesani, ecc., e con la certezza di trovare un'occupazione.

Quanto al prezzo di affitto e di acquisto dei terreni, alle mercedi, ai rapporti fra i profitti e le spese dei coloni, ecc., mi riferisco a quanto ebbi ad esporre nel mio precedente rapporto, che fu pubblicato nel Bollettino di codesto regio Ministero del giugno 1899, n. 142, serie 6^a.

Da qualche tempo si vagheggia in Italia il progetto di costituire un'impresa colonizzatrice per l'America del Sud; progetto che, per quanto riguarda l'Argentina, viene pure studiato, in questo momento, da una Società di capitalisti italiani residenti in Buenos Aires. Se ciò avvenisse, i nostri connazionali ne avrebbero certo grandi vantaggi. Se essi fossero sostenuti da imprese italiane, che ne mettessero a profitto le attività, coll'intento di migliorarne le sorti, noi potremmo senza dubbio acquistare preponderanza, così nelle industrie come nei commerci, su tutte le altre colonie straniere, mentre oggi l'abbiamo soltanto per il numero delle braccia, purtroppo sfruttate da altri.

Gli emigrati italiani, giunti qui in tempi migliori, mentre hanno largamente contribuito al progresso di questo paese, hanno pure con-

seguito un sicuro benessere, il quale è dimostrato dalle proprietà che posseggono e dai capitali che tengono depositati nelle Banche.

La prima delle tabelle allegate al presente rapporto — che ho compilata con le notizie fornitemi dai regi agenti consolari, dai gerenti delle succursali delle Banche, dagl'incaricati dei registri catastali municipali, ecc. — dimostra la potenza economica dell'elemento italiano nella provincia di Buenos Aires. Le cifre in essa contenute hanno un valore soltanto approssimativo, ma tale però da poter servire di base a un giudizio abbastanza sicuro.

Il secondo prospetto espone lo stato delle 150 associazioni italiane esistenti in questa provincia, quale era nel primo semestre dell'anno 1901.

Popolazione italiana nella provincia di Buenos Aires.

Proprietà immobiliari e depositi nelle Banche, appartenenti ad Italiani.

MUNICIPI	NUMERO degli Italiani nati in Italia	NUMERO dei proprietari	VALORE approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n.	AMMONTARE dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
La Plata	16,000	4,600	8,000,000	1,760,000
Magdalena (y Rivadavia)	1,500	170	1,200,000	"
Brandzen	1,800	182	790,000	"
San Vicente	1,050	323	750,000	"
Florencio Varela	450	150	300,000	50,000
Lomas de Zamora	2,500	720	940,000	"
Almirante Brown	2,000	830	1,100,000	"
Quilmes	2,400	420	1,200,000	"
Barracas al Sud	5,400	770	1,850,000	120,000
San Nicolás	7,500	1,800	4,600,000	320,000
Ramallo	800	150	318,000	"
San Pedro	1,200	370	580,000	18,000
Pergamino	5,000	450	2,500,000	400,000
Colón	300	48	50,000	"
Arrecifes	1,100	40	38,000	"
Salto	500	100	600,000	"
Rojas	1,200	250	1,000,000	150,000
Baradero	3,150	250	700,000	"
Zárate	4,400	450	1,850,000	120,000
San Antonio de Areco	2,600	300	4,000,000	"
Cármén de Areco	450	219	626,518	"
Campana	3,000	980	1,250,000	150,000
Exaltación de la Cruz	3,500	1,300	1,800,000	"
Pilar	2,200	350	1,200,000	"
Mercedes	7,500	600	3,600,000	281,017

MUNICIPI	NUMERO degli Italiani nati in Italia	NUMERO dei proprietari	VALORE approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n	AMMONTARE dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Suipacha	980	30	620,000	"
Moreno.	800	145	450,000	"
Luján	3,200	420	1,950,000	350,000
General Rodriguez.	1,800	400	750,000	"
Márcos Paz	1,000	170	615,686	"
San Andrés de Giles	1,700	200	200,000	"
Junin	4,000	771	2,572,000	101,500
General Arenales (nord)	150	51	300,000	"
Lincoln.	3,300	370	2,250,000	15,183
General Pinto.	2,600	300	200,000	"
General Villegas.	200	20	97,500	"
Chivilcoy	10,000	3,200	9,500,000	380,600
Bragado	2,500	970	1,000,000	174,722
Chacabuco	3,259	2,556	2,988,720	95,000
Lobos	3,800	696	1,246,000	78,354
Saladillo	2,780	200	1,000,000	"
Veinticinco de Mayo	2,300	120	750,000	82,000
Monte	750	124	400,000	"
Navarro	1,250	165	247,500	"
Las Heras	650	202	290,000	"
Cañuelas	850	120	185,000	"
San Justo.	1,500	600	3,000,000	"
Merlo	600	200	1,100,000	"
Morón	1,200	300	1,800,000	"
San Fernando.	3,800	280	1,793,000	215,000
Las Conchas	3,500	250	1,500,000	"
San Isidro	3,000	350	2,800,000	"
General Sarmiento	2,500	190	2,500,000	"
San Martín	2,700	230	3,000,000	"

MUNICIPI	NUMERO degli Italiani nati in Italia	NUMERO dei proprietari	VALORE approssimativo delle loro proprietà Pesos m/n.	AMMONTARE dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Chascomús (y Viedma)	1,260	233	2,070,400	42,000
Ranchos	600	196	900,000	"
Dolores.	2,000	800	4,000,000	500,000
Castelli.	500	72	800,000	"
Pila	200	28	320,000	"
Vecino	250	25	300,000	"
Tordillo	230	22	250,000	"
Ajó	300	27	270,000	"
Maipú	800	93	1,000,000	"
Mar del Plata	1,590	162	1,900,000	90,000
Tuyú.	150	30	60,000	"
Mar Chiquita	420	104	344,000	"
General Alvarado	250	46	200,000	"
Balcarce	1,500	254	876,000	"
Loberia.	580	180	220,000	"
Necochea.	1,000	32	950,000	"
Ayacucho.	1,700	396	2,542,430	112,000
General Arenales (sud)	350	45	300,000	"
Tandil	3,000	800	2,500,000	190,000
Nueve de Julio	4,000	462	4,200,000	93,000
Trenque-Lauquen	3,800	60	1,600,000	9,336
Pehuajó	2,500	80	2,000,000	"
Guamini	2,000	30	1,200,000	"
Bolívar.	1,980	250	435,000	"
General Alvear	300	118	140,000	"
Azul	4,000	1,600	2,900,000	82,000
Tapalqué.	390	115	480,000	"
Tres Arroyos	5,000	390	2,500,000	435,143
Juárez	2,000	185	2,300,000	74,000

MUNICIPI	NUMERO degli Italiani nati in Italia	NUMERO dei proprietari	VALORE approssimativo delle loro proprietà — Pesos m/n	AMMONTARE dei loro depositi nelle Banche — Pesos m/n.
Las Flores	3,500	1,100	1,000,000	180,000
General Belgrano	900	660	600,000	"
Rauch	2,700	580	750,000	"
Olavarría	6,000	950	1,531,629	860,372
Laprida	1,200	66	965,000	25,000
Bahía Blanca	7,540	600	800,000	340,000
Puán	1,300	450	500,000	"
Coronel Dorrego	3,000	340	550,000	"
Villarino	120	22	95,000	"
Coronel Suárez	1,000	170	900,000	30,000
General Lamadrid	450	82	150,000	"
Adolfo Alsina	980	420	800,000	50,000
General Saavedra	900	136	450,000	"
Coronel Pringles	1,300	820	1,800,000	"
Patagones	800	153	396,500	144,789
Totale	218,509	42,836	^(a) 134,793,883	^(a) 8,119,016
		Pari a lire italiane.	296,546,542	17,861,835
Mendoza	6,000	2,500	12,000,000	450,000
San Luis	2,500	550	1,300,000	87,151
Totale	8,500	3,050	13,300,000	537,151
		Pari a lire italiane.	29,260,000	1,181,732

(a) Il pezzo carta argentino (peso m/n.) equivale attualmente a lire italiane 2,20.

Società italiane esistenti nella provincia di Buenos Aires nel primo semestre del 1901.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
La Plata	Unione e Fratellanza	1883	2,620	Mutuo soccorso	64,962	Possiede un edificio
Id.	Unione Operai italiani. . . .	1885	1,923	Id.	32,291	Id.
Id.	Amore e carità	1886	1,200	Id.	14,481	Id. - Femminile
Id.	Principessa di Napoli	1897	775	Id.	3,614	Femminile
Id.	Nuovo Circolo napoletano . .	1895	315	Id.	1,300	
Id.	Circolo Veterani.	1895	85	Id.	155	
Id.	Ospedale « Umberto I »	1886	145	Beneficenza	55,199	Possiede un edificio
Id.	Scuole italiane.	1896	167	Istruzione	2,336	
Id.	Circolo ricreativo italiano . .	1891	85	Divertimento	4,500	
Id.	Dante Alighieri	1898	74	Cultura italiana	470	Ha una biblioteca circolante
Ensenada	Società operaia italiana	1891	198	Mutuo soccorso	4,925	
Magdalena	Società nazionale italiana. . .	1879	73	Id.	10,070	Possiede un edificio
Id.	Giuseppe Garibaldi	1891	28	Id.	5,300	Id.
Id.	Leone di Caprera	1884	84	Id.	7,572	
Melchor Romero	Italia unita	1894	120	Id.	2,600	
Brandzen	Italia	1891	28	Id.	—	
San Vicente	Italia unita	1890	149	Id.	11,212	Id.
Id.	Principe Aimone.	1900	133	Id.	—	
Temperley	Nuova Roma	1891	216	Id.	3,763	Id.
Lomas de Zamora	Unione della Stella	1882	225	Id.	21,277	Id. e un pantheon
Almirante Brown	Società Italiana di mutuo socc.	1878	261	Id.	25,033	Possiede un edificio
Banfield	Stella del sud	1890	223	Id.	15,070	Id.
Quilmes	Cristoforo Colombo	1878	650	Id.	23,900	Id.
Id.	Patria e Unità.	1900	150	Id.	—	

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Barracas al Sud	Società italiana di mutuo socc.	1878	850	Mutuo soccorso e istruzione	36,000	Possiede un edificio e una scuola
San Nicolás	Unione e Fratellanza	1862	1,240	Id.	38,722	Id.
Id.	Reduci patrie battaglie . . .	1900	32	Mutuo soccorso	—	
Ramallo	Società italiana di mutuo socc.	1897	58	Id.	—	
San Pedro	Unione e Benevolenza	1873	372	Id.	20,559	Possiede un edificio
Pergamino	Forze unite	1872	554	Id.	25,000	Id.
Salto	Umberto I.	1879	230	Id.	13,348	Id.
Colòn	Cristoforo Colombo	1890	60	Id.	—	
Arrecifes	Voce di Caprera.	1881	86	Id.	5,200	Id.
Id.	Tenente Colonnello Galliano.	1899	37	Id.	—	
Rojas	Unione e Fratellanza	1879	300	Id.	10,000	Id.
Id.	Umberto I.	1894	120	Id.	3,000	
Baradero	Unione e Benevolenza.	1881	520	Id.	37,000	Id.
Zárate	Operai italiani.	1884	650	Id.	19,891	Id.
Id.	Italia	1891	210	Id.	13,320	Id.
Colonia Lima	Italia	1892	150	Id.	7,300	Id.
San Antonio de Areco	Umberto I	1881	350	Id.	31,929	Id.
Cármen de Areco	Unione italiana	1873	229	Id.	22,470	Id.
Id.	XX settembre	1899	46	Id.	659	
Exaltación de la Cruz	Roma	1889	280	Id.	3,700	
Campana	Società italiana di mutuo socc.	1883	172	Id.	11,360	Id.
Id.	Italia	1900	615	Id.	8,291	
Escobar	Italia	1885	180	Id.	13,800	Id.
Villa Ballester	Re Galantuomo	1899	86	Id.	—	
Florencio Varela	Società italiana di mutuo socc.	1901	42	Id.	—	
Mercedes	Unione e reciproco amore. .	1879	450	Id.	39,000	Id.
Id.	Fratellanza operaia	1884	911	Id.	37,502	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/m) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Mercedes	Italia	1888	400	Mutuo soccorso	10,771	
Suipacha	Società italiana di mutuo socc.	1880	72	Id.	7,868	Possiede un edificio
Moreno	Società italiana di mutuo socc.	1885	120	Id.	18,000	Id.
Luján	Unione italiana	1876	210	Id.	15,424	Id.
Id.	I figli del lavoro.	1895	110	Id.	5,100	e un sepolcreto
Id.	Principe di Napoli.	1897	372	Id.	16,000	Id.
Gen. Rodriguez	XX Settembre.	1894	75	Id.	3,898	Ha un edificio
Márcos Paz	Unione e Benevolenza. . . .	1877	129	Id.	18,953	Possiede un edificio e un sepolcreto
San Andrés de Giles	Avvenire d'Italia	1883	150	Mutuo soccorso e istruzione	22,407	Possiede un edificio
Junin	Italia unita	1882	483	Mutuo soccorso	29,474	Id.
Id.	Unione e Benevolenza	1893	442	Id.	7,783	Id.
Id.	Fratellanza militare.	1900	350	Id.	750	
Lincoln	Principe di Napoli	1884	132	Id.	4,025	Id.
Id.	Porta Pia	1884	280	Id.	17,826	Id.
General Pinto	Ossario di Mentana	1883	160	Id.	5,099	Id.
Id.	Vittorio Emanuele III.	1900	90	Id.	1,800	
General Villegas	Patria e Lavoro	1899	83	Id.	1,068	Id.
Chivilcoy	Società operaia italiana. . . .	1867	325	Id.	17,189	Id.
Id.	Italia	1867	864	Id.	24,840	Id.
Id.	Unione e Fratellanza	1892	245	Id.	7,780	
Id.	Umberto I	1900	354	Id.	600	
Bragado	Amor fraterno	1878	312	Id.	14,570	Id.
Id.	Vittorio Emanuele III.	1901	120	Id.	—	
Chacabuco	Lavoro ed istruzione	1873	751	Mutuo soccorso e istruzione	32,000	Id.
Lobos	Unione e Fratellanza	1875	578	Mutuo soccorso	23,800	Id.
Id.	Italia meridionale	1891	384	Id.	11,400	Possiede un edificio

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Roque Perez	Stella d'Italia	1895	37	Mutuo soccorso	670	
Saladillo	Società italiana di mutuo socc.	1894	122	Id.	7,983	Possiede un edificio
Id.	Unione dei volontari italiani.	1894	93	Id.	850	
Veinticinco de Mayo	Unione e Benevolenza . . .	1874	324	Id.	8,730	Id.
Id.	Giuseppe Garibaldi	1894	209	Id.	12,745	Id.
Monte	Unione e Benevolenza	1892	95	Id.	3,800	
Navarro	XX Settembre	1895	86	Id.	1,800	
Las Heras	Italia unita	1889	130	Id.	18,000	Id.
Id.	Principe di Napoli	1893	65	Id.	6,120	Id.
Cañuelas	Società italiana di mutuo socc.	1878	150	Mutuo soccorso e istruzione	15,000	Id.
Merlo	XX Settembre	1894	160	Mutuo soccorso	9,000	
Morón	Società italiana di mutuo socc.	1867	150	Id.	6,000	Id.
Id.	Italia una	1893	231	Id.	11,000	Id.
San Fernando	Unione e Benevolenza	1876	660	Id.	42,318	Id.
Las Conchas	Unione e Benevolenza	1878	420	Id.	33,000	Id.
San Isidro	Società italiana di mutuo socc.	1878	220	Id.	20,000	Id.
Gen. Sarmiento	Fratellanza italiana	1890	250	Id.	15,000	Id.
San Martin	Fratellanza operaia	1881	225	Id.	23,000	Id.
Chascomús	Unione italiana	1873	220	Id.	5,000	Id.
Id.	Umberto I.	1900	280	Id.	1,260	
Ranchos	Unione italiana	1881	140	Id.	5,189	Id.
Atalaya	Leone di Caprera	1854	115	Id.	1,600	
Dolores	Unione italiana	1868	700	Id.	80,000	Id.
Id.	Italia	1894	550	Id.	10,000	
Ajò	Società italiana di mutuo socc.	1890	120	Id.	—	
Maipù	Italia unita	1884	200	Id.	22,000	Id.
Id.	Aurora italiana	1889	150	Id.	8,000	
Mar del Plata	Giuseppe Garibaldi	1884	365	Id.	28,900	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/m) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Mar del Plata	Dante Alighieri	1898	22	Cultura italiana	140	
Id.	XX Settembre	1899	300	Mutuo soccorso	530	
Piran	Italia unita	1896	84	Id.	3,358	
Coronel Vidal	Roma	1901	46	Id.		
Mira Mar	Giovane Italia	1897	43	Id.	3,200	
Balcarce	Istruzione e Benevolenza . .	1880	422	Mutuo soccorso e istruzione	12,317	Possiede un edificio
Id.	Italia unita	1894	285	Mutuo soccorso	6,000	Id.
Loberia	Patria e Lavoro	1894	180	Id.	5,710	Id.
Necochea	Società nazionale italiana . .	1884	250	Id.	11,654	Id.
Ayacucho	Unione e Benevolenza	1880	414	Id.	29,147	Id.
Tandil	Unione italiana	1877	950	Mutuo soccorso e istruzione	71,000	Id.
Nueve de Julio	Amicizia e Lavoro	1880	350	Mutuo soccorso	25,279	Id.
Id.	Conte di Torino	1897	172	Id.	9,721	Id.
Carlos Casares	Amore patrio	1894	250	Id.	7,264	Id.
Trenque-Lauquen	Dogali	1888	90	Id.	921	
Id.	Vittorio Emanuele III	1897	30	Id.	—	
Pehuajó	Fratelli uniti	1885	180	Id.	12,943	Id.
Guamini	Società filantropica italiana .	1889	70	Id.	2,945	
Passo	Roma intangibile	1895	140	Id.	5,000	Id.
San Carlos de Bolívar	Fior di maggio	1881	280	Id.	18,000	Id.
Azul	Società filantropica italiana .	1873	680	Id.	45,400	Id.
Id.	Giuseppe Garibaldi	1882	220	Id.	11,800	
Id.	Circolo napoletano	1889	200	Id.	4,200	
Id.	Dante Alighieri	1898	160	Cultura italiana e istruzione	—	Id.
Tapalqué	XX Settembre	1893	130	Mutuo soccorso	2,800	
Tres Arroyos	Unione e Benevolenza	1889	527	Id.	50,000	Id.
Juárez	Fratellanza italiana	1879	214	Id.	8,990	Id.
Las Flores	Unione e Benevolenza	1875	180	Id.	18,000	Id.
Gen. Belgrano	Società italiana di mutuo socc.	1891	108	Id.	10,900	Id.
Rauch	Stella d'Italia	1877	145	Id.	14,000	Id.

RESIDENZA	DENOMINAZIONE	Anno di fondazione	Numero dei soci	Scopo della Società	Patrimonio (in pezzi m/n.) al 30 giugno 1901	Osservazioni
Olavarria	Menotti Garibaldi	1883	300	Mutuo soccorso	30,631	Possiede un edificio
Id.	Francesco Crispi	1892	120	Id.	11,000	Id.
Hinojo	Società italiana di mutuo socc.	1895	80	Id.	3,000	
Laprida	Società operaia italiana . . .	1896	125	Id.	2,131	
Bahia Blanca	Società italiana di mutuo socc.	1882	671	Id.	23,960	Id.
Id.	XX Settembre.	1886	460	Id.	29,500	Id.
Puán	XX Settembre.	1898	47	Id.	—	
Coronel Dorrego	XX Settembre.	1899	32	Id.	922	
Coronel Suárez	Luciano Manara.	1894	152	Id.	8,975	Id.
Gen. Lamadrid	XX Settembre.	1896	108	Id.	2,223	
Arroyo Corto	Società italiana di mutuo socc.	1895	150	Id.	3,200	
Adolfo Alsina	Unione e Fratellanza	1884	98	Id.	8,000	Id.
Gen. Saavedra	Patria e Lavoro.	1892	43	Id.	1,750	
Coronel Pringles	Società italiana di mutuo socc.	1887	160	Id.	15,604	Id.
Càrmen de Patagones	Società italiana di mutuo socc.	1880	198	Id.	15,000	Id.
			42,691		(a) 1,982,346	
				[Pari a lire italiane.	4,361,161	
Mendoza	Italia unita	1880	400	Mutuo soccorso ed istruzione	21,157	Ha edificio proprio e scuola
San Luis	La Patriottica.	1886	60	Mutuo soccorso	10,000	Ha edificio proprio
San Luis (Villa Mercedes)	Unione e Benevolenza. . . .	1883	162	Id.	22,199	Id.
			622		53,333	

Totale generale pel distretto: 153 Società italiane, con 43,313 soci, ed un patrimonio di lire 4,414,497. Secondo la statistica del 1897: 121 Società italiane, con 36,809 soci, ed un patrimonio di lire 2,857,545. Questa notevole differenza è dovuta al cresciuto valore della moneta locale, al progressivo sviluppo dei sodalizi, al loro aumento ed alla loro più completa enumerazione.

(a) Il pezzo carta argentino (pezzo moneta nazionale) equivale attualmente a lire italiane 2.20.

I territori argentini del Sud.

I territori argentini del Sud (*Gobernaciones*), vale a dire: *La Pampa centrale; Neuquén; Río Negro; Chubut; Santa Cruz e Terra del Fuoco*, sono stati aggregati alla giurisdizione di questo Regio Consolato dal 1° luglio del corrente anno.

Non mi fu possibile, per conseguenza, raccogliere, in così breve tempo, particolareggiate notizie sull'elemento italiano che vi si trova disseminato.

Mi limiterò quindi a studiare codesti territori a grandi tratti, passandone in rassegna le condizioni climateriche, pastorizie, agricole e commerciali, in vista della loro più o meno prossima colonizzazione.

Essi dipendono dall'amministrazione nazionale e dal Congresso di Buenos Aires, per mezzo dei rispettivi Governatori, nominati dal potere esecutivo.

Molteplici leggi speciali ne reggono, attualmente, l'ordinamento politico, giudiziario ed amministrativo. Ma queste leggi, non essendo uniformi e risultando poco adatte al progressivo sviluppo di quei territori, stanno per essere riformate e riordinate in un solo corpo di disposizioni legislative — attualmente in studio nel Congresso Nazionale —, con lo scopo precipuo d'introdurvi le modificazioni suggerite dall'esperienza e richieste dai nuovi bisogni, e di procurare con razionali disposizioni lo sviluppo della colonizzazione in quelle vaste regioni, che sono ancora, quasi tutte, in istato primitivo.

Infatti gli scarsi coloni, che vivono in questi territori, debbono lottare con ostacoli d'ogni genere: deficienza di vie di comunicazione, inondazioni periodiche, poca sicurezza della vita e della proprietà, disordini amministrativi, ecc.

Per la loro situazione sulla costa dell'Atlantico, quei territori potranno avere sicuri porti naturali, come, per il clima e per la qualità dei terreni, hanno condizioni favorevoli allo sviluppo delle industrie minerarie, all'incremento della pastorizia e in parte anche dell'agricoltura.

Ma, perchè questo sviluppo economico possa compiersi, ci vorrà ancora molto tempo; e sarà necessario costruire grandi canali e soprattutto facili vie di comunicazione, per evitare che le spese di trasporto dall'interno alla costa assorbano o superino il valore del prodotto sul mercato.

Il Governo argentino, intanto, animato da vivo desiderio di favorire la colonizzazione di detti territori, trasportandovi famiglie di coloni disposti a dedicarsi alla pastorizia ed all'agricoltura, ha emanato, il 7 ottobre 1901, un decreto col quale, in via di esperimento e fino al 1° maggio del prossimo anno, vengono accordati gratuitamente a tutte quelle persone e famiglie che acquisteranno terreni nelle colonie nazionali al sud di Bahia Blanca, il viaggio e il trasporto di quattro animali, del materiale per la costruzione di una casa, dei mobili, istrumenti di lavoro, ecc.

È certo che l'aumento della popolazione, un più efficace concorso pecuniario del Governo nazionale alle opere di utilità pubblica, l'incremento della produzione pastorizia ed agricola, e soprattutto una bene ordinata amministrazione governativa, potranno gradatamente conquistare alla civiltà quegli immensi deserti, destinati ad apportare un largo contributo alla ricchezza di questa giovane nazione.

La Pampa centrale. — Il territorio della Pampa centrale si estende per 145,913 chilometri quadrati, e confina a nord, con le provincie di Mendoza, di San Luis e di Córdoba; ad est con quella di Buenos Aires; a ovest con le Ande, ed a sud con il fiume Colorado, che lo separa dal territorio del Río Negro.

Secondo l'ultimo censimento, esso ha una popolazione di 25,765 abitanti (0.18 per chilometro quadrato), di cui circa 800 Italiani.

La posizione geografica di questo territorio vi ha attirato un'immigrazione spontanea dalle provincie limitrofe, e specialmente da quella di Buenos Aires.

La sua capitale è *Santa Rosa di Toay* (1), la quale, insieme ai paesi di *General Acha* (1), *Bernasconi*, ecc., che sono i principali di

(1) Vi esiste una Società italiana di mutuo soccorso.

tutto il territorio, è congiunta a Bahía Blanca ed a Buenos Aires mediante una linea ferroviaria. Ma le vie di comunicazione, nel resto del territorio, sono ancora scarse, mal tenute ed abitualmente inondate durante la stagione delle piogge, che dura da aprile a settembre.

Vi predominano i venti di sud-ovest, fra i quali il *pampero*, che produce veri uragani di sabbia; perciò la maggior parte del territorio è povero di produzioni spontanee, ad eccezione delle valli riparate dai venti e dei declivi delle colline esposte a nord-est, dove si coltivano i cereali, la vite, parecchi alberi fruttiferi, e dove l'erba medica, per la fertilità del suolo, rinasce fino a cinque volte l'anno.

Ma l'industria che oggi predomina in questo territorio è la pastorizia. Vi esistono 519,465 animali vaccini; 5,360,038 ovini; 2459 suini; 220,294 cavalli e 2713 muli. Nello scorso anno vennero esportati 11,026,792 chilogrammi di lana; 411,029 cuoi ovini e 31,009 cuoi vaccini (1).

Sono notevoli le colline denominate *Lihuel-Calel*, nelle quali trovansi in abbondanza metalli, specialmente il rame.

Vi son pure molti terreni salnitrosi e molte saline, dalle quali, nello scorso anno, vennero estratti 479,000 chilogrammi di sale di buona qualità, molto usato per salare le carni e per la confezione dei cuoi.

La proprietà dei terreni è mal divisa; abbondano i grandi latifondi posseduti da speculatori, che non si curano di colonizzarli e coltivarli, ma attendono il momento opportuno per venderli a piccoli lotti e intascare lauti guadagni.

Il commercio viene esercitato da oltre 200 Case, che hanno complessivamente un capitale di 5 milioni di pezzi moneta legale.

In *Santa Rosa de Toay* esiste pure una succursale del Banco della Nazione Argentina.

Nello scorso anno, il valore dell'esportazione di prodotti della pastorizia fu di pezzi moneta legale 1,575,400, quello dell'importazione di pezzi moneta legale 558,398.

Questo territorio ha tre dipartimenti con municipi e giudici di

(1) V. Memoria del Governatore della Pampa centrale.

pace; 15 sezioni di polizia ed un giudice di prima istanza. I tre dipartimenti sono: *Santa Rosa de Toay*, *General Acha* e *Victorica*.

Ma in un territorio, nel quale si riversano abitualmente i malfattori perseguitati dalle autorità delle provincie limitrofe, il servizio di polizia, affidato a soli 200 agenti, è scarso e non può tutelare sufficientemente la vita e le proprietà degli abitanti. Si aggiunga che quei pochi agenti sono scarsamente retribuiti, onde riesce anche più difficile trovare persone che posseggano le qualità morali necessarie per esercitare un ufficio così delicato.

Il territorio di Neuquén. — Questo territorio confina a nord con i fiumi *Barrancas* e *Colorado*, che lo dividono dalla provincia di Mendoza e dal territorio della Pampa centrale; ad est col meridiano 10°, ovest di Buenos Aires, e col territorio del Río Negro; a sud col fiume *Limay* ed il lago *Nahuel-Huapi* e ad ovest con le Ande. Ha una superficie di 109,000 chilometri quadrati.

Si divide in tre zone. La prima, appoggiata alle Ande, ha una larghezza di 40 chilometri ed è formata da terreni montagnosi, detti di *veranada*, vale a dire da pascoli estivi. Sono terreni elevati, molto accidentati e coperti di nevi da maggio a settembre. Ma con la primavera riappare interamente la vegetazione, e si scoprono boschi di pini e di altri alberi di legno duro, e sorgenti di acque termali.

In questa zona trovansi le seguenti borgate: *Malvares*, *Epu Lauquen*, *Las Lagunas*, *Los Copulhues*, *Huaidof*, *Aluminè* e *Los Manzanos* (1).

La seconda zona longitudinale ha una larghezza di 125 chilometri e comprende valli abbastanza estese e di livello quasi uniforme. Le cascate della zona anteriore vi formano ruscelli e fiumi, e, per circa quattro leghe, si estendono boschi di pini, di cipressi e di salici. Vi si trovano le piccole borgate di *Barrancas*, *Curileuvù*, *Tricao-Malal*, *Chos-Malal*, *Ñorquín*, *Codihué* e *Junín de los Andes*.

La terza zona si estende fino al limite orientale del territorio, con vaste ondulazioni di terreno; e la parte più importante è formata

(1) Sono tutte piccole borgate o gruppi di case.

dalla valle del fiume *Neuquén*, da cui il territorio prende nome. In questa zona trovansi le popolazioni di *Paso de los Indios* e *Peñas Blancas*.

Secondo la relazione del Governatore, pubblicata recentemente dal Ministero dell'interno della Repubblica, questo territorio ha una popolazione di circa 25,000 abitanti, dei quali 20,000 sono Cileni e gli altri 5000 Argentini e stranieri; gli Italiani sono 130.

La capitale è *Chos-Malal*, sede del Governatore, del giudice di prima istanza e del capo della polizia. Ma queste autorità, quando non sono assenti, sono continuamente in conflitto fra loro, con grave danno della pubblica amministrazione.

Nella seconda zona di questo territorio esiste un'estensione di circa 150 chilometri quadrati di sabbie aurifere, che sono sfruttate per intero da Cileni. Nello scorso anno il loro prodotto fu di 130 chilogrammi di oro, e venne trasportato per la maggior parte nel Cile.

In alcuni punti della terza zona si coltivano, con scarso risultato, il granturco, la patata, il trifoglio e l'erba medica.

Più sviluppata è la pastorizia; secondo l'ultimo censimento, esistono in questo territorio: 163,701 animali vaccini; 425,148 ovini; 1407 suini; 60,456 cavalli e 4884 muli.

Le vie di comunicazione sono scarse; per recarsi da un punto ad un altro del territorio bisogna viaggiare, per centinaia di leghe, a cavallo ed in carovane, attraverso terreni pantanosi e sabbiosi, e colline coperte di ghiacci durante l'inverno.

Una linea ferroviaria della Compagnia del Sud si stacca da Bahía Blanca, e, dopo avere attraversato la parte settentrionale del territorio del Rio Negro, giunge al *Neuquén*, alla confluenza dei fiumi *Rio Negro*, *Limay* e *Neuquén*. Ma per recarsi da questo punto a *Chos-Malal*, capitale del territorio, bisogna percorrere a cavallo 70 leghe in regioni deserte, dove o non esistono vie, o ve ne sono appena tracciate, in pessimo stato e mancanti di acqua potabile.

La grande estensione di questo territorio e la deficienza delle vie di comunicazione rendono difficili e scarse, così l'azione della giustizia, affidata a 12 giudici di pace, mal retribuiti, distanti parecchie centi-

naia di chilometri l'uno dall'altro, come la sorveglianza della polizia, che conta appena 176 agenti, sui malfattori che provengono dalla frontiera cilena (1).

La popolazione di questo territorio tende, piuttosto che ad aggrupparsi in nuclei densi, a formare piccole borgate e gruppi di case disseminate qua e là, assai lontane fra loro e dai principali centri, dove esistono autorità, medici, farmacisti, ecc.

Il commercio è esercitato da 126 Case, con un capitale complessivo di circa 250,000 pezzi moneta nazionale. Il commercio interno consiste nella compra del bestiame, che viene poi esportato al Cile. Il commercio esterno si riduce all'importazione di articoli di consumo ed è di scarso valore.

Dopo la promulgazione della legge del 2 ottobre 1884, che decretava l'impianto di colonie di pastori nei territori argentini, e che fu detta *del hogar* (2), a somiglianza di quella del *Homestead* degli Stati Uniti, vennero istituite, in questo territorio, le colonie *Sargento Cabral* e *Coronel Barcala*.

Risultò che i terreni, in cui era stata fondata la prima colonia, non erano adatti alla colonizzazione, perchè situati su alte montagne quasi sempre coperte di neve.

Quanto alla seconda colonia, un'estensione di 50 leghe quadrate venne divisa in lotti di 625 ettari ognuno. Ma anche questi terreni risultarono inabitabili, dovendo i coloni abbandonare quella zona da maggio a dicembre, per i forti freddi e le continue neviccate.

Inoltre, queste zone sono lontane dai mercati e dalle principali vie di comunicazione, e vi predominano venti così impetuosi da distruggere le piante e gli alberi, i quali non possono gettare salde radici per la natura pietrosa del sottosuolo. In alcuni luoghi si tentò la coltivazione di piccole superficie a grano; ma i risultati non furono punto soddisfacenti.

(1) V. Memoria del Governatore del Neuquén del marzo 1901.

(2) La legge denominata *del hogar* dispone che coloro che richiedono terreni da colonizzare, nelle località dalla legge stessa determinate, siano o Argentini, o stranieri che abbiano acquistata la cittadinanza argentina.

Insomma, i coloni argentini furono obbligati ad abbandonare quei luoghi; e nessun'altra colonizzazione su vasta scala, dopo quella accennata, fu tentata nel territorio del Neuquén.

Il territorio del Rio Negro. — La città di *Carmén de Patagones*, che fa parte attualmente della provincia di Buenos Aires, fu fondata nel 1779, a 90 chilometri dalla foce del *Rio Negro*, e fu capoluogo della vasta regione della Patagonia, la quale, con la legge del 16 ottobre 1884, venne divisa nei quattro territori di *Rio Negro*, *Chubut*, *Santa Cruz* e *Terra del Fuoco*.

I terreni di questa vasta zona sono ondulati e formati da piccole colline, dalle quali le venne il nome di *Patagonia*, che nel dialetto indiano significa *piccole alture*.

La zona patagona è formata dagli avanzi di un continente sommerso nell'Oceano e sollevatosi più volte durante il corso dei secoli; vi si trovano, infatti, vestigia di una fauna e di una flora totalmente scomparse, e fondi di mari antichi nelle montagne. Sulle Ande furono rinvenute conchiglie fossili a 20 mila piedi di altezza e si trovarono pure, a 15 chilometri dalla costa, scheletri interi di balene e di delfini.

Il territorio del *Rio Negro* confina a nord col fiume *Colorado*, che lo separa dalla Pampa centrale; ad est con la provincia di Buenos Aires e con l'Atlantico; ad ovest col territorio del Neuquén e con le Ande; a sud col territorio del Chubut.

Con decreto del 6 maggio 1885, esso venne diviso in sette dipartimenti, vale a dire: *Viedma*, *Coronel Pringles*, *Avellaneda*, *General Roca*, *Veinticinco de Mayo*, *Nueve de Julio* e *Bariloche*. Ogni dipartimento è suddiviso in quindici distretti e quarantuno quartieri.

Ha una popolazione di circa 14 mila abitanti — di cui circa 2 mila Italiani — e si estende per 207,379 chilometri quadrati.

Il clima è temperato; le piogge sono abbondanti nell'inverno e cagionano inondazioni per lo straripamento dei fiumi; i forti venti di sud-ovest, specialmente nell'estate, contribuiscono a rendere il territorio scarso di produzioni spontanee.

Sulla costa dell'Atlantico i terreni sono salnitrosi e poveri di ve-

getazione; ma, a misura che si procede verso l'ovest, diminuisce il salnitro e la vegetazione aumenta.

Questo territorio, oltre che dal *Rio Negro*, è irrigato, da ponente a levante, dagli altri due grandi fiumi, il *Neuquén* e il *Colorado*, che sboccano nell'Atlantico, e dei quali il primo è navigabile, con piccole imbarcazioni, per quasi tutto il suo corso.

Per queste grandi arterie fluviali e per la ferrovia, che ne attraversa la parte settentrionale, questa zona ha vie di comunicazione più facili di quelle degli altri territori. Ma ha il danno delle periodiche e disastrose inondazioni, per evitare le quali sarebbero necessarie grandi opere di canalizzazione e di arginamento.

Vi si può coltivare la vite, l'olivo, il noce, gli alberi fruttiferi di ogni specie, ad eccezione di quelli della zona tropicale, il grano, il granturco, l'erba medica e tutti i cereali e gli ortaggi. L'odierna produzione agricola è però appena sufficiente al consumo locale (1).

La pastorizia vi è largamente sviluppata, e dalla relazione presentata nello scorso anno al Governo argentino dal governatore di questo territorio, si rileva che in esso esistono: 101,205 animali vaccini; 1,186,343 ovini; 357 suini; 44,842 equini e 848 muli.

Vi sono 177 case di commercio, che fanno circolare, complessivamente, un capitale di circa 3 milioni di pezzi moneta nazionale.

Il movimento di esportazione è costituito dai prodotti della pastorizia, ed ha un valore medio annuale di 1,200,000 pezzi oro. L'importazione viene fatta da Buenos Aires e da Bahía Blanca; essa consiste in articoli di consumo ordinario ed è di poco valore.

I luoghi più importanti di questo territorio sono i seguenti:

Viedma. — È la capitale del territorio ed è situata a destra dell'ampia valle percorsa dal *Rio Negro*, a 90 chilometri dalla sua foce.

Nel mese di luglio 1899, per lo straripamento della laguna *Juncal* a oriente di *Viedma*, questa città, che non era stata mai inondata, fu distrutta quasi per intero dalla violenza delle acque. Alcuni mesi dopo venne ricostruita, e si pose mano in pari tempo allo scavo di

(1) V. Memoria del governatore del *Rio Negro*, del febbraio 1901.

un canale di scolo della detta laguna verso l'Oceano Atlantico, per garantirla da nuovi disastri.

In essa risiedono il governatore e le principali autorità territoriali, fuorchè il giudice di prima istanza, che risiede in Choel-Choel, isola situata a parecchie leghe di distanza, nell'interno del Río Negro.

Questa capitale, col relativo dipartimento, ha una popolazione di 3,800 abitanti. Il clima è sano e non vi sono infermità endemiche nè epidemiche. L'acqua potabile si trova a sei metri di profondità. Le comunicazioni con Bahia Blanca e Buenos Aires sono facili e dirette per la via fluviale e terrestre.

I Salesiani vi hanno un convento, una scuola ed un ospedale.

General Roca. — È una colonia situata all'estremo ovest del territorio, a 287 metri sul livello del mare ed ha una popolazione di 1,100 abitanti. È collegata al Río Negro da un canale di 45 chilometri, che può irrigare, per la sua limitata capacità, soltanto mille ettari di terreno, mentre la zona a cui dovrebbe servire è di 16,000 ettari.

Per la sua posizione, sulla linea ferroviaria che fa capo a Bahia Blanca, e vicino al Río Negro, questa colonia ha facili vie di comunicazione; pel suo clima e per la produttività dei terreni, potrà grandemente progredire, purchè sia provveduta di abbondante acqua potabile, poichè l'acqua, di cui ora dispone, non è nemmeno sufficiente al consumo dell'attuale limitata popolazione.

General Conesa e General Frias. — Sono due colonie limitrofe, fondate nel 1884 su di un'area di 4 leghe quadrate per ognuna, con una popolazione complessiva di 1,400 abitanti. Trovansi a poca distanza dalle sponde del Río Negro, con facile comunicazione fluviale con *Viedma*, da cui sono distanti dodici ore di navigazione. L'agricoltura è quasi nulla, per mancanza d'acqua, che, del resto, vi si potrebbe, far giungere, scavando dei canali.

Gli abitanti di queste due colonie sono quasi esclusivamente occupati nell'allevamento del bestiame, soprattutto ovino.

General Conesa ha un ufficio telegrafico, una scuola ed una missione dei Salesiani.

Porto Sant'Antonio. — Quando lo sviluppo della colonizzazione avrà reso più popolato il territorio del Río Negro, e saranno aperte migliori vie di comunicazione, *Porto Sant'Antonio* diverrà il principale sbocco del commercio di questa zona sull'Oceano Atlantico.

Presentemente ha una scarsa popolazione e si compone di poche casupole, situate nella parte nord-ovest del golfo di *San Mattia*, la baia più sicura della costa, con un fondo che varia dai 10 ai 200 metri di profondità e con un vasto canale d'entrata, all'ovest della penisola *Villarino*, la quale difende il golfo dalle impetuose onde dell'Oceano e dai venti del sud e del sud-ovest.

I terreni contigui al porto, per l'estensione di una lega dalla costa, sono arenosi e salnitrosi; ma, a misura che si procede verso l'interno, la vegetazione apparisce e gli arbusti producono un'abbondante quantità di legna. Nelle vicinanze del porto esiste un pozzo, che fornisce acqua potabile continua, e si crede che, aumentando la popolazione, si potranno scavare, con buoni risultati, altri pozzi artesiani.

Choele-Choel. — Con decreto del Governo Argentino del 9 maggio 1900, venne destinata alla colonizzazione agricola la sola isola *Choele-Choel*, che ha buone vie di comunicazione, così fluviali sul Río Negro, come terrestri per mezzo della linea ferroviaria, che fa capo a Bahía Blanca e passa per le sue vicinanze.

Ha un'estensione di 14 leghe quadrate, ed il clima ed il terreno si prestano per la coltivazione, specialmente della vite e dell'olivo. Quest'isola diventerà la colonia di maggiore importanza del territorio del Río Negro.

Le principali disposizioni del citato decreto di colonizzazione del 9 maggio 1900 sono le seguenti:

L'isola sarà divisa in lotti di 100 ettari quadrati, separati da strade, in modo che ogni lotto abbia un'adeguata estensione sul fiume.

Quattrocento ettari di terreni, nel luogo che sarà giudicato più adatto dal Governatore, saranno destinati alla popolazione urbana.

I lotti destinati all'agricoltura saranno venduti in ragione di pezzi oro 1,50 per ettaro, e le frazioni di terreni nella zona urbana a 2 pezzi oro ciascuna. Gli acquirenti dei primi avranno l'obbligo di col-

tivare, entro i primi tre anni dalla data della vendita, la quinta parte di ogni lotto; gli acquirenti dei secondi l'obbligo di edificarvi, e di ricingerli nel termine di un anno.

Non potrà essere concessa alla stessa persona un'estensione maggiore di 100 ettari destinati all'agricoltura, secondo l'ammontare del capitale che proverà di possedere; più una frazione nel centro urbano.

Gli attuali abitanti dell'isola saranno preferiti, nella vendita dei lotti rurali ed urbani, e, a questo scopo, viene loro concesso il termine di sei mesi dalla compiuta divisione dei terreni.

Trascorso questo termine, i lotti restanti saranno venduti a coloro che ne faranno richiesta. Essi dovranno provare di essere agricoltori e di possedere un capitale sufficiente per lavorare il terreno che chieggono, e obbligarsi a occuparlo personalmente, almeno fino a quando avranno ottenuto il titolo definitivo di proprietà.

Il prezzo dei lotti rurali sarà pagato in cinque rate; la prima immediatamente, e le altre a scadenza determinata, nei quattro anni successivi.

Il territorio del Chubut. — Il territorio del *Chubut* è situato nel centro della Patagonia, ed ha per limiti: a nord il parallelo 42°, che lo separa da quello di Río Negro; a sud il 46°, che lo divide da quello di Santa Cruz; a est l'Oceano Atlantico, e ad ovest le Ande.

Il clima è secco, le piogge sono rare e il freddo è sopportabile; ma i venti sono impetuosi.

Ha una superficie di 249,100 chilometri quadrati, che può dividersi in tre zone. La prima comprende le pianure, i terreni ondulati e le colline, e si estende per 7717 leghe quadrate, dalla costa dell'Atlantico ai primi contrafforti delle Ande. La seconda comprende le Pre-Ande, con valli, laghi, fiumi, boschi, ecc., ed ha un'area di 1783 leghe quadrate. La terza zona, infine, è costituita da terreni montagnosi, che si estendono fino alle più alte vette delle Ande, con una superficie di 250 leghe quadrate.

La valle della colonia Chubut, vicina all'Atlantico e sul fiume dello stesso nome, per un'estensione di 500 chilometri quadrati, e la zona

delle Pre-Ande, sono le più importanti del territorio, per la pastorizia e per l'agricoltura. Il terreno rimanente è, in generale, secco, arido e scarso di vegetazione spontanea.

Questo territorio ha una popolazione di circa 5000 abitanti, ed è diviso in tre grandi dipartimenti, denominati: *Rawson*, *Gaiman* e *16 de Octubre*.

La maggior parte della popolazione si trova nella valle della colonia Chubut, dove risiedono 2529 abitanti. Essa è formata da tre borgate: *Rawson* (1), che dà il nome al dipartimento ed è anche la capitale del territorio, *Trelew* e *Gaiman*.

Questa valle è bagnata dal fiume Chubut ed è formata da terreni alluvionali, con uno strato vegetale che varia da 20 centimetri a 2 metri di spessore. Il fiume è navigabile, con piccole barche, fino a 10 chilometri dalla foce.

Presso la foce esiste un porto naturale denominato *Madryn*, dove fanno scalo i piroscafi, che, partendo da Buenos Aires, giungono alla *Terra del Fuoco*, dopo aver toccato tutti i porti intermedi della costa dell'Atlantico, e ritornano quindi a Buenos Aires, facendo gli stessi scali.

Dal porto *Madryn* a *Trelew* esiste una piccola ferrovia a scartamento ridotto, che percorre 70 chilometri, ed è provvista di telegrafo e di telefono. Essa è di proprietà di una Compagnia inglese, la quale impiegò nella sua costruzione un milione di pezzi oro; ma gli azionisti, per lo scarso traffico, ottengono appena l'un per cento di dividendo.

Secondo una statistica dello scorso anno, vi sono in questo territorio 380 proprietari e 620 possessori di terreni fiscali, senza titoli di proprietà; vi sono poi 23,888 ettari di terreni coltivati, e 2,515,625 ettari di terreni incolti destinati alla pastorizia.

Il numero degli animali vaccini è di 132,619; quello degli ovini di 550,668, dei suini di 1578, degli equini di 60,442 e dei muli di 733 (2).

I proprietari di bestiame si dedicano di preferenza all'allevamento

(1) V'è una Società italiana di mutuo soccorso.

(2) V. Memoria del governatore del Chubut, del marzo 1901.

degli ovini, che, così pel clima come per i buoni pascoli naturali, danno prodotti sufficienti. Questi ovini sono, in generale, di razza *Lincoln*, e provengono dalle isole Malvine; ma se ne trovano anche di altre razze, e, in media, producono annualmente da 2 e mezzo a 3 chilogrammi di lana.

Anche in questo territorio una grandissima parte dei terreni atti all'agricoltura, per non dir tutti, si trovano nelle mani di proprietari che li lasciano incolti e abbandonati, aspettando l'occasione favorevole per le loro speculazioni.

Nella valle del Chubut abbondano i pioppi ed i salici; nei terreni atti all'agricoltura si coltivano il grano, il granturco, la patata, l'erba medica, gli ortaggi in genere e gli alberi fruttiferi.

La fauna è rappresentata dai *guanachi*, dagli struzzi, dalle anitre e da una grande varietà di uccelli; vi esiste pure il *puma*, o leone americano, che fa strage degli armenti.

La neve cade raramente; ma il freddo è intenso, soprattutto nella regione andina, ed in estate il calore è soffocante in tutta la valle del Chubut.

Sulla costa dell'Atlantico, e precisamente sul *Golfo Nuovo*, è posta la penisola Valdese, dove si trovano importanti saline. A circa 100 metri sul livello del mare, questa penisola ha una superficie di 140 leghe quadrate, ed è costituita in gran parte da terreni intermedi e terziari. Da *Porto Piramide*, che è nel detto golfo, alle saline vi sono 33 chilometri di distanza, percorsi da una ferrovia a scartamento ridotto, di proprietà degli stessi concessionari delle saline, che sono i nostri connazionali signori Piaggio e Ferro. Nelle saline lavorano presentemente oltre un centinaio d'Italiani, e si calcola che esse possano dare 30 milioni di chilogrammi di buon prodotto all'anno. In questa zona manca però, l'acqua potabile, che bisogna trasportare da *Porto Piramide*, unico luogo dove, finora, ci sia un pozzo.

Oltre alle saline, nella regione ovest del fiume Chubut, si trovano sabbie aurifere, attualmente sfruttate da una Compagnia tedesca.

Nello scorso anno il valore delle importazioni in questo territorio fu di pezzi oro 237,057. 55, e quello delle esportazioni di pezzi oro 242,110. 52.

Rawson venne fondata il 16 settembre 1865, a 5556 metri dalla foce del Chubut, ed i primi abitatori furono 153 Inglesi della terra di Galles. Questi laboriosi coloni costruirono, nei terreni limitrofi, tre canali d'irrigazione, lunghi 150 chilometri, profondi in media un metro, e larghi cinque. Ma nonostante questi lavori, le inondazioni e le difettose amministrazioni che si succedettero in quel territorio, dal 1865 fino ad oggi, non fecero raggiungere ai coloni l'agognato benessere. Ed anche quest'anno essi si sono rivolti alla madre patria, per appoggio e protezione.

Nell'anno 1893 *Rawson* venne proclamata capitale del territorio. In essa risiedono il governatore, il capo di polizia, il giudice di prima istanza, l'intendente municipale, il medico governativo, ecc. Conta oggidì 478 abitanti, dei quali 198 Argentini e 280 stranieri, con prevalenza dell'elemento italiano, specialmente nelle piccole industrie.

I Salesiani vi hanno costruito un piccolo ospedale, sufficiente ai bisogni locali, una chiesa, un convento di suore dedicate all'insegnamento e un ospizio per i fanciulli deformati. Essi sono occupati nelle missioni presso gl'Indiani (*Tehuelches*), che risiedono tuttora in quel territorio.

A *Rawson* vi sono pure due scuole elementari governative e tre chiese protestanti.

Altri luoghi importanti di questo territorio sono: il porto di *Camaronas* sull'Atlantico, centro commerciale, dove sono stabilite varie case di commercio, che si provvedono di articoli in Buenos Aires ed in *Punta Arenas*, territorio cileno nello stretto di Magellano; le colonie *Cushanalu*, *San Martín* e *Sarmiento*, che si vanno popolando secondo la legge dell'ottobre 1884, detta *del hogar*, ed infine la borgata di *Gaiman*, a 34 chilometri da *Rawson*, nella valle superiore del fiume Chubut.

Questi piccoli centri di popolazione si trovano, in generale, a grandi distanze l'uno dall'altro; e poichè il personale di polizia è anche qui molto scarso, ne segue che non può essere esercitata una efficace protezione sulla vita e sulle proprietà degli abitanti. Si aggiunga che le cattive strade dell'interno e la mancanza di acqua potabile sul loro

percorso rendono più che mai difficile l'opera delle squadre volanti che vengono spedite in perlustrazione (1).

Il territorio di Santa Cruz. — Questo territorio confina a nord con quello del Chubut, ad est con l'Atlantico, a ovest con le Ande, a sud con la linea che lo divide dal territorio cileno dello stretto di Magellano.

Ha una estensione di 294 mila chilometri quadrati ed è diviso in quattro dipartimenti: *Gallegos*, *Santa Cruz*, *San Julian* e *Deseado*; la sua popolazione totale è di 4000 abitanti, in gran parte stranieri.

È attraversato da parecchi fiumi, di cui i principali sono: il *Santa Cruz*, che è navigabile con piccole barche in tutto il suo corso, ed il *Gallegos*, che è pure navigabile, con battelli, fino ad 8 leghe dalla foce. A ovest di questo territorio e nelle vicinanze delle Ande si trovano parecchi laghi; i più importanti sono: l'*Argentino*, il *Viedma*, il *San Martin*, il *Giò* ed il *Buenos Aires*.

Vi sono una scuola maschile elementare governativa ed una femminile tenuta dalle suore salesiane; i missionari italiani dello stesso ordine vi hanno costruito un convento ed una chiesa. Vi sono pure una succursale del *Banco della Nazione Argentina* ed una del *Banco di Tarapacà e di Londra*. Una linea telefonica mette in comunicazione *Río Gallegos* con *Punta Arenas*, dove fanno scalo tutti i grandi piroscafi, che navigano fra l'Atlantico ed il Pacifico.

Río Gallegos è congiunta per via fluviale con gli stabilimenti pastorizi dell'interno, e nello scorso anno ebbe il seguente movimento commerciale d'esportazione dal suo piccolo porto: 2861 balle di lana; 778 balle di cuoi ovini; otto cassoni di pelli di guanaco, e 28 botti di grasso.

A nord del dipartimento di *Río Gallegos* si trova quello di *Santa Cruz*, che prende nome dal proprio capoluogo, ch'è a breve distanza dalla foce del fiume omonimo, navigabile per molte leghe fino al lago *Argentino*.

(1) V. rapporto del capo della polizia al governatore del Chubut, in data del 20 febbraio 1901.

La sua popolazione è di 1658 abitanti; nelle campagne si trovano 2500 animali vaccini, 289,300 ovini e 6300 equini. Nello scorso anno vennero esportati 600 mila chilogrammi di lana e 23 mila chilogrammi di cuoi ovini.

Il dipartimento di *San Julian* ha una popolazione di 362 abitanti, è solcato da corsi d'acqua di poca importanza, ed ha un piccolo porto sull'Atlantico, dal quale, nello scorso anno, vennero esportati 400 mila chilogrammi di lana e 12 mila chilogrammi di cuoi ovini.

Infine più a nord della costa trovasi il dipartimento di *Deseado*, in cui la popolazione è scarsissima. Il piccolo porto, che questo dipartimento ha sull'Atlantico, è accessibile soltanto a navi di poca immersione, e il limitato commercio di esportazione si fa mediante il cabotaggio con gli altri tre porti della costa di questo territorio (1).

La Terra del Fuoco. — Questo territorio si estende per 20,819 chilometri quadrati, fra 52° e 55° di latitudine sud e 68° e 63° di longitudine ovest, da Greenwich. La sua capitale è *Ushuaia*, situata sulla baia dello stesso nome, nel canale di *Beagle*.

La popolazione è fluttuante e varia secondo le stagioni. Vi dimorano stabilmente 780 abitanti; ma, durante l'estate, gli abitanti raggiungono il numero di 2000.

La popolazione indigena si compone di tre tribù: gli *Onas*, che occupano la parte piana settentrionale e centrale del territorio; gli *Yahganes*, che dimorano sulle estreme coste meridionali; e gli *Atacalufes*, che abitano le isole formanti l'arcipelago a mezzodi ed a levante della *Terra del Fuoco*. Gli *Onas* sono circa mille; gli *Yahganes* circa 200; degli *Atacalufes*, che trovansi sotto la sovranità cilena, non si conosce il numero (2). Essi parlano l'inglese a preferenza dello spagnolo, ed esercitano il loro piccolo commercio con la Missione protestante inglese ivi esistente.

Le vie di comunicazione nell'interno consistono in sentieri aperti attraverso i boschi (*picadas*), di tre a sei metri di larghezza, che uni-

(1) V. citata Memoria del Governatore di Santa Cruz.

(2) V. Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, del marzo 1895.

scono fra loro i pochi nuclei di popolazione di questo territorio. Vi è una strada lunga 22 chilometri da *Ushuaia* a *Lapataia*; una di 90 chilometri da porto *Haberton* a capo *Santa Inès*, e da questo a *Rio Grande*, sulla costa dell'Atlantico. È pure in costruzione un'altra strada di 40 chilometri da porto *Haberton* a punta *San Juan*, estremo sud della baia di *Ushuaia*. I lavori di costruzione di queste strade sono stati eseguiti dagli *Onas* e dai detenuti dell'ergastolo quivi esistente (1).

L'unico fiume degno di nota è il *Rio Grande*; esso è in gran parte navigabile e sulle sue rive è stabilita una Missione Salesiana.

Le comunicazioni marittime hanno luogo, sia per mezzo di piroscafi argentini, che, toccando gli scali della Patagonia, fanno capo a Buenos Aires, sia con alcune barche cilene da cabotaggio, che periodicamente esercitano il traffico fra *Punta Arenas* e *Ushuaia*.

Il clima freddo di questo territorio, che è nell'inverno quasi tutto coperto di ghiacci, non è propizio alle coltivazioni agricole. Nei dintorni di *Ushuaia*, in alcune valli riparate, esistono però piccoli terreni, dove, durante l'estate, si coltivano legumi. Nella detta stagione il sole, durante il solstizio, resta sull'orizzonte per diciassette ore, ed il crepuscolo vespertino si confonde con l'alba, essendo la notte brevissima.

La temperatura media in estate è di 10° sopra zero, ed in inverno varia dai 15° ai 28° sotto zero.

Più della metà di questo territorio è coperto da boschi di faggi, che forniscono ottimo legname da costruzione.

L'industria pastorizia è per ora sfruttata da un solo proprietario, di nazionalità inglese, sopra un'estensione di 20 mila ettari sul canale *Beagle*, a 60 chilometri da *Ushuaia*. La lana che colà producono le pecore, di razza malvinese, è notevole per la nettezza, l'elasticità e la lunghezza del filamento; ogni pecora produce quattro chilogrammi di lana all'anno.

Presso *Ushuaia* venne impiantata una segheria a vapore, con ottime macchine provenienti dagli Stati Uniti, per la lavorazione del legname di faggio.

(1) V. Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, dell'aprile 1901.

La zona montagnosa di questo territorio, che ne occupa tutta la parte occidentale, è coperta di boschi di faggi; nella zona centrale ed in quella della costa vi sono buoni pascoli. Ma le condizioni del suolo e del clima non sono propizie all'agricoltura: l'intenso freddo nell'inverno, i forti venti e le prolungate siccità nell'estate distruggono ogni coltivazione.

L'industria pastorizia è quella che costituisce la risorsa di questo territorio. Il bestiame vaccino ed equino si sviluppa in buone condizioni, e l'ovino è notevole per la fecondità e per l'abbondanza delle lane. Le pecore sono di razza *Romney Marsh*, incrociate con *merinos* e *cheviots*, ed ognuna di esse produce annualmente da 3 a 3 chilogrammi e mezzo di lana.

L'industria mineraria non ha ancora acquistato un grande incremento, quantunque sieno stati scoperti giacimenti di carbone e di ferro, e sabbie aurifere.

La popolazione essendo scarsa, il commercio di importazione è di poca importanza, e per la difficoltà del trasporto degli articoli di consumo la vita è cara. Le vie di comunicazione con l'interno sono poche e spesso impraticabili.

I piroscafi, che fanno il servizio quindicinale di navigazione fra Buenos Aires e la Terra del Fuoco, toccano i tre porti di questo territorio, che sono: *Gallegos*, *Santa Cruz* e *San Julian*. Ai due primi fanno pure scalo, periodicamente, alcuni piroscafi cileni, provenienti da *Punta Arenas*.

Gli abitanti di alcuni piccoli gruppi di case, sparsi nell'interno del paese, trovandosi a centinaia di leghe dalle due sole borgate ove risiedono i giudici di pace (*Gallegos* e *Santa Cruz*), vivono quasi completamente fuori della legge, specialmente per ciò che riguarda le formalità dello stato civile (1). Anche in questo, come negli altri territori, il servizio di polizia è assai manchevole.

La capitale di questo territorio, *Rio Gallegos*, è posta sull'Atlantico, alla foce del fiume omonimo; il suo municipio si estende per

(1) V. Memoria del governatore di Santa Cruz, del gennaio 1901.

3 chilometri quadrati ed ha una popolazione di 1500 abitanti, fra i quali alcune centinaia di Italiani.

Nel fondo dell'Atlantico, fuori del canale di *Beagle*, esistono estesi banchi sottomarini, residui di montagne scomparse in seguito a cataclismi geologici. Sono immensi depositi di pietre e di arene, fra le quali si trovano ossido di ferro, platino ed acini d'oro. Quando le onde agitate dalle tempeste si precipitano verso la spiaggia, le pietre e le arene di quei banchi vi vengono spinte anch'esse, lasciandovi le parti metalliche che contengono, le quali vengono quindi raccolte.

L'industria della caccia e della pesca degli anfibi (lupi di mare e nutrie o lontre) dà pure buoni risultati, ed è esercitata dai Cileni; il commercio di questa zona è di poca importanza.

Al nord di questo territorio si trova *Rio San Martin*, posto al fondo della baia *San Sebastiano*, e nelle vicinanze *Rio Cuyen*; luoghi che, per la loro esposizione verso il nord, si ritengono atti alla coltivazione di alcuni cereali (1).

(1) V. citata Memoria del Governatore della Terra del Fuoco, dell'aprile 1901.

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Soggiorno degli stranieri in Spagna. — La R. Ambasciata d'Italia a Madrid informa che il Governo spagnuolo, con ordinanza reale del 18 dicembre 1902 ha fatto obbligo a tutti gli stranieri, che vogliano stabilirsi in Spagna, o che vi si trovino di passaggio, d'inscrivere nei registri esistenti presso gli Uffici consolari delle rispettive nazioni e in quelli esistenti presso gli Uffici dei governatori civili delle provincie spagnuole.

I governatori, d'accordo con le autorità consolari, inviteranno coloro che non lo abbiano ancora fatto, ad affrettare la loro iscrizione, resa ora necessaria per risiedere senza molestie in quel Regno.

Queste disposizioni dovranno farsi conoscere agli emigranti italiani che intendessero recarsi in Spagna.

Emigrazione a Trieste. — Le Autorità di Trieste comunicano che vari stabilimenti e fabbriche di quella città hanno dovuto recentemente procedere ad una riduzione del loro personale, in causa delle condizioni economicamente poco buone delle industrie. Si prevede pure che fra breve avverranno nuovi licenziamenti di operai.

Sono perciò da sconsigliarsi gli operai dal recarsi per ora a Trieste, dove non troverebbero occupazione proficua.

Norme che regolano l'ingresso degli stranieri in Russia. — Il R. Console d'Italia in Odessa comunica le seguenti norme in vigore per l'ammissione degli stranieri nell'Impero russo :

Gli stranieri che arrivano in Russia dall'estero, tanto per terra che per mare, per essere ammessi nell'Impero, devono essere in possesso del passaporto, vidimato dal Consolato russo del luogo da cui provengono.

Per gli stranieri che ritornino in Russia con passaporto non ancora scaduto, non si richiede una nuova vidimazione da parte dei Consolati russi.

Qualora giunga alla frontiera uno straniero sfornito del passaporto vidimato come sopra, esso sarà respinto.

Le disposizioni sopra ricordate non sono applicabili agli stranieri iscritti nei ruoli di equipaggio dei piroscafi, e ai quali si permette di scendere a terra e di entrare in città per affari inerenti al servizio della nave. Le Autorità russe si riservano però il diritto di negare questo permesso agli stranieri che siansi fatti iscrivere abusivamente nei ruoli di equipaggio al fine di sfuggire all'adempimento delle formalità richieste per entrare nell'Impero.

Emigrazione in Siria. — Il R. Vice-consolo d'Italia a Damasco comunica che giungono continuamente in quella città operai italiani nella speranza di occuparsi nei lavori ferroviari della linea dell'Hedjaz.

Si avverte che le condizioni degli operai impiegati in quei lavori sono pessime, sia per la natura dei luoghi, sia per l'insalubrità del clima.

Emigrazione nel Transvaal e nell'Orange (Africa del Sud). — In relazione a quanto si è già detto nella circolare del 20 dicembre 1902 circa l'emigrazione al Transvaal, si aggiungono le seguenti avvertenze.

Occorre anzitutto che l'emigrante dimostri in modo positivo di essere in grado di provvedere al proprio sostentamento (e di regola la prova richiesta è il possesso di 100 lire sterline, ossia 2500 franchi). Questa condizione dell'emigrante poteva, prima del dicembre 1902, essere attestata con un certificato rilasciato dal Console inglese del porto di imbarco, il quale rilasciava altresì un permesso di viaggio, che abilitava allo sbarco nelle colonie inglesi nel Sud-Africa. Ora invece il Ministero inglese delle colonie ha disposto che a datare dal primo dicembre 1902, nessun permesso di viaggio pel Transvaal e per

l'Orange venga più rilasciato nel Regno Unito o all'estero dai Consoli britannici, nè in alcun altro luogo all'infuori che nei porti dell'Africa del Sud.

Inoltre le persone che desiderano recarsi nel Transvaal o nell'Orange dovranno fare domanda dei necessari permessi all'*Ufficio dei permessi* del Transvaal e della Colonia di Orange (*Transvaal and Orange River Colony Permit Office*) del porto, al quale esse intendono sbarcare.

Tali domande di permesso rimangono soggette ad eventuale rifiuto dei Governi del Transvaal e della Colonia di Orange. Pertanto, allo scopo di evitare disinganni e ritardi, è da consigliarsi agli interessati di accertarsi, prima di prendere imbarco per il Sud-Africa, presso l'*Ufficio dei permessi* nel porto di arrivo, se tali permessi saranno loro accordati. Le persone che entrassero nel Transvaal o nell'Orange senza i debiti permessi, potranno ricevere ordine di partire, e, in caso di rifiuto, potranno essere assoggettate a multa ed al carcere.

Rimane in vigore la limitazione del numero degli Italiani che possono essere lasciati entrare nel Transvaal e nell'Orange, a non più di 20 al mese.

Si notifica infine che, per una recente disposizione, è vietato dal 30 gennaio in poi lo sbarco a Cape Town di emigranti analfabeti.

Il R. Console italiano in Zanzibar riferisce che continuano ad arrivare nei possedimenti portoghesi di Lourenço Marques operai italiani diretti al Transvaal. Si rammenta che gli emigranti, per essere ammessi in quella colonia portoghese, devono fare presso le Autorità del luogo un deposito di venti lire sterline (circa lire 500 italiane) e dimostrare di possedere altre trenta sterline (circa lire italiane 750) per provvedere al proprio sostentamento.

INDICE

I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre dell'anno 1903	Pag. 3
A) Decreti del Ministro degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi	" <i>ivi</i>
B) Relazione sui prezzi dei noli	" 9
C) Allegati	" 29
Allegato A. Noli praticati in alcuni porti esteri per il trasporto dei passeggeri di 3 ^a classe (ottobre e novembre 1902)	" <i>ivi</i>
Allegato B. Velocità dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani alle Americhe.	" 41
Allegato C. Prospetto dei noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901, dei noli consentiti per i tre quadrimestri del 1902 e dei noli proposti dai vettori e stabiliti dal Ministro degli affari esteri per il 1° quadrimestre del 1903.	" 44
Allegato D. Noli praticati negli anni 1898, 1899, 1900 e 1901 per il trasporto di emigranti a Nuova York, a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in confronto con i noli massimi per le stesse destinazioni stabiliti a norma della legge 31 gennaio 1901, per l'anno 1902	" 52
A. Nuova York	" <i>ivi</i>
B. Rio de Janeiro e Santos	" 54
C. Plata	" <i>ivi</i>
Allegato E. Calcolo della spesa derivata ai vettori per effetto della disposizione che prescrive l'imbarco di un medico militare o di un commissario	" 56
Allegato F. Parere del Consiglio superiore di marina, dato nell'adunanza del 13 dicembre 1902, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti nel 1° quadrimestre 1903.	" 58
II. L'immigrazione italiana nel distretto consolare di La Plata	" 61
III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri	" 99
Soggiorno degli stranieri in Spagna	" <i>ivi</i>
Emigrazione a Trieste	" <i>ivi</i>
Norme che regolano l'ingresso degli stranieri in Russia	" <i>ivi</i>
Emigrazione in Siria	" 100
Emigrazione nel Transvaal e nell'Orange (Africa del Sud)	" <i>ivi</i>

Finito di stampare il 15 febbraio 1903

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