



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1906.

N. 5.

## SOMMARIO.

- I. Il lavoro degli italiani in Bosnia ed Erzegovina.
- II. Le Colonie italiane nel distretto di Bento Gonçalves (Rio Grande del Sud — Brasile).
- III. Legislazione sull'emigrazione e sull'immigrazione: Legge sul trasporto dei passeggeri per via di mare negli Stati Uniti. — Legge federale sulla colonizzazione negli Stati del Brasile.
- IV. Notizie statistiche sui movimenti migratori: L'immigrazione nella Repubblica di Cuba.
- V. Notizie varie: Le condizioni della Repubblica del Guatemala rispetto alla immigrazione. — Un sindacato per la messa in valore del caffè nel Brasile.
- VI. Atti del Ministero degli Affari Esteri e del Commissariato.
- VII. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri: Svizzera, Austria-Ungheria, Bulgaria, Malta, Egitto, Nuova York, Canada, Siria, Cina, Giappone, Svizzera.



ROMA  
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO & C.  
VIA UMBRIA

1906

## IL LAVORO DEGLI ITALIANI IN BOSNIA ED ERZEGOVINA

(Da notizie fornite dall'R. Console in Serajevo,  
nobile cav. GIUSEPPE dei conti GIACCHI, gennaio 1906).

Uno dei lavori in cui trovò più vantaggioso impiego la mano d'opera italiana in Bosnia ed Erzegovina, durante questi ultimi anni, è quello delle costruzioni delle linee ferroviarie.

Una delle più importanti linee costruite è quella che abbandona Serajevo e percorre la valle della Milyasca, passa il monte Iahorina presso Stambolieic, lungo il fiume Praca, dirigendosi verso la valle della Drina, che raggiunge presso Ustipraca, e segue il suo corso e lo attraversa presso Megjegja e si dirige verso il confine ottomano; in essa fu necessario superare considerevoli difficoltà di terreno, e si dovettero eseguire importanti lavori tecnici per la costruzione di mura, di ponti e gallerie: per potere eseguire tali lavori, dovendo spesse volte attraversare luoghi stretti ed inaccessibili, si prescelse il sistema del cottimo e furono concessi a piccoli lotti. Si volle fare anche una prova di accordare alcuni lavori a grandi capitalisti con grossi lotti, ma il successo, dal lato finanziario, non corrispose all'aspettativa e perciò vi si rinunziò. Si fecero invece contratti di piccole partite di lavori con intraprenditori e cottimisti di buona fama ed aventi una certa abilità tecnica per l'esecuzione di tali lavori, ai quali poteva concorrere chiunque senza distinzione di nazionalità. Ben pochi però furono i cottimisti austro-ungarici che si presentarono perchè questi trovavano da guadagnare di più nelle linee ferroviarie della monarchia, che non richiedevano tanti disagi, come quelle della Bosnia. Invece si presentarono in gran numero gli italiani che assumevano l'impresa sia per conto proprio sia in società con sudditi austro-ungarici.

Bisogna osservare inoltre che si richiedeva il solo lavoro manuale senza la fornitura del materiale, che veniva dato dalla Direzione delle costruzioni, cosicchè i cottimisti dovevano procurare soltanto la mano d'opera e perciò facevano, in gran parte, venire gli operai dalla loro patria e specialmente quelli che erano più abili per i lavori delle gallerie.

La tavola A, che segue, dà una idea dell'importanza dei lavori eseguiti in ciascuno degli anni 1902 al 1905 per la costruzione della ferrovia che da Serajevo si dirige al confine ottomano. Le giornate di lavoro eseguite dagli italiani sono messe in confronto col totale delle giornate di lavoro eseguite dal complesso degli operai impiegati. Il numero degli operai aumenta o diminuisce a seconda delle stagioni, attesochè durante l'inverno non si possono eseguire che i soli lavori nelle gallerie e nelle cave di pietra, e perciò si ha il minimo numero di operai mentre il massimo numero si raggiunse nel mese di maggio 1904 in cui si arrivò a 41 mila operai occupati nelle diverse costruzioni ferroviarie sulla detta linea, dei quali il 16% erano operai italiani. Mercè le cure dell'amministrazione furono occupati anche i bosniaci, che rappresentano il 45%. La laboriosità degli operai austro-ungarici ed italiani ebbe una grande influenza sugli operai indigeni ed il risultato fu così soddisfacente che anche alcuni lotti di lavoro furono accordati a cottimisti bosniaci ed erzegovini. Gli operai italiani, a detta delle stesse autorità locali, si segnalavano per diligenza, intelligenza e costanza, in tutte le linee ove lavorarono e specialmente nel tronco Gabela-Trebinj, già da molto tempo in attività. Questo tronco che va verso il mare Adriatico, traversa il territorio erzegovese molto roccioso e fa capo alla stazione di confine Uskoplje, unendosi alla rete ferroviaria austriaca traversando per un tratto di sette chilometri la Sutorina.

Giornate di lavoro eseguito per la costruzione della ferrovia Serajevo-Ostgrenze (Confine orientale).

MESI	1902		1903		1904		1905	
	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani
Gennaio . . . . .	3,009	"	40,307	2,620	256,442	21,797	85,666	9,337
Febbraio . . . . .	2,109	"	57,387	3,730	347,510	23,631	92,197	8,943
Marzo . . . . .	876	"	134,159	8,720	521,176	37,525	242,402	12,852
Aprile . . . . .	730	"	131,638	8,556	499,847	37,988	315,595	16,726
Maggio . . . . .	748	"	240,520	21,165	551,885	41,391	392,089	21,457
Giugno . . . . .	3,522	228	280,712	23,209	558,567	37,424	333,270	15,997
Luglio . . . . .	13,814	898	382,737	28,322	610,718	36,032	353,730	16,979
Agosto . . . . .	19,422	1,962	432,180	28,523	657,891	36,184	345,706	16,929
Settembre . . . . .	43,111	2,802	498,419	30,902	598,471	32,916	339,000	16,500
Ottobre . . . . .	58,891	3,828	454,079	32,240	530,838	29,727	310,000	12,000
Novembre . . . . .	70,782	4,601	333,056	25,978	368,203	18,410	290,000	6,100
Dicembre . . . . .	45,440	2,954	223,247	20,539	204,220	13,478	254,000	5,500
	262,454	16,573	3,208,441	234,594	5,705,768	366,503	3,323,735	159,820

Altra linea importante è quella di Gabela-Trebinje, nell'Erzegovina, parallela alla linea litoranea della Dalmazia. Nella tavola *B* sono indicate le giornate di lavoro eseguite negli anni 1899 al 1902 dagli operai italiani per la costruzione di questa linea ferroviaria e sono messe in confronto con quelle eseguite dal complesso degli operai occupati. Gli operai italiani parteciparono nei lavori per la ferrovia stessa in ragione del 15 per cento sul totale delle giornate di lavoro eseguite.

Giornate di lavoro eseguito per la costruzione della ferrovia Gabela-Trebinje.

MESI	1899		1900		1901		1902	
	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani	Giornate di lavoro in totale	Giornate di lavoro di italiani
Gennaio . . . . .	"	"	95,580	13,696	33,672	4,036	242	"
Febbraio . . . . .	"	"	132,699	19,635	28,305	3,685	229	"
Marzo . . . . .	42,642	5,069	158,240	23,484	33,747	3,956	230	"
Aprile . . . . .	59,110	8,694	138,453	21,502	29,128	2,635	264	"
Maggio . . . . .	91,655	14,756	181,161	29,097	25,362	1,725	244	"
Giugno . . . . .	100,832	15,934	159,091	26,238	18,469	1,297	359	"
Luglio . . . . .	117,899	18,956	143,975	23,665	15,548	1,076	"	"
Agosto . . . . .	144,900	21,850	120,105	18,737	1,780	56	"	"
Settembre . . . . .	163,369	21,313	79,488	12,451	770	36	"	"
Ottobre . . . . .	154,629	24,292	49,632	7,128	620	36	"	"
Novembre . . . . .	148,695	22,636	42,130	4,945	476	"	"	"
Dicembre . . . . .	120,216	18,005	38,184	4,617	358	"	"	"
	1,143,947	175,505	1,338,738	205,195	188,235	18,538	1,568	"

Delle altre linee ferroviarie, al presente, in esercizio nella Bosnia Erzegovina, furono costruite dal governo regionale per proprio conto:

- 1° la linea Mostar-Ostrozac, aperta nell'anno 1888;
- 2° la linea Ostrozac-Konjitca, aperta nell'anno 1889;
- 3° il tronco Konjitca-Serajevo, aperto nell'anno 1891;
- 4° il tronco Lasva-Travnik (secondario), aperto nell'anno 1893;
- 5° il tronco Travnik-Bugojno, aperto nell'anno 1894;
- 6° il tronco Vakuf-Jajce, aperto nell'anno 1895;

e pure nel 1895 si portò a termine la ferrovia da Podlugovi a Vares e quello dalla stazione di Flirdze allo stabilimento dello stesso nome.

In tutte queste linee furono occupati operai italiani nella stessa proporzione già riportata del 16  $\frac{0}{10}$ , così pure l'esecuzione del lavoro nella galleria Travnik-Bugojno fu accordata al cottimista italiano Stefani, ed altri lotti sulla linea Vakuf-Jajce ai cottimisti italiani Vidoni, Nicoluzzi, De Battista, Tomaselli, Bianchi, A. G. Centa e Decone, ed alcuni lotti sulla linea Travnik-Bugojno agli altri cottimisti italiani Gentili ed Agnidi. Tutti gli altri tronchi furono affidati ad imprese più grandi, sotto la diretta sorveglianza della amministrazione militare, ed è perciò che per esse mancano molti dati e non si può con esattezza precisare il numero di operai che vi presero parte.

Del resto la lodevole attività dei nostri connazionali non si limitò soltanto alla costruzione di linee ferroviarie, ma si estese pure ad altre opere. Dopo la creazione di un dipartimento governativo per la edilizia furono eseguiti dal governo parecchi lavori, nei quali si calcola che i cottimisti e gli impresari italiani guadagnarono, dal 1887 al 1905 la somma non indifferente di corone 1,495,700, pari a lire it. 1,645,270, nella qual somma però non sono comprese le costruzioni secondarie, le riparazioni, ecc.

Anche per la costruzione di edifici erariali, che furono fabbricati sotto la sorveglianza delle prefetture di Banjaluka, Bihac, Mostar, Serajevo, Donja, Tuzla e Travnik, ebbero gran parte cottimisti italiani, fra i quali meritano di essere ricordati Pietro Cordignano, da Moggio Udinese, e quindi i suoi successori Fiorenzo Cordignano, Giacomo Condotti da Ampezzo Carnico presso Udine, ed infine Pietro Susanna

da San Vito al Tagliamento, i quali tutti costruirono edifici in gran numero sia per conto del Governo che per conto di privati e specialmente nei dintorni di Donja, Tuzla e di Bihac.

Anche le foreste della Bosnia offrono ai nostri connazionali un campo proficuo di lucro con la estrazione del legname. In questo genere di industria si distingue la importante Ditta italiana Giuseppe Feltrinelli, stabilita a Kobeiljdol presso Serajevo, ove ha eretto una segheria a vapore, con sistemi del tutto moderni. Da questo stabilimento escono ogni anno da 45 a 50 mila ceppi per conto dell'erario, tratti dalle foreste di Kasidol e di Cevljanovic, trasportati alla stazione di Slidge per mezzo di un tronco ferroviario di 9 chilometri espressamente costruito. Dalle foreste di Kasidol (che si estendono dalla estremità settentrionale del monte Iahorina) i ceppi vengono trasportati per via d'acqua sino alla segheria di Kobeiljdol, e così pure da Cevljanovic il legname da segare viene anche trasportato, su corsi d'acqua della lunghezza persino di 9 chilometri, sino alla stazione ferroviaria dello Stato, Cevljanovic-Vogasca presso Szednje, e da questa linea allo stabilimento di Kobiljdol.

La strada principale che attraversa la foresta di Kasidol ha una lunghezza non comune di km. 16 1/2, il terreno è assai scabroso, la via poi che corre lungo il ruscello è stretta e rocciosa, che non si è potuto rendere più praticabile, essendovi alte rocce e massi enormi insormontabili e ciò per la lunghezza di 8 chilometri. Si pensò di costruire una via carreggiabile ed anche una via ferrata, ma la spesa avrebbe assorbito un grosso capitale che non sarebbe stato in proporzione del reddito che si avrebbe ricavato, e perciò fu prescelta la via d'acqua con metodo molto semplice e relativamente poco costoso.

Questa via di acqua fu incominciata il 10 ottobre 1897, ed alla metà di giugno 1899 terminati i lavori cominciò a funzionare: essa è lunga km. 16 1/2. Oltre di questa via vi sono ancora altri tre corsi d'acqua secondari nelle valli laterali, con una lunghezza complessiva di 3400 metri; per alimentare tutti questi corsi fu aperto un gran serbatoio contenente 120,000 ettolitri d'acqua e tre più piccoli per i corsi secondari e 22 condutture d'acqua con ripari a distanze propor-

zionate lungo il corso principale. Durante il periodo di tempo in cui l'acqua è alta bastano per alimentare i corsi le condutture ed i piccoli serbatoi, ma quando l'acqua è bassa allora si deve aprire il grande serbatoio principale. La forza di tali corsi è considerevole, un ceppo di media grandezza con corso normale percorre questi km. 16 1/2 in 47 minuti; nel corso di un'ora possono essere trasportati da 80 a 100 ceppi, ed in un giorno quindi da 800 a 1000 pezzi, sì che in un anno con una giornata media di lavoro di 10 ore possono arrivare a destinazione 35 mila ceppi. Il livello del corso oscilla da un minimo di 1 1/2 per cento presso lo sbocco a Kobelj dol ed un massimo di 22 per cento sotto la grande galleria. Il tutto venne a costare circa 200 mila corone, cioè circa 220 mila lire italiane.

Oltre questa segheria vi è anche in Han Compagnle una Ditta napoletana A. Schucany, proprietaria di segherie a vapore, unite alla stazione di Vitez mediante un tronco di km. 4.700. Oltre tutte queste industrie e lavori gli operai italiani trovarono in Bosnia ad occuparsi anche nella estrazione del carbone, dimostrando anche in questo ramo d'industria una lodevole operosità.

Concludendo, sia nei lavori ferroviari, sia nell'edilizia e nella silvicoltura, gl'Italiani trovarono ad occuparsi, ritraendone discreti guadagni e spiegando un'intelligente competenza, così da accattivarsi per questo motivo e per la loro condotta le generali simpatie e gli elogi delle autorità, che sono le prime a riconoscere che si deve all'opera loro una parte dell'incremento e del progresso della Bosnia e della Erzegovina.

## LE COLONIE ITALIANE DEL DISTRETTO DI BENTO GONÇALVES (1)

(Rio Grande del Sud - Brasile).

(Relazione del signor PETROCCHI L., R. agente consolare, dicembre 1905).

### I.

#### I nostri primi emigrati.

I principali nuclei coloniali tedeschi, fondati in questo Stato avanti il 1859, epoca nella quale la Germania proibì l'emigrazione per il Brasile, una volta cessata l'espansione degli agricoltori, vennero a trovarsi quasi accerchiati dalla montuosa *Serra Geral*, dove scorazzavano varie tribù di *Bugres* (indiani), i quali, da un momento all'altro, potevano molestare i pacifici lavoratori dei campi, e quindi rintarsarsi, a loro agio, nelle foreste vergini di quella vastissima ed inesplorata regione, vero nido di animali feroci.

Si ritiene, appunto, che per non tenere isolate le colonie tedesche, il Governo imperiale pensasse, nel 1872, di indirizzare verso gli impraticabili e scoscesi monti della Serra la nuova corrente immigratoria italiana; e che, non badando nè alle accidentalità o qualità dei terreni, in gran parte sassosi, si continuassero a spingere su su i nostri coloni per la foresta. E si arrivò sino ai confini degli smisurati *campos*; dove, nell'anno 1735, un gruppo di escursionisti, venuti da San Paolo, e comandati dal portoghese Manoel Dias da Silva, vi si erano stabiliti, atterrando una croce piantatavi dai gesuiti spagnuoli della Plata, e innalzando in suo luogo, un cumulo di pietre con la seguente iscrizione: Viva o muito alto e muito poderoso Rey de Portugal, D. João V,

(1) Circa gli italiani nel distretto consolare di Bento Gonçalves e le colonie italiane ivi stabilite furono già pubblicate nel *Bollettino dell'emigrazione* altri tre rapporti dello stesso R. Agente Consolare, l'uno nel n. 13, l'altro nel n. 18 dell'anno 1904, e il terzo nel n. 8 del 1905.

Senhor dos dominios d'este sertão da Vaccaria (Viva il molto alto e molto potente Re del Portogallo, Don Giovanni V, Signore dei domini di questa foresta della Vaccaria).

Si racconta che l'immigrazione italiana, in quei tempi, non venne diretta con alcun criterio; e i nostri coloni, del tutto abbandonati a loro stessi, si trovarono esposti a pericoli e privazioni di ogni sorta.

*Le prime strade.* — Molti degli immigranti italiani, specie tra i ragazzi, morirono appena arrivati, e senza alcuna assistenza, a cagione dei grandi disagi e delle fatiche del viaggio. Strade non ve ne erano; solo, attraverso ai valloni e ai dirupi della foresta, erano stati tracciati alcuni piccoli sentieri, dove non batteva mai il sole, tutte pozze e sterpi; e che, ad ogni passo, vi si lasciava un brandello del vestito; oppure ci si trovava dinanzi al ripugnante spettacolo di qualche mula morta dentro una buca piena di fango. In quei tempi, per un viaggio di 78 km., che oggi si può fare, a cavallo, in dodici ore, non si impiegavano meno di dodici lunghe giornate.

Alle tappe, ad ogni immigrante, veniva distribuito per il vitto, un misurino di stantia farina di granturco, un pezzetto di lardo ed un altro misurino di fagioli neri tutti bacati. Per dormire c'erano delle baracche mal riparate, dove alloggiavano, alla meglio, donne e uomini, tutti insieme.

Nei luoghi, poi, dove un giorno avrebbero dovuto sorgere le sedi dei nuclei coloniali, erano stati, malamente, costruiti dei baracconi di tavole sconnesse, incapaci di alloggiare tutti gli immigranti che, giornalmente, arrivavano a piedi, e che dovevano trattenersi lì anche degli interi mesi, per attendere che venisse loro assegnato un lotto coloniale qualsiasi. E così, i poveretti, per non trovarsi, di continuo, esposti alle intemperie, al sole cocente e all'umidità della notte, erano costretti a piantare delle tende, servendosi dei lenzuoli portati dall'Italia.

L'Amministrazione delle nuove colonie doveva, secondo la legge imperiale sull'immigrazione, passare ad ogni famiglia, oltre agli arnesi rurali ed il necessario sostentamento, per lo spazio non minore di nove mesi, anche i mezzi per costruirsi la casa nel lotto coloniale

loro assegnato. Si dice, però, che ad ogni capo di famiglia venivano, invece, consegnati soltanto: un'accetta, un coltellaccio (*fação*), una zappa, un roncone ed un pacchetto di chiodi. E riguardo al vitto, per mancanza di ordine e di vie di comunicazione, era pur grazia se, a chi chiedeva zucchero, gli veniva concesso del sale, oppure lardo per farina.

A motivo di ciò, quasi tutti furono costretti a cibarsi di cacciagione, in allora abbondantissima, o di frutta selvatiche; e specialmente di pinoli, grossi come le castagne, e preferibili alla poca farina ed ai fagioli bacati che, di quando in quando, venivano loro distribuiti, oppure venduti, a peso d'oro, da alcuni speculatori senza coscienza.

*Lotti coloniali.* — Nella misurazione e distribuzione dei lotti coloniali, non si badò alla precisione: erano stati tutti misurati approssimativamente (*mais o menos*) e ci furono di quelli che ottennero dei lotti che misuravano, perfino, due chilometri di lunghezza. Quei terreni furono ceduti all'immigrato a un *real* o, al massimo, a due *reis* alla *braça quadrada* ( $m^2$  2. 84), da pagarsi dentro una data epoca, unitamente alle spese di vitto stategli anticipate nei primi mesi, ed agli arnesi rurali, dei quali era stato provvisto. All'atto dell'assegnazione del lotto coloniale, gli veniva consegnato un titolo provvisorio di proprietà.

*Le prime abitazioni.* — Ogni famiglia, appena le veniva indicato il numero del terreno stategli assegnato, vi si recava, coi fagotti dei cenci in collo, allargando alla meglio col *fação*, la traccia stata fatta dagli agrimensori. Sua prima cura era quella di formare, possibilmente vicino all'acqua, una piccola piazza, in mezzo al folto bosco, e costruirvi una capannuccia di canne, e coperta di erbe e fogliami. E lì si stabiliva, rimpiangendo il bel cielo d'Italia; e passando le notti insonni, per la tema degli *indios*, delle bestie feroci, e di tanti altri pericoli sconosciuti, che ispirava quella folta e superba foresta vergine, imponente nella sua vastità silenziosa e tetra.

A poco a poco, però, anche la foresta divenne familiare ai nostri coloni. La paura dei *Bugres* (da loro detti *Bulgheri*) sparì; e per difendersi dalle bestie feroci, molti di loro avevano o la pistola o dei fu-

cili arrugginiti portati dall'Italia. Con l'accetta e col fuoco, poterono, ben presto, preparare e seminare a *milho* (*mais*), a frumento ed a fagioli, degli appezzamenti di terreno detti *roças*. Spaccando delle gigantesche piante di pino montano, poterono ottenere delle tavole, per costruirsi delle più riparate capanne, e per difendere con una siepe (*cerca*) i seminati dai tapiri (*antas*) e dai porci selvatici.

*I primi tentativi di seminazione.* — Seminavano a caso, senza la certezza di ottenere un raccolto qualsiasi; perchè non avevano, affatto, conoscenza del clima e delle stagioni locali, differenti ed opposte da quelle dell'Italia. Nè tra di loro vi era uno che potesse giudicare, a colpo d'occhio, come fanno quasi tutti oggi, se gli appezzamenti di foresta vergine erano fertili, e se conveniva, più o meno, diboscarli.

Ciò non pertanto le loro fatiche furono molto ricompensate: i poveretti cominciarono a riprendere coraggio: il *milho* ed il frumento, in quelle terre sassose, ma ricchissime di materie organiche, e riparate dalle alte piante della boscaglia, producevano meravigliosamente. Vi furono dei coloni che, con venti chilogrammi di seme di frumento, ne ottennero, seminandolo, otto quintali! La vite, sebbene fosse stata malamente piantata e punto coltivata, cominciò, subito dopo il secondo anno, a caricarsi di grappoli; nè in quel tempo, andava soggetta, come oggi, alle malattie ed alle brine primaverili, perchè il territorio non era stato ancora spogliato delle piante boschive, ed il clima conservavasi costantemente mite.

*Ex Colonia Dona Izabel.* — La sede della nuova colonia Dona Izabel (oggi Bento Gonçalves) venne tracciata, nel 1875, in una vallata, tra due corsi di acqua, giù in basso, presso il baraccone degli emigranti, e detta, allora, *la città bianca*, a motivo delle tende fatte coi lenzuoli. Ma avendo la *directoría* (direzione) trasferito, per sua comodità, l'ufficio a circa tre chilometri di distanza, in mezzo ad una pineta, su in alto, ed in un punto detto a *Cruzinha* (la crocina), molti degli emigranti, sia che piacesse loro aspettare presso l'ufficio della direzione l'assegnazione dei lotti coloniali, non ancora stati tracciati, o che non trovassero conveniente il doversi recare fin lassù per aver notizie o rifornirsi di generi, abbandonarono, risolutamente, la città

*bianca*, e rizzarono le tende alla Cruzinha. Essendo, poi, le tende state sostituite dalle baracche, e queste, a loro volta, da modeste casette, l'Amministrazione fece, senz'altro, tracciare in quel punto, la sede della nuova colonia Dona Izabel, nome che conservò sino alla caduta dell'impero, per prendere quello di Bento Gonçalves, il glorioso capo della rivoluzione riograndense del 1835, e compagno d'armi di Giuseppe Garibaldi.

Appena impiantata la nuova sede, fu aggregata al municipio di San João de Montenegro, dal quale era distante 78 chilometri; e si cominciarono subito i lavori della *Via Geral* (strada maestra) e quelli delle *Linhas* (strade vicinali alla *Via Geral*, parallele fra di loro, e che segnano, quasi sempre, la fronte dei lotti). A questi lavori erano adetti tutti: uomini, donne, ragazzi; e la mercede veniva data in danaro oppure in buoni da scontarsi per l'acquisto di generi, presso il vicedirettore della colonia.

Qui si ebbe a notare che, sebbene nello Stato di Rio Grande del Sud non esistessero, come non esistono ancora, leggi protettrici del lavoro delle donne e dei minorenni, nè leggi di assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro, pure c'era un espresso ordine della *directoria* che le donne dovessero essere addette ai lavori più leggeri, e che venissero pagate anche se restavano in casa, ad attendere alle faccende domestiche.

Intanto si incominciarono ad impiantare qua e là dei piccoli molini e delle segherie ad acqua. Nei punti più vicinali si aprirono delle officine, delle piccole case di negozio, delle bettole, e si innalzarono delle chiesette di legno.

Ben presto, il nostro emigrato intelligente potè aprirsi una diretta via verso un fortunoso avvenire non solo; ma, anche, ritrovandosi in un paese libero dove, al lato del lavoro che gli assicurava l'esistenza, godeva pure tutti i diritti di eguaglianza, e le garanzie della sicurezza personale e della tranquillità, cominciò ad affezionarsi a questa sua seconda patria. E dopo di essersi costruita una modesta casetta di legno nel lotto di terreno che, già, poteva dire suo, viveva quasi contento; nè gli importava se, a motivo delle pessime vie di comuni-

cazione, non trovava da esitare i suoi prodotti; perchè, essendo egli addetto ai lavori stradali, guadagnava abbastanza bene.

Si afferma, anzi, da molti che si deve a questo periodo di benessere, se la nostra emigrazione si rivolse, in quell'epoca, numerosissima verso il Rio Grande del Sud; nè cominciò a diminuire se non dopo il 1891, nel quale anno entrarono, ancora, nello Stato, 9440 coloni italiani.

La maggior parte dei nostri emigrati (vedasi l'altro mio rapporto nel Bollettino della emigrazione, n. 18 dell'anno 1904) erano originari delle provincie venete: Vicenza, Treviso, Belluno, Udine e Venezia. Molti vennero dalla Lombardia, specialmente da Cremona, Bergamo, Mantova e Brescia. Diversi dal Trentino; alcuni pochi dalla Garfagnana, da Lucca e dalle provincie romagnole e meridionali. Quasi tutti, in principio, si dedicarono alla agricoltura; ma ben presto, diversi si dettero alle industrie, al commercio ed ai mestieri. Tra questi, i più si trovano, tuttora, in modeste condizioni; ma, nondimeno, ve ne sono vari che, con la costanza e l'assiduo lavoro posseggono da cinquanta e più mila franchi.

I coloni residenti vicino alle *Ville* (sedi dei municipi) avendo, sin da principio, avuta la comodità di poter vendere bene i loro generi, si trovano quasi tutti in discreta posizione finanziaria; ed i loro appezzamenti di terreno che erano stati pagati poco più di duecento *milreis*, oggi hanno acquistato il valore di sei e più *contos* di *reis*. (Il *milreis* vale circa due lire; il *conto* di *reis* è mille *milreis*).

## II.

### L'avvenire delle Colonie italiane.

Il distretto della R. Agenzia consolare di Bento Gonçalves, comprende anche i municipi di Garibaldi, Alfredo Chaves, Guaporè ed Antonio Prado, i quali tutti, unitamente al territorio di Caxias, sono conosciuti e indicati col nome di *Colonias italianas*.

Ivi la maggioranza della popolazione è italiana, come italiani ne sono, in gran parte, gli usi, i costumi e la lingua parlata.

*Sbocchi commerciali delle Colonie.* — Gli sbocchi di questa vasta regione sono: al nord i *campos* della Vaccaria, Lagoa Vermelha e San Francisco de Cima da Serra: al sud i porti fluviali del Rio Taquary e quelli del Rio Cahy.

*Porti fluviali.* — Il principale porto delle Colonie italiane è São João de Montenegro sul Rio Cahy. Appartiene questa Villa alle fiorenti colonie tedesche, e trovasi collegata coi municipi di Garibaldi, Bento Gonçalves e Alfredo Chaves per mezzo di una grande arteria: la via Buarque de Macedo, lunga più di 150 chilometri (vedi anche mio rapporto nel Bollettino dell'emigrazione, n. 8, del 1904). Ben presto verrà a trovarsi come l'anello di collegamento di tutte le ferrovie dello Stato, e sarà messa in comunicazione diretta con Porto Alegre per mezzo della ferrovia coloniale in costruzione.

Oggi, quantunque il trasporto dei generi lo si continui a fare a dorso di mulo o con le carrette, e che, a motivo del pessimo stato nel quale trovansi le strade campestri, si renda molto costoso, pure, come lo si potrà vedere dal seguente specchietto, è stato abbastanza rilevante il movimento di esportazione fatto dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, dai tre vapori: *Corvo*, *Montenegro* e *Italia*:

#### Generi esportati.

Vino: 4000 ettolitri, proveniente tutto dalle Colonie italiane.  
 Fagioli: 40,000 sacchi (di kg. 60) provenienti per la metà id.  
 Strutto: kg. 2,00,000, provenienti per due terzi id.  
 Ova: 160,000 dozzine, id. id.  
 Granturco: 12,000 sacchi (di kg. 60), provenienti per un terzo id.  
 Farina di mandioca: sacchi 20,000, id. id.  
 Carne salata di porco: kg. 400,000, provenienti per due terzi id.  
 Galline: n. 28,000, provenienti per la metà id.  
 Burro: kg. 3500, id. id.  
 Liquori: litri 180,000, provenienti tre per quarti id.  
 Formaggio e altri generi di mercanzia: metri cubi 1000.  
 Movimento dei passeggeri: 3120.

*Tassa di trasporto da San João a Porto Alegre.* — I tre citati vapori: *Corvo*, *Montenegro* e *Italia*, percepiscono le seguenti tasse di trasporto:

Fagioli, 400 *reis* al sacco di kg. 60; strutto, 15 *reis* al kg.; granturco, 400 *reis* al sacco di kg. 60; farina di mandioca, 15 *reis* al kg.; ova, ogni cassa di 60 dozzine 500 *reis*; carne, 15 *reis* al kg.; galline, ogni cesta di 25 galline un *milreis*; burro 15 *reis* al kg.; liquori, 400 *reis* ogni 12 bottiglie; vino, 700 *reis* ogni ettolitro; animali bovini ed equini, ciascuno quattro *milreis*; maiali, 1500 *reis* ciascuno; mercanzia e generi diversi, due *milreis* al metro cubo; passeggeri di 1<sup>a</sup> classe, 5000 *reis* con vitto, 3000 senza; passeggeri di 2<sup>a</sup> classe, 2000 *reis* senza vitto.

Non appena sarà collegato San João de Montenegro con le colonie, per mezzo della ferrovia, tutti ritengono che il movimento commerciale di quel porto dovrà essere considerevole; perchè con la via ferrata dovranno sparire non solo le difficoltà delle cattive strade di comunicazione, ma anche le grandi distanze che rendono, forzatamente, difficili e molto cari i mezzi di trasporto.

Il benessere dell'agricoltore è, intimamente, legato allo sviluppo dei mezzi di trasporto; per i nostri emigrati, dunque, si assicura essere già sorta un'era novella, giacchè questo benefico sviluppo venne ormai deciso.

*Ferrovie.* — Con decreto n. 5548, in data 6 giugno 1905 il Governo federale della Repubblica concesse alla *Compagnie auxiliaire de chemins de fer au Bresil*, l'esercizio delle linee ferroviarie esistenti nel Rio Grande del Sud, e la costruzione di nuovi tronchi, i quali, unitamente alle dipendenze, edifici, telegrafo, materiale fisso e rotante, diventeranno proprietà dell'Unione federale al 15 marzo 1958, senza indennità alcuna per parte del Governo.

La riferita Compagnia, che ha la sua sede in Bruxelles, rue dell'Industrie, n. 33, ha impiantata là sua amministrazione nella città di Santa Maria Boca do Monte, e si è impegnata di spendere 37,000 *contos di reis* per terminare i lavori del tronco già in esercizio, Alegrete-Urugayana, e per la costruzione dei seguenti altri tronchi ferroviari, da compiersi dentro il termine massimo di 3 anni e mezzo, a

partire dal 6 giugno 1905: Cacequy-Alegrete, km. 118; São-Gabriel-Sant'Anna do Livramento, km. 140; São João-Caxias, km. 120; Margem-São Leopoldo, km. 85.

La Compagnia ha pure accettata la clausola che, qualora nella costruzione dei riferiti tronchi venisse a spendere meno di 37,000 *contos di reis*, il Governo avrà il diritto di fare applicare la differenza nella costruzione e di prolungamenti e tronchi ferroviari verso le zone coloniali.

L'aggiudicazione delle varie imprese verrà fatta non appena saranno ultimati gli studi in corso dal rappresentante della Compagnia belga, signor dott. Neunemberg, il quale è coadiuvato da vari ingegneri, e tra gli altri dal signor Amilcare Alberti, ingegnere italiano e capo della trazione e del traffico ferroviario.

Riguardo agli impresari, fu stabilito quanto appresso:

Il concorrente dovrà presentare documenti validi che attestino, per lavori già eseguiti, la propria idoneità tecnica ed amministrativa.

Le offerte dovranno essere presentate subito dopo la comunicazione delle condizioni di appalto, all'Amministrazione della Compagnia in Santa Maria Boca do Monte.

Il concorrente potrà farsi rappresentare da un suo procuratore, e non dovrà dare alcuna cauzione. Solo all'atto della firma del contratto, depositerà una cauzione in moneta metallica, o in titoli di rendita brasiliana, pari al 5 per cento del valore dei beni presi in appalto.

Saranno oggetto di appalto: i lavori in terra e muratura, la posa dei binari, gli edifici, le opere d'arte, ecc.

Il prezzo di appalto verrà concordato in blocco per chilometro lineare. I pagamenti saranno immediati, su situazioni mensili, e per tronchi non inferiori ai cinque chilometri di picchettamento, di struttura, di posa, ecc.

I materiali metallici verranno forniti dalla Compagnia; e si ritiene che, per questa fornitura, concorreranno gli stabilimenti Krupp di Germania, Creusot di Francia e Cockeril del Belgio. Si calcola pure, che verranno impiegate 16,500 tonnellate di rotaie, e non meno di 12,000 tonnellate di ferri laminati per ponti, ecc. Del cemento ne abbognerà 3000 tonnellate.

Le mercedi degli operai saranno le seguenti:

Sterratori, dai 4 ai 5 *milreis* al giorno;

Manovali, 2 *milreis* al giorno;

Muratori, dai 5 ai 6 *milreis* al giorno; e ne occorreranno 200;

Fabbri-ferrai, dai 6 agli 8 *milreis* al giorno; e ne verranno reclutati circa a 100;

Carpentieri, dai 5 ai 7 *milreis* al giorno; e ne abbisogneranno 200;

I posatori di linee saranno circa 200; e il loro guadagno ascenderà a 12 *milreis* al giorno.

Gli operai, facendo vita comune, potranno spendere, per il vitto e l'alloggio, da 1 a 3 *milreis* al giorno.

Dei tronchi ferroviari già accennati, quello di S. João de Montenegro-Caxias, e che attraverserà le colonie italiane, dovrà, secondo il contratto, essere aperto al traffico per ultimo; cioè non più tardi di due anni e mezzo dopo l'approvazione degli studi, i quali dovranno essere compiuti dentro nove mesi, a partire dal 19 giugno 1905.

*Porto marittimo.* — Però, le nuove ferrovie, secondo l'opinione generale, potranno essere di grandissima utilità allo Stato, ed in speciali modo alle Colonie italiane, solo quando il Rio Grand del Sud potrà realizzare la legittima aspirazione di avere almeno un sicuro ed ampio porto marittimo. E gli occhi di tutti sono sempre rivolti verso São Domingos das Torres sull'Oceano Atlantico, dove, con grande facilità, si potrà costruire un grandissimo porto, adatto a dar rifugio alle navi di qualsiasi portata; e che potrà esser messo in comunicazione con le lagune per mezzo di canali, e con la capitale dello Stato per la ferrovia.

*Baia di Rio Grande.* — Intanto, si considera come fatto compiuto la decisione dell'apertura della baia della città di Rio Grande. I lavori pare che dal Governo federale siano stati affidati all'ingegnere nord-americano E. Cortheil, direttore delle opere sul Mississippi. Il detto ingegnere si obbligherebbe, dentro cinque anni, di compiere i lavori di miglioramento da farsi alla baia di Rio Grande, e alla costruzione del relativo porto. La baia dovrebbe avere dieci metri di profondità, e

le sponde illuminate e regolarizzate; il porto interno, eseguito con tutte le migliori regole suggerite dalle necessità e dalle esigenze moderne. Questo nuovo porto verrebbe costruito all'entrata del così detto *Sacco da Mangueira*, luogo dove, con molta facilità, potrebbero farsi convergere tutti i tronchi ferroviari dello Stato. Oltre i magazzini per le merci, si avrebbe sulle calate, un vasto deposito frigorifero, un deposito di carbone, e delle grandi banchine adattate all'imbarco del bestiame.

L'ingegnere Corthell, per mezzo di canali profondi sei metri, ed illuminati come quelli di Plata, metterebbe in comunicazione il porto della città di Rio Grande con Pelotas e Porto Alegre; e si obbligherebbe di mantenere, per lo spazio di venti anni, tutto il servizio della baia stessa, e dei canali della Lagôa dos Patos.

Così, una volta terminate le ferrovie e compiuti i lavori della baia di Rio Grande, si potrà, in un giorno e mezzo, al massimo, andare sul porto di mare dalle Colonie italiane; mentre, oggi, non vi si impiega meno di una settimana, a cagione dell'assoluta mancanza di una linea diretta di comunicazione.

*Le condizioni attuali dei nostri coloni.* — L'indipendenza economica di un popolo è formata dall'industria; ma questa esige, come fattore indispensabile al suo sviluppo, l'attività del commercio, che promuove il cambio dei generi.

Le Colonie italiane di questo Stato, sono rimaste, sino ad oggi, prive di buone strade che le potessero collegare alle principali piazze di commercio; e così i loro prodotti furono quasi sempre assorbiti dalle spese di trasporto con grande scapito dei produttori.

È verissimo che i coloni, per quanto abbiano continuato a coltivare la terra nel modo il più antiquato ed il più irrazionale, già adottato dagli antichi schiavi, che seminavano senza prima scassare il terreno, hanno, sempre, ottenute delle buone raccolte, nè si sono mai trovati privi del necessario sostentamento; ma l'uomo non vive di solo pane; e in molte famiglie agricole, specie nelle *linee* più lontane dei centri, regna lo scoraggiamento e la miseria, sia pur relativa, ma sempre miseria. Mentre sovrabbonda il cibo, difetta completamente il vestiario.

L'agricoltore, generalmente, sovraccarico di famiglia, vende per un

prezzo irrisorio le sue derrate al negoziante; il quale a sua volta, privo di numerario e reso cauto dalle oscillazioni del mercato di Porto Alegre, esita ad acquistarle, o quando mai si decide, lo fa in cambio di generi che poi carica del venti ed anche più per cento sul prezzo di vendita.

Questo sistema di scambio, oltre al privare di risorse pecuniarie il colono, non può arricchire il negoziante; poichè questi deve rimettere i prodotti in Porto Alegre, anticipando le spese di trasporto, ascendenti, in media, a 9 *milreis* per ogni carica di mulo che di poco supera i 90 kg. Inoltre deve, anche, pagare le spese di nolo, magazzinaggio e imposta di esportazione. In vari municipi bisogna pagare una certa tassa per tutto quanto si esporta dal territorio, sia pure una dozzina di uova! I generi, una volta arrivati a destinazione, sono venduti da appositi incaricati, diversi dei quali ne ritraggono enormi benefici; poichè, per quanto si afferma, fatturano i prezzi a loro talento, basandosi sempre sui più bassi. Non di rado avviene, perciò, che il negoziante, attenendosi al bollettino commerciale ricevuto nella giornata, ma indicante i prezzi di otto giorni prima, acquista dei generi che poi vanno venduti per molto meno, e con suo grande pregiudizio. E così, nella pena di subire nuove perdite, abbassa, sempre più, i prezzi di acquisto; ed alza quelli che sono di pura e indispensabile necessità delle famiglie.

Il povero colono, forzato dal bisogno, è costretto ad acquistare a prezzi favolosi quel tanto che gli è necessario per coprire le nudità dei figliuoli, e non deve mostrare alcuna difficoltà nel pagare cento quello che vale dieci. Un secchio di zinco, del valore di cinquanta centesimi, per esempio, lo si vende a 3,500 *reis*; una boccettina di olio di ricino da dieci centesimi, vale un *milreis*; uno zappettino da trenta centesimi, ottocento *reis*. Mentre poi, a sua volta, deve cedere i prodotti coloniali a prezzi talmente irrisori che non solo non gli pagano la mano d'opera, ma neanche sono sufficienti per pagare il debito incontrato dal negoziante, per l'acquisto di pochi metri di tela, del sale e di qualche utensile per casa.

Lo strutto (*banha*), oggi, viene calcolato 400 *reis* al chilogramma; mentre qualche anno addietro costava non meno di un *milreis*. Il

vino, a motivo anche del cambio che, col suo repentino rialzo, ha favorita l'entrata delle merci e dei vini stranieri, senza portare alcun beneficio al commercio del paese, almeno per ora, non lo si trova da vendere. Il vino migliore costa 300 *reis* alla *medida* (litri 2.66). Il *milho* (mais) è precipitato a 2000 *reis* al sacco; i fagioli vengono appena accettati per 4000 *reis* al sacco; perchè, occorrendovi una spesa di trasporto non minore di 6400 *reis* per condurli sul mercato di Porto Alegre, vengono a costare molto più del prezzo che fa quella piazza, variante dai sette ai nove *milreis* al sacco.

I coloni, in generale, sono sfiduciati a motivo del presente stato di cose. Ma i più intelligenti tra di loro sono di parere che con la costruzione delle ferrovie, e con la prossima apertura della baia di Rio Grande, le industriose colonie italiane si dovranno convertire in una grande fonte, permanente, di ricchezza nazionale. Sebbene il rialzo del cambio abbia quasi paralizzato il commercio, consentendo la concorrenza dei prodotti similari, importati dall'estero, e rendendo quasi nullo lo smercio dei generi coloniali, pure quando i sicuri e celeri mezzi di trasporto non assorbiranno più, come oggi, il valore dei generi, la produzione di questi si triplicherà in un istante. Al lato dell'agricoltura migliorata, sorgeranno le industrie: le colonie italiane non saranno più essenzialmente agricole; e così non vi sarà più il pericolo di dover temere la concorrenza delle piazze straniere, su questo mercato.

### III.

#### Bento Gonçalves.

Bento Gonçalves è nel centro della regione coloniale italiana; ed è attraversato dalla via Buarque de Macedo che lo congiunge ai Campos e al porto fluviale di San João de Montenegro. Trovasi a circa 510 metri sul livello del mare, ed ai 29° 10' 15" di latitudine sud e 8° 25' 15" di longitudine ovest del meridiano di Rio de Janeiro. Il suo clima è salubre.

*Corsi d'acqua.* — Il territorio è montuoso, appartiene alla *Serra Geral*: è compreso nei contrafforti dell'altipiano, ed è bagnato da vari corsi di acqua, i quali scorrono tra mezzo alle gole dei monti.

Il suo principale fiume è il Rio das Antas, che nasce nella Vaccaria, bagna tutta la regione coloniale italiana; e dopo di aver preso il nome di Taquary, e di aver ricevuti molti tributari di destra e di sinistra, entra nel Rio Jacuhy, il più grande fiume dello Stato, e che insieme ad altri corsi d'acqua, dopo di aver formato il maestoso Gua-hyba di Porto Alegre, mette foce nella Lagóa dos Patos.

Il Rio das Antas, per mezzo di apposite conche, potrebbe esser reso navigabile per un gran tratto del suo percorso; e potrebbe, così, mettere in comunicazione diretta con la capitale, i municipi di Gua-porè, Alfredo Chaves e Antonio Prado, i quali trovansi sulla sponda destra di detto fiume, e non hanno, almeno per il momento, la probabilità di poter ottenere la via ferrata che li congiunga alle piazze commerciali (1).

Gli altri corsi d'acqua di Bento Gonçalves, più che fiumi potrebbero chiamarsi torrenti. Il loro letto scorre, tortuosamente, tra i dirupi dei monti; e alcuni di loro hanno delle cascate abbastanza rilevanti. Il Rio Buraty e il Barracão, specialmente, ne hanno delle stupende, a circa mezz'ora di distanza dalla *Villa* (sede del municipio).

*Colture e condizioni del suolo.* — Lungo le coste dei fiumi il suolo è argilloso, rosso come tutto quello toccato ai tedeschi; è fertilissimo; ed oltre al possedere abbondanti depositi organici delle selve, è ricco di elementi minerali, di sostanze calcaree e fosfati. Non sono così tanto fertili, invece, i terreni su in alto dove abbondano la trachite e le rocce feldspatiche ignee. Essendo stata atterrata, quasi nella sua totalità, la foresta vergine, non di rado appariscono all'occhio, qua e là, delle lunghe file di montagnole sassose, addirittura brulle, affatto sterili, oppure coperte di semplici arbusti e di spini i quali, ogni tre o quattro anni, vengono tagliati od abbruciati, per far riacquistare al

(1) Vedi mio rapporto *Bollettino dell'emigrazione*, n. 13, anno 1904.

suolo la necessaria forza produttrice, e sopportare, ancora per un paio di anni, la coltura del *milho*, del frumento e dei fagioli.

In generale i coloni italiani non usano o non conoscono la concimazione della terra. Abbattono il bosco, bruciano e seminano; e quando il loro terreno è rimasto del tutto spogliato, molti lo abbandonano o lo vendono per quello che trovano; ed emigrano per il Guaporè, per i *campos* e per l'Argentina, in cerca di altre terre.

Ben pochi sono stati quelli che abbandonando il pessimo sistema del diboscamento, hanno messi in pratica dei metodi più razionali e più consoni alle regole di una buona economia rurale. E questi, senza dubbio, si trovano in discrete condizioni finanziarie; ed i loro lotti, essendo stati bonificati, hanno raggiunto il prezzo di tre e più *contos di reis*.

*Numero dei lotti coloniali.* — Il territorio è diviso in 2436 lotti rurali, quasi tutti abitati, ed aventi ciascuno un'area che varia dai 480,000 m<sup>2</sup> ai 242,000 m<sup>2</sup>.

*Produzione ed esportazione.* — La produzione è svariaticissima ed abbondante. Annualmente vengono esportati, in grande quantità, per la piazza di Porto Alegre, i seguenti generi:

Frumento, granturco, fagioli, segala, orzo, avena, fave, lenticchie, riso, patate, patate dolci, vino, caxaça (acquavite di canna), grappa, strutto, (*banha*) carne di maiale seccata, lardo, salami, prosciutti, zucchero biondo, cera, miele, seta, lino, canapa, formaggio, cacio uso parmigiano, burro, biade, tavole e legnami da costruzioni e da mobilia, uova, galline, pollami diversi, conserve di frutta, cappelli di paglia, cappelli di feltro, pelli, cordami, sporte, granate di saggina, tabacco, mandioca, amendoim, uva, frutta, erba matte detta *barbacua* e che viene tolta dall'*ilex paraguayensis*, pianta boschiva che raggiunge l'altezza dai nove ai dieci metri. Il cotone pure vi allignerebbe bene, ma non viene coltivato.

*Importazione.* — Sono oggetti di importazione per le colonie: i tessuti di ogni sorta, e specialmente quelli grossolani e adattati per il lavoro ed il clima; le coperte, i coltroni, i sacconi e le tele da imballo. Si importano pure: sale, pepe, cannella e spezierie di ogni sorta; farina

di frumento di Montevideo; zucchero, caffè, riso, olio di oliva, olio di cotone, olio di lino; farina di mandioca, tabacchi, sapone, saponette, petrolio, candele, fiammiferi, estratto di carne, carne in conserva, pesce in scatole, frutta secche, frutta in conserva, pesche in scatole, frutta candite, biscotti, dolci, ferrareccie di ogni genere; filo di ferro per siepi, secchi di zinco, piatti di ferro smaltato, zappe, accette e arnesi rurali, vasellami e cocciami di ogni sorta; bicchieri, posate da tavola, biancherie; foglie di zinco per tettoie, cuoiami verniciati; scarpe di lusso, fatte a macchina; cappelli di feltro, bottoni, rocchetti di filo, mercerie varie; pettini e chincaglierie; giocattoli; libri, carta da scrivere, penne, oggetti di cancelleria, carta da involgere; armi e munizioni; fucili, revolver, pistole, coltelli, sciabole; vini stranieri: Chianti, Barbera, Marsala, Porto, vino del Reno; liquori: fernet Branca, vermouth Cora, elixir alpino; medicinali di ogni qualità, e specialmente: pillole taurine, ferro quevenne, pillole rosate, pillole Reuter, pillole Ayer, pillole Blaud, pastiglie di santonina, boccettine di sciroppo Pagliano, cetrato di magnesia, acqua di Vichy, chinino inglese, tamarindo, sale inglese, olio di ricino, salsapariglia e molte specialità francesi e tedesche. Si importano pure tutte le vetraglie e gli oggetti delle mesticherie, drogherie, stagnini e ramai.

*Allevamento del bestiame.* — Mentre nei *campos* si allevano su grande scala gli animali lanigeri, equini e bovini, il colono italiano si limita all'allevamento esclusivo dei pollami e degli animali suini, che formano per lui l'unico cespite di guadagno; poichè ne estrae lo strutto (*banha*) il lardo (*taucinho*) ed il prosciutto che sono quasi gli unici prodotti che può facilmente vendere.

La produzione degli animali bovini potrebbe trovare acquisto sulle piazze; ma il colono tien pochi animali grossi perchè non conosce la importanza dei prati artificiali. Generalmente, vicino alle case coloniche, vi sono dei luoghi chiusi detti *potreiros*, dove si lasciano pascolare liberamente le bestie, dando loro soltanto una razione giornaliera di granturco. Rari sono i coloni che hanno le stalle; e siccome gli animali restano esposti alle intemperie, e non vengono curati, è una vera fortuna che non siano apparsi ancora nelle colonie il *bicho berna*

e la mosca *dermatobia noxialis*, che introducendo nella pelle delle bestie le loro uova, quando queste si sviluppano, le impiagano, le rendono anemiche e le fanno morire.

*Mezzi di trasporto.* — I generi coloniali vengono trasportati al porto fluviale di S. João de Montenegro, a dorso di mulo, o per mezzo di carrette tirate da sette mule. Un mulo, in media, porta un carico (*cargueiro*) di 90 kg.; e la spesa è di 60 *reis* al kg. pel trasporto mentre una carretta costa 50,000 *reis* al viaggio, e carica non meno di dodici quintali. Una mandra di muli è composta, per solito, di venti o trenta bestie, che vanno tutte dietro ad una cavalla (*egua*) scarica; e sono guidate da due o più mulattieri (*troperois*).

Per cagione del pessimo stato delle strade, tanto le mandre che le carrette, non possono fare più di un viaggio alla settimana.

Nel prossimo mese di marzo, e cioè non appena saranno terminati gli studi di tracciamento, incominceranno i lavori della tanto desiderata ferrovia coloniale che metterà capo a Bento Gonçalves. Affinchè il movimento converga, facilmente, in quella *Villa*, saranno aperte nuove vie carrozzabili, che la congiungeranno anche ai municipi di Guaporè e di Antonio Prado.

Le *linee* verranno tutte riadattate; potranno così sorgere delle industrie; ed allora quei poveri coloni, residenti nei burroni del Rio das Antas, e che hanno, fino ad oggi, trascorsa una vita piena di disillusioni e di scoraggiamento, riprenderanno fiducia. Potendo esitare i loro preziosi prodotti come: la seta, il cotone, il lino, i liquori e lo zucchero, non penseranno più ad emigrare ancora dal loro lotto coloniale, dove hanno lavorato tanto, sospirato e rimpianto il bel cielo della patria nativa, che mai più sperano di rivedere.

*Popolazione.* — La popolazione del municipio si fa ascendere, approssimativamente, a 20,000 persone, quasi tutte di origine italiana.

*Scuole.* — L'istruzione della gioventù lascia molto a desiderare: in tutto il territorio si contano soltanto 18 scuole pubbliche brasiliane, ed un'altra ventina di piccole scuole italiane, dirette, queste, da connazionali volenterosi, che, pur badando poco a privazioni ed a sacrifici di ogni sorta, insegnano quello che sanno e come possono,

senza la certezza di potere, alla fine del mese, riscuotere il *milreis* necessario per sostentare la famiglia. Questi poveri paria oltre al lottare contro grandi difficoltà causate dall'assoluta mancanza di materiale scolastico, e specialmente dei libri di lettura, considerati dai coloni come oggetti di lusso, devono spesso spogliarsi anche dell'autorità di insegnanti dinanzi ai propri scolari.

*I creoli.* — I creoli nati in mezzo ad una libertà assoluta, senza sentire se non quelle necessità che possono facilmente soddisfare, educati senza alcuna dipendenza, trattano tutti da uguali; non si piegano tanto facilmente ad obbedire a chi vuole loro imporsi. Obbligare un ragazzo all'applicazione dello studio per mezzo del castigo, sarebbe assolutamente impossibile: non tornerebbe più alla scuola.

*Scuola italiana di Bento Gonçalves.* — Quando nel 1901 venne fondata la scuola italiana "Petrocchi", nella *Villa* di Bento Gonçalves, alcuni cercarono di ostacolarla in ogni maniera, perchè nel sussidio accordatole del Governo si sospettò che vi fossero nascosti degli occulti fini politici; e si faceva credere che l'esistenza delle scuole coloniali del Brasile era di grande impedimento alla formazione ed alla affermazione più vigorosa della nazionalità brasiliana. Da quei pochi si dubitava, addirittura, che la nazionalità e la sovranità della medesima, potesse essere minata dall'insegnamento della storia e delle lingue straniere impartito ai figliuoli dei contadini italiani. Per loro non si doveva studiare altro che la lingua portoghese.

Ben presto, però, i timori sparirono. Quando si seppe che la scuola italiana non era un focolare di politica ostile, ma una palestra dove si insegnava a venerare la patria d'origine e amare quella adottiva, nessuno tentò più di ostacolarla. Quell'istituto, al pari delle altre scuole, rispondeva alla missione rigeneratrice della gioventù, la quale, senza istruzione, finirebbe col vivere nell'abbruttimento semi-selvaggio, e non costituirebbe mai un popolo fiero del buon nome della sua patria d'origine.

*Società operaie.* — Si contano nel municipio due sole Società operaie e poco numerose: una la "Camillo B. Cavour", nella *Linea Eulalia*; e l'altra, la "Regina Margherita", nella *Villa*.

Dovuto anche alle poco floride condizioni finanziarie dei nostri coloni, lo spirito di associazione è, purtroppo, ben poco accentuato in loro. E, così, abbiamo delle migliaia di famiglie che vivono disseminate per gli sconosciuti monti della Serra, senza scuole, nè Società operaie, le quali sono veri focolari di sentimento patrio.

Vivono senza che nulla richiami alla loro mente i dolci ricordi della terra natia; e se la memoria della madre patria non si è del tutto spenta, lo si deve, più che altro, allo stato di miseria nel quale vivono, e che fa loro quasi odiare il Paese che li ospita.

*Tasse.* — Le tasse alle quali vanno soggetti i contribuenti, sono di tre specie: federali, dello Stato e municipali. Durante il 1904, si pagarono per le bevande, il tabacco, le profumerie, le specialità e le scarpe, 3,849,400 *reis* alla collettoria del Governo federale. Si pagarono 46,102,960 *reis* al collettore dello Stato per le imposte sull'acquavite, sulle successioni, sulle trasmissioni di proprietà, sulle bevande, sulle industrie e professioni, per la tassa giudiziaria, per multe e imposta territoriale

Infine si pagarono altri 54,000,000 *reis* di tasse municipali, che sommati con gli altri formano un totale di quasi duecento mila lire col cambio attuale, stati sborsati dagli abitanti di Bento Gonçalves i quali non superano le duemila famiglie.

*Telegrafo.* — Nella *Villa* c'è un ufficio telegrafico, collegato con le colonie e con la capitale. Durante l'anno 1904, furono trasmessi 977 telegrammi particolari e 107 governativi. L'ufficio incassò dai privati 2,193,700 *reis*; ma lo Stato, per il mantenimento delle linee e per gli stipendi degli impiegati, incontrò un *deficit* di 1,628,260 *reis*, essendo stata maggiore la spesa dell'entrata.

*Ufficio postale.* — L'agenzia postale di Bento Gonçalves è di 3<sup>a</sup> classe; riceve due volte la settimana il corriere di Porto Alegre e di Alfredo Chaves: questo servizio viene fatto con la diligenza. Riceve una volta la settimana il corriere di Caxias, S. Thereza, Montebello, Guaporè e Lagóa Vermelha.

Durante il 1904 l'ufficio, tra lettere, cartoline e giornali, ne spedì 3819 e ne ricevette 15,632 dall'estero e dall'interno. Da circa due

anni, l'agenzia postale emette vaglia internazionali; ed il movimento del 1904 è stato il seguente: vaglia emessi 142 per l'importanza di 53,713,529 *reis*; tassa percepita 381,100 *reis*. L'incasso totale fatto per vendite di francobolli, raccomandate e tasse dei vaglia, ascese a 8,728,000 *reis*; mentre per le paghe degli impiegati, dei vari postini e dell'affitto dei locali, si spesero 6,488,000 *reis*.

*Stato civile.* — Lo stato civile fu istituito nel 1889; e da allora in poi ha sempre funzionato regolarmente. Il servizio di registrazione non è gratuito; per le dichiarazioni delle nascite, delle morti e dei matrimoni si deve pagare una certa tassa fissa.

Il numero dei nati dal 1° gennaio 1889 al 31 dicembre 1904 ascese a 13,342; quello dei morti a 3081. Di matrimoni civili ne vennero contratti, nel detto periodo di tempo, 1701.

*Impiegati.* — Il municipio è diviso in due distretti: la sede è Montebello. A capo dell'amministrazione soprassiede l'intendente, il quale, oltre ad avere tutte le attribuzioni dei nostri sindaci, rappresenta il Governo; è capo politico del territorio e colonnello della guardia nazionale. Viene eletto dal popolo e dura in carica quattro anni. È coadiuvato da due *sub-intendenti* e dal Consiglio municipale, il quale pure è eletto dal popolo.

Il numero degli impiegati governativi e municipali di Bento Gonçalves ascende a 25, dei quali 9 sono italiani.

Il corpo delle guardie municipali di Bento Gonçalves, è composto di 12 guardie e un alfiere, tutti brasiliani.

*Professioni.* — Nel municipio hanno stabile residenza 5 avvocati, 3 medici, 2 farmacisti e una levatrice. Vi sono 112 case di negozio tenute da italiani: di queste 8 sono dentro la *villa*.

Le sartorie sono 4, i fornai 11, gli stagnini 5, i calzolai 21, i falegnami 26, i ristoranti e gli alberghi sono 18, e di questi i tre principali trovansi nella *villa*; i caffè con bigliardo sono 2, gli orologiai 2, le case che esportano il vino 3, i carrettieri 58, i mulattieri 35, i vetturini 2, i macellai 5; c'è uno scultore in legno, un pittore ed un fotografo; ci sono 16 muratori, 2 barbieri e diversi sellai; i mulini ad acqua sono 44.

*Fabbriche.* — Nel municipio ci sono le seguenti piccole fabbriche: di corda 2, di cappelli di panno una, di cappelli di paglia 3, per la macinazione del caffè una, fornaci di mattoni 3, di sigari e manifattura di tabacchi 2, concerie 5, fonderie una, fabbri-ferrai 17, fabbriche di cocciami una, di grappa e *caxaca* 32, di zucchero greggio 8, di raffineria dello strutto (*banha*) una. È questa la fabbrica più importante; fu impiantata con un capitale italiano di 40 *contos di reis*: è a vapore; vi sono impiegate 12 persone, che percepiscono una mercede giornaliera dai 2 ai 7 *milreis*, e lavorano 9 ore al giorno. Paga, annualmente, 192.200 *reis* di tasse; e sebbene incontri delle forti spese per poter mandare la *banha* raffinata sui mercati di San Paolo, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, pure fa dei buoni guadagni.

*La politica.* — Quantunque nei nuclei coloniali non vi sia quell'ambiente sociale tutto americano, che trasforma gli europei, pure si è notato, anche qua, che molti individui i quali nel vecchio mondo sarebbero rimasti oscuri, hanno acquistato nuove energie e date prove e attitudini che nessuno avrebbe sospettate in loro. In generale anche tra i più istruiti degli italiani c'è una certa avversione alla politica: quasi tutti ne stanno lontani.

Essendo state, quest'anno, annullate le vecchie liste elettorali, venne, in tutto il Rio Grande, fatta una nuova iscrizione, e nel municipio di Bento Gonçalves il numero dei nuovi elettori ascese a 624, composto, nella maggior parte, d'italiani. Nessuno di loro ha mai ambito di procurarsi dei gradi nella milizia "la guardia nazionale"; tutti invece sono del parere che trovandosi lo Stato in periodo di formazione, non può, nè deve permettersi alcuna politica effettiva; ma ha bisogno di capitali e di uomini, non di soldati. È, anzi, convinzione generale che bisogna pensare al modo di tenere per sempre lontano il paese dalle improficue rivoluzioni interne e dalla schiavitù economica.

## LEGISLAZIONE SULL'EMIGRAZIONE E SULL'IMMIGRAZIONE

### Stati Uniti d'America.

#### Legge sul trasporto dei passeggeri per via di mare.

In una inchiesta eseguita nel porto di Nuova York, a bordo di piroscafi che trasportano emigranti dall'Europa, fu constatato dalle autorità americane preposte al servizio di immigrazione, che le Compagnie di navigazione non osservavano talune delle disposizioni contenute nelle leggi federali su questa materia ed in ispecie la prescrizione della legge 2 agosto 1882, in forza della quale ciascun passeggero di terza classe deve, durante il viaggio transoceanico, poter fare i suoi pasti a tavola e seduto.

Le altre violazioni alla legge si riferiscono alla deficienza dell'aerazione e dell'illuminazione, alla disposizione delle cuccette, alla pulizia, allo spazio destinato per ciascun emigrante e ai mezzi di salvataggio. Per tali infrazioni le Compagnie di navigazione ed i comandanti delle navi furono colpiti da gravi penalità.

Come è noto, le disposizioni della legge americana 2 agosto 1882, sul trasporto dei passeggeri per via di mare, integrano i provvedimenti contenuti nella legge italiana sull'emigrazione, per quanto si riferisce al viaggio transoceanico dei nostri emigranti. Crediamo pertanto opportuno di darne qui appresso il testo, ora specialmente che le Autorità federali ne curano con maggiore rigore l'osservanza.

**Atto del 2 agosto 1882 (modificato dagli Atti del 14 febbraio 1903 e del 9 febbraio 1905) che regola il trasporto dei passeggeri per via di mare (*An Act to regulate the carriage of passengers by sea*).**

Fu stabilito dal Senato e dalla Camera dei rappresentanti degli Stati Uniti d'America, riuniti in Congresso, quanto appresso:

**Art. 1. Locali destinati agli emigranti provenienti da porti stranieri.** — Non sarà lecito al comandante di una nave o di altro legno, sul quale si trovino emigranti o passeggeri non di cabina, imbarcati in qualsiasi porto o luogo di un paese estero o dominio (eccettuati i porti e i luoghi situati nei territori stranieri contigui agli Stati Uniti) di portare tali navigli e passeggeri in qualsiasi porto o luogo degli Stati Uniti, qualora la nave non sia provvoluta dei compartimenti, degli spazi liberi e delle comodità qui appresso indicati, distribuiti e adibiti ad uso esclusivo dei passeggeri durante l'intero viaggio; cioè a dire in una nave i compartimenti o gli spazi non occupati dal carico, dai depositi o dalle merci, dovranno avere dimensioni tali che sia possibile assegnare a ciascun passeggero imbarcato cento piedi cubici, se il compartimento o spazio è situato sul ponte principale o sul primo ponte, immediatamente sotto il ponte principale della nave; o centoventi piedi cubici se il compartimento o spazio è situato sul secondo ponte immediatamente al di sotto di quello principale; nè sarà lecito trasportare passeggeri in locali diversi da quelli sopra nominati. Nei bastimenti a vela i passeggeri potranno essere trasportati soltanto sul falso ponte che è immediatamente al di sotto del ponte principale, ovvero in un casotto costruito sul ponte principale; e i compartimenti o spazii, non occupati dal carico, dal deposito o dalle merci, dovranno avere dimensioni tali che sia possibile assegnare cento-dieci piedi cubici a ciascun passeggero imbarcato.

I passeggeri non potranno essere alloggiati in alcun altro spazio fra i ponti, nè in un compartimento, spazio, poppa o cabina di sotto coperta, la cui altezza fra un ponte e l'altro sia minore di sei piedi. Nel calcolare il numero dei passeggeri imbarcati su ogni nave, non si terrà conto dei bambini di età inferiore ad un anno; e due bambini tra uno ed otto anni di età saranno considerati come un solo passeggero.

Non si terrà conto neppure delle persone prese a bordo, durante il viaggio, da qualche altro bastimento naufragato o in pericolo, in alto mare o che siano state raccolte in mare da qualsiasi imbarcazione, zattera od altro.

Il comandante di una nave che arriva in un porto o località degli Stati Uniti in violazione di alcuna delle disposizioni contenute nel presente articolo, sarà considerato colpevole di reato e, se il numero dei passeggeri, non

di cabina, imbarcati sulla nave, o in ogni compartimento, spazio, poppa o casotto, è maggiore di quello rispettivamente fissato più sopra, il comandante sarà passibile di una multa di cinquanta dollari per ogni passeggero in più e anche del carcere per un periodo non eccedente i sei mesi.

**Art. 2. Cuccette.** — In ciascun piroscavo o altra nave vi dovrà essere un sufficiente numero di cuccette per la conveniente sistemazione, come è detto qui appresso, di tutti i passeggeri. In qualsiasi ponte, compartimento o spazio occupato dai passeggeri non potranno esservi più di due file di cuccette. Le cuccette saranno costruite secondo le regole e separate l'una dall'altra da divisioni, come si usa d'ordinario; ciascuna cuccetta dovrà essere larga almeno due piedi e lunga almeno sei; e l'intervallo tra il fondo della fila più bassa di cuccette e il ponte sottostante non potrà essere minore di sei pollici. L'intervallo tra ciascuna fila di cuccette e quello tra la fila superiore e il ponte soprastante non potrà essere inferiore a due piedi e sei pollici. Ogni cuccetta dovrà essere occupata da non più di un passeggero sopra gli otto anni di età; possono però provvedersi delle doppie cuccette, larghe il doppio di quelle accennate, per essere occupate ciascuna da non più e da non altri che da due donne, oppure da una donna e da due bambini sotto gli otto anni, ovvero da due coniugi, o da un uomo e da due suoi bambini inferiori ad otto anni, o da due uomini che si conoscano personalmente. Tutti i passeggeri maschi sopra i quattordici anni, i quali non occuperanno le cuccette insieme alle loro mogli, saranno alloggiati nella parte anteriore del piroscavo, in un compartimento separato dai locali destinati ad altri passeggeri con una paratia solida e resistente, e le donne non maritate saranno alloggiate in un compartimento separato dai locali occupati dagli altri passeggeri con una solida e ben costruita paratia, e l'apertura o comunicazione fra questi compartimenti e quelli occupati da altri passeggeri dovrà essere fatta in modo da potersi chiudere e assicurare. Però, i membri di una famiglia non dovranno essere tenuti separati se non con il loro consenso. Ogni cuccetta sarà numerata per serie, nella parte esteriore, secondo il numero dei passeggeri che vi si possono normalmente collocare.

Le cuccette non potranno essere rimosse o smontate finchè non siano trascorse 12 ore dall'ingresso dei passeggeri, a meno che i compartimenti relativi non siano stati ispezionati prima.

Per la violazione di qualsiasi disposizione contenuta in questo articolo, il comandante della nave sarà passibile di una multa di cinque dollari per ogni passeggero trasportato o imbarcato sul piroscavo.

**Art. 3. Illuminazione e ventilazione.** — Ogni piroscavo o altro naviglio dovrà possedere gli opportuni apparecchi per fornire luce ed aria ai ponti pei passeggeri, e ai compartimenti e spazi da essi occupati, come pure deve avere

apparecchi adatti per la ventilazione dei compartimenti e spazi suddetti. I compartimenti aventi spazio sufficiente per 50 o più passeggeri dovranno essere provvisti almeno di due ventilatori, ciascuno dei quali avrà non meno di 12 pollici di diametro; uno di detti ventilatori dovrà essere situato nella parte anteriore del compartimento ed un altro nella parte posteriore e saranno costruiti in modo da poter ventilare il compartimento; altri ventilatori addizionali dovranno essere provvisti in ogni compartimento, in ragione di due ventilatori per ogni 50 passeggeri alloggiati in ciascun compartimento. Tutti i ventilatori dovranno elevarsi almeno sei piedi sopra il ponte superiore e dovranno essere del più perfetto tipo e costruzione. In ogni piroscalo saranno considerati conformi alle enunciate disposizioni gli apparecchi di ventilazione adottati o qualsiasi altro metodo di ventilazione approvato dai funzionari di emigrazione del porto o luogo di partenza.

In ogni naviglio che trasporta passeggeri vi saranno dei boccaporti costruiti nel debito modo, sopra i compartimenti o locali occupati dai passeggeri; questi boccaporti saranno coperti da un osterigio o cappa che dovrà essere sollevata almeno di sei pollici al disopra del ponte; e in ogni boccaporto dovranno esservi delle scale adatte che conducano ai compartimenti o locali occupati dai passeggeri; le scale dovranno essere costruite in regola e provviste di un guidamano di ferro o di corda resistente. Quando il tempo lo permetta, i passeggeri avranno l'uso di tutti i boccaporti situati sopra i compartimenti o spazi a loro destinati.

Qualsiasi naviglio che trasporta passeggeri avrà un deposito per i viveri e una cucina ben collocata e costruita, o altri apparecchi le cui dimensioni e capacità dovranno essere sufficienti per preparare il vitto a tutti i passeggeri. In ogni naviglio che trasporta passeggeri dovranno esservi almeno due latrine, ed un'altra latrina per ogni cento passeggeri di sesso maschile, per loro uso esclusivo, ed una latrina per ogni cinquanta passeggeri di sesso femminile per uso esclusivo delle donne e dei bambini. Le dette latrine dovranno essere debitamente situate e chiuse da ciascuno dei lati del naviglio e separate dai locali adibiti ai passeggeri da paratie ben costruite; le latrine saranno tenute durante l'intero viaggio, in buono stato e pulite. Per ogni violazione alle disposizioni contenute nel presente articolo o per negligenza nell'uniformarsi alle condizioni ivi stabilite, il comandante del naviglio sarà passibile di una multa non eccedente i duecentocinquanta dollari.

**Art. 4. Vitto.** — Per ciascun passeggero dovrà essere provvisto una quantità di vitto buono ed adatto, con una congrua parte di provviste fresche ed una quantità di acqua fresca non minore di quattro quarti al giorno; il vitto dovrà essere eguale, in valore, ad una razione e mezza della marina militare degli Stati Uniti. Ogni giorno dovranno essere serviti tre pasti in

ore regolari e determinate, delle quali dovrà essere data notizia ai passeggeri. Qualora qualcuno dei passeggeri sia, in qualsiasi tempo durante il viaggio, messo a razione ridotta di vitto e di acqua, il comandante della nave dovrà pagare a ciascun passeggero tre dollari per ciascun giorno che il passeggero sia stato messo a razione ridotta, eccetto il caso di qualche accidente che obblighi il comandante a mettere i passeggeri a razione ridotta. Le madri con bambini e piccoli ragazzi dovranno essere provvedute della necessaria quantità di latte puro o condensato per nutrimento di questi ultimi. Tavole e sedili dovranno essere provveduti per uso dei passeggeri nei pasti regolari. Per ogni violazione volontaria delle disposizioni di questo articolo, il comandante della nave si renderà colpevole di contravvenzione e sarà passibile di una multa non superiore ai cinquecento dollari, e del carcere per un periodo non superiore ai sei mesi. L'applicazione di questa pena, in ogni caso, non avrà alcun effetto sulla responsabilità civile del comandante e dei proprietari della nave verso quei passeggeri che abbiano sofferto per negligenza, inosservanza del contratto, o mancanza da parte del comandante e dei proprietari della nave.

Art. 5. *Medici ed ospedali.* — Ciascun piroscifo o altra nave dovrà avere due compartimenti o locali da servire esclusivamente per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne. Gli ospedali non potranno essere situati in un locale al disotto del ponte contiguo e al disotto del ponte principale della nave. I locali destinati per ospedali non potranno avere in nessun caso meno di 18 piedi di superficie netta per ogni cinquanta passeggeri imbarcati; dovranno essere forniti di letti adatti e completi, nonché degli utensili necessari, e dovranno essere tenuti in assetto per l'intero viaggio. Ogni piroscifo o altra nave che trasporta emigranti o altri passeggeri oltre quelli di cabina, eccedenti il numero di cinquanta, dovrà imbarcare un chirurgo o medico debitamente autorizzato, il cui nome e qualità dovranno essere registrati nei documenti della nave; egli dovrà essere provveduto di tutti quegli istrumenti chirurgici e di quelle medicine che si ritengono indispensabili per la cura di malattie e di accidenti che possono sopravvenire durante i viaggi di mare, e per il trattamento medico dei passeggeri durante il viaggio, nonché di tutti quei generi di alimenti che si ritengono adatti alla preservazione della salute dei bambini e dei fanciulli. L'opera di tali chirurghi e medici dovrà essere prestata prontamente in qualsiasi caso di infermità o malattia a ogni passeggero, bambino o fanciullo che ne abbisogni. Per la violazione di qualcuna delle disposizioni del presente articolo, il comandante della nave sarà passibile di una multa non eccedente i duecentocinquanta dollari.

Art. 6. *Disciplina e pulizia.* — Il comandante di qualsiasi piroscifo o

naviglio è autorizzato a mantenere la disciplina e quelle abitudini di pulizia che contribuiranno a preservare e avvantaggiare la salute dei passeggeri. A tal fine potrà stabilire un apposito regolamento da affiggersi a bordo della nave, per tutta la durata del viaggio, in un posto accessibile ai passeggeri. Il comandante provvederà che i compartimenti e locali destinati ai passeggeri e da essi occupati siano ordinariamente tenuti puliti e in condizioni igieniche e che siano secondo il bisogno disinfettati con cloruro di calce o altre sostanze disinfettanti di eguale forza. Quando il tempo lo permetta, i passeggeri potranno radunarsi sul ponte recando con sé le forniture delle cuccette per esporle all'aria; e sul ponte principale e della coperta sarà destinato uno spazio sufficiente per uso di passeggio durante il viaggio. Per qualsiasi negligenza e violazione delle disposizioni di questo articolo, il capitano della nave sarà passibile di una multa non eccedente i duecentocinquanta dollari.

*Art. 7. Proibizione al personale di bordo di visitare i locali per gli emigranti.* — Nessuno degli ufficiali, marinai o altre persone addette al servizio di qualsiasi piroscalo o altro naviglio potrà visitare o frequentare qualsiasi parte della nave assegnata agli emigranti senza un ordine preventivo o il permesso del comandante. Ogni persona che violerà le disposizioni di questo articolo sarà ritenuto colpevole di contravvenzione e sarà passibile, per ciascuna violazione, di una multa non maggiore di cento dollari e del carcere per non più di venti giorni. Il comandante della nave, il quale ordinerà o permetterà ad ufficiali, marinai od altre persone addette al servizio di bordo di visitare o frequentare le parti della nave assegnate agli emigranti per altre ragioni all'infuori di quelle relative alla esecuzione di atti o doveri necessari al loro ufficio, sarà ritenuto colpevole di contravvenzione e sarà passibile di una multa non maggiore di cento dollari per ciascuna volta che egli ordini o permetta la violazione del presente articolo. Una copia di questo articolo scritto e stampato nella lingua o nelle lingue parlate dalla maggior parte dei passeggeri imbarcati, sarà per cura ed ordine del comandante della nave affissa per l'intero viaggio in un luogo adatto sul castello di prua e nelle diverse parti della nave assegnate ai passeggeri e in ciascun compartimento o locale occupato dai passeggeri: il comandante che trascurerà di fare quanto è prescritto sarà ritenuto colpevole di contravvenzione e sarà passibile di una multa non maggiore di cento dollari.

*Art. 8. Proibizione di trasportare materie esplodenti e sostanze pericolose.* — Non sarà lecito di caricare, trasportare, o di avere a bordo di qualsiasi piroscalo o altro naviglio per passeggeri, nitroglicerina, dinamite o qualsiasi altra materia esplosiva, nè vetriolo o acidi simili, nè polvere

da sparo, eccetto quella per uso del piroscavo, nè altre sostanze che per natura loro o per quantità o modo di immagazzinamento possano, sia separatamente, sia combinatamente, esporre a probabile pericolo la salute e la vita dei passeggeri o la sicurezza della nave. I cavalli, il bestiame e gli altri animali imbarcati non potranno essere caricati in nessun ponte al disotto di quello in cui sono alloggiati i passeggeri, nè in compartimenti ove alloggino passeggeri, nè in compartimenti attigui, fatta eccezione per le navi costruite in ferro, i cui compartimenti siano separati da paratie impermeabili per tutta l'estensione del ponte superiore. Per ogni violazione delle disposizioni di questo articolo il comandante della nave sarà ritenuto colpevole di contravvenzione e sarà passibile di una multa non eccedente mille dollari e del carcere per un tempo non maggiore di un anno.

Art. 9. *Proibizione agli agenti di collocamento di salire a bordo delle navi.* — Non potrà il comandante di un piroscavo o altra nave, che non si trovi in pericolo, dopo l'arrivo in un distretto degli Stati Uniti, permettere ad alcuno, fuorchè ad un pilota, funzionario di dogana o ufficiale sanitario, agli agenti della nave ed ai consoli, di salire a bordo o di lasciare la nave prima che questa sia stata visitata da un funzionario della dogana, nè dopo la visita del detto funzionario, senza il di lui permesso, fino a che tutti i passeggeri, col loro bagaglio, non siano stati sbarcati dalla nave. Il comandante della nave, a richiesta del funzionario della dogana, sottoporrà al suo esame la polizza di carico della nave e gli consegnerà la lista esatta, debitamente firmata e garentita con giuramento, di tutti i passeggeri imbarcati in qualsiasi porto o località all'estero; nella lista saranno specificati nel modo indicato dal Segretario del commercio e del lavoro il nome di ciascun passeggero, l'età (se un ragazzo di otto anni o meno), il sesso, lo stato civile, il posto del compartimento o locale occupato sulla nave durante il viaggio (qualora non si tratti di un passeggero di cabina), se esso è cittadino degli Stati Uniti, il numero dei colli di bagaglio. Se qualcheduno dei passeggeri sia morto durante il viaggio, dovrà esserne indicato nella lista il nome, l'età e la causa della morte.

Art. 10. *Accertamenti in caso di morte.* — Nel caso che avvengano a bordo di qualsiasi piroscavo o nave, durante il viaggio, decessi di passeggeri, il comandante o consegnatario della nave dovrà entro quarantotto ore dall'arrivo della nave in un distretto degli Stati Uniti o entro ventiquattro ore dall'ingresso della nave stessa nel porto, pagare al ricevitore doganale nel porto o nel distretto la somma di dieci dollari per ogni passeggero maggiore di otto anni morto per malattia naturale. Il comandante o consegnatario della nave che omettesse o ricusasse di pagare la detta somma al ricevitore, entro il termine stabilito, sarà passibile di una multa di cinquanta dollari,

oltre alla somma che è tenuto a pagare, come è detto avanti, per ciascun passeggero morto durante il viaggio. Tutte le somme pagate ai ricevitori delle dogane in forza delle disposizioni del presente articolo saranno da questi funzionari versate nella tesoreria degli Stati Uniti nei modi e nelle forme che saranno prescritte dal Segretario del Tesoro.

Art. 11. *Misurazione dei locali e rapporti dei funzionari.* — Il ricevitore doganale del porto o del distretto doganale o il sovrintendente del porto incaricheranno un ispettore o altro funzionario della dogana di ispezionare i piroscafi o altre navi al loro arrivo e di misurare i compartimenti o spazi occupati durante il viaggio dagli emigranti o dai passeggeri non di cabina; tale misurazione dovrà esser fatta nei modi prescritti dalla legge per la determinazione del tonnello della nave; confronteranno poi il numero dei passeggeri trovati a bordo con la lista presentata dal comandante al funzionario della dogana. Il suddetto ispettore o altro funzionario farà un rapporto al ricevitore della dogana o al sovrintendente del porto, indicando il luogo di partenza della nave, la durata e la lunghezza del viaggio, il metodo di ventilazione adottato, il numero dei passeggeri a bordo e il loro paese di provenienza; la cubatura di ciascun compartimento o locale e il numero delle cuccette e dei passeggeri di ciascun locale; il genere e la quantità dei cibi forniti durante il viaggio; il numero dei morti, l'età, il sesso di ciascuno e la causa della morte; qualora fosse sopraggiunta qualche insolita malattia o mortalità durante il viaggio, dovrà riferire se fu cagionata da negligenza o per violazione delle disposizioni della presente legge o da mancanza di cure verso gli ammalati da parte del comandante o proprietario della nave; il detto rapporto sarà inviato al Segretario del commercio e del lavoro nel termine indicato e nei modi prescritti.

Art. 12. *Navi che lasciano i porti degli Stati Uniti.* — Le disposizioni contenute nella presente legge sono applicabili ad ogni piroscafo o nave che abbia emigranti o altri passeggeri, non di cabina, imbarcati in un porto o località degli Stati Uniti per trasportarli in qualsiasi porto o località di altri paesi esteri, eccettuati i territori stranieri attigui agli Stati Uniti. Le stesse disposizioni sono pure applicabili pure ad ogni nave che imbarcherà tali passeggeri in qualsiasi porto o località degli Stati Uniti nell'Oceano Atlantico o mari tributari per trasportarli in un porto o località dell'Oceano Pacifico o nei mari tributari, o viceversa; anche se il viaggio della detta nave sia stato interrotto da porto a porto o tali passeggeri siano stati trasportati da porto a porto, parte per via di mare e parte per via di terra, attraverso al Messico e all'America Centrale. Il ricevitore doganale potrà ordinare ad un ispettore o ad altro funzionario della dogana di ispezionare la nave al fine di esaminare e riferire se le disposizioni della presente legge siano state

osservate e sarà autorizzato a rifiutare la libera pratica fino a che il suo rapporto non abbia avuto il debito corso. Se poi dal rapporto risulterà che qualcheduna delle disposizioni della presente legge non sia stata osservata, il ricevitore doganale sarà autorizzato a rifiutare la libera pratica sino a che le dette disposizioni non siano state osservate. Qualora la nave partisse senza essere stata debitamente autorizzata dal ricevitore doganale, il comandante sarà ritenuto colpevole di contravvenzione e sarà passibile di una multa non eccedente i mille dollari e del carcere per un tempo non maggiore di un anno; la nave in tal caso sarà sequestrata e confiscata.

Art. 13. *Incasso delle somme corrispondenti alle multe.* — L'ammontare delle multe imposte, in virtù della presente legge, al comandante dei piroscafi o altre navi adibite al trasporto degli emigranti e passeggeri non di cabina, per violazione delle disposizioni della presente legge, è ripetibile sopra le navi stesse, le quali potranno essere denunciate in qualsiasi Corte del distretto doganale o distretto giudiziario degli Stati Uniti, nel quale esse approdino o dal quale salpino.

Art. 14. *Abrogazione degli articoli 4252 al 4277 dei REVISED STATUTES.* — Questa legge entrerà in vigore ed avrà effetto novanta giorni dopo la sua approvazione: e gli articoli 4252 al 4277, inclusivo, dei REVISED STATUTES degli Stati Uniti, saranno da quella data in poi abrogati. La presente legge sarà denominata per tutti gli effetti « *The Passenger Act 1882* ».

### Stati Uniti del Brasile.

#### Legge federale sulla colonizzazione.

Il 13 dicembre scorso il Congresso federale, su proposta del dottor Müller Lauro, ministro delle comunicazioni, agricoltura e lavori pubblici, approvava una legge con la quale si conferisce al Governo federale i poteri necessari per assumere nuovamente il servizio della colonizzazione e del collocamento degli immigranti affidato finora ai singoli Stati della Confederazione.

Riportiamo qui appresso il testo dei due articoli della legge in discorso pubblicata nel *Diario Official* del 14 dicembre 1905.

Il Potere esecutivo autorizza:

1. Ad eseguire, d'accordo con gli Stati, la misurazione dei terreni demaniali destinati ad essere popolati ed a istituire delle colonie, suddivise in piccoli lotti, per il collocamento e lo stabilimento degli immigranti.

2. A promuovere ed eseguire il collocamento e lo stabilimento degli immigranti in prossimità delle strade ferrate federali, sui terreni che saranno concessi dagli Stati a condizioni rateali ed a termine fisso, a norma del sistema dei nuclei coloniali praticato dagli Stati medesimi.

Il Governo per lo scopo suindicato concederà i mezzi necessari.

Il Governo federale è pure autorizzato di stipulare convenzioni con gli Stati che desiderassero di organizzare il servizio della colonizzazione assumendo per conto di essi il servizio di trasporto degli immigranti e le maggiori spese derivanti, e ciò non appena saranno stabilite fra gli Stati e l'Unione il regime del lavoro dei coloni, i loro diritti e doveri. A tal fine è aperto un credito di 500 *contos* per l'esercizio corrente.

## NOTIZIE STATISTICHE SUI MOVIMENTI MIGRATORI

### L'immigrazione nella Repubblica di Cuba durante l'anno 1904 (1).

Riportiamo qui appresso alcuni dati statistici intorno all'immigrazione nella Repubblica di Cuba durante l'anno 1904.

Nell'anno 1904 giunsero nei porti della Repubblica 29,116 immigranti, con un aumento di oltre un terzo rispetto all'anno precedente, in cui ne erano giunti 18,054. Gli immigranti arrivati negli anni 1901 e 1902 erano stati rispettivamente 22,894 e 11,986.

Secondo i paesi di provenienza, i 29,116 immigranti sbarcati nel 1904, si dividevano nel modo seguente:

#### Immigranti sbarcati nel 1904, secondo i paesi di provenienza.

##### EUROPA:

Gran Bretagna e Irlanda . . . . .	27
Francia (compresa la Corsica) . . . . .	265
Germania . . . . .	75
Italia . . . . .	85
Spagna (comprese le isole Canarie e Baleari) . . . . .	22,308
Altri paesi d'Europa . . . . .	58

##### ASIA:

Turchia asiatica . . . . .	52
Cina . . . . .	42

##### AMERICA:

Stati Uniti . . . . .	2,497
Messico . . . . .	1,740
Antille . . . . .	1,164
Porto Rico . . . . .	515

AMERICA DEL SUD . . . . . 225

ALTRI PAESI D'AMERICA . . . . . 63

Per ciò che riguarda la nazionalità degl'immigranti, possiamo confrontare i dati del 1904 con quelli dei tre anni precedenti,

(1) Notizie fornite al R. Ministro d'Italia in Avana dalla *Secretaria de Hacienda*.

## Immigranti sbarcati nel 1904, distinti per nazionalità.

NAZIONALITÀ degli'immigranti	1901	1902	1903	1904
<i>Europei:</i>				
Inglese, Irlandesi e Scozzesi . . . . .	698	408	332	413
Francesi . . . . .	264	171	172	255
Tedeschi . . . . .	145	69	82	138
Italiani . . . . .	380	222	267	262
Spagnuoli . . . . .	17.330	8.877	14.091	23.759
Danesi, Svedesi e Norvegesi . . . . .	45	32	48	107
Turchi . . . . .	105	31	38	100
Di altri paesi d'Europa . . . . .	91	71	73	104
<i>Asiatici:</i>				
Arabi . . . . .	31	29	31	48
Siriani . . . . .	295	232	115	313
Cinesi . . . . .	756	145	18	132
Di altri paesi dell'Asia . . . . .	12	4	8	3
<i>Americani:</i>				
Americani del Nord . . . . .	650	1.003	1.281	1.549
Messicani . . . . .	256	127	149	221
Indiani Occidentali . . . . .	166	73	219	359
Portoricani . . . . .	781	84	22	363
Cubani . . . . .	609	88	210	649
Americani del Sud . . . . .	165	121	150	188
Di altri paesi d'America . . . . .	69	135	54	72
Di altri paesi . . . . .	46	9	24	81
Totale . . . . .	22,894	11,936	18,054	29,116

La grande maggioranza degli'immigranti (circa 80 su 100 nel 1904) è data dagli Spagnuoli, i quali continuano ad affluire numerosi nell'antica loro colonia. Seguono a distanza gli Americani del Nord (5 su 100), i Cubani (2 su 100), e via dicendo. La proporzione degli'Italiani è molto esigua e pare tenda a diminuire. Dei 262 immigranti italiani arrivati nel 1904, provenivano

dall'Italia soltanto 84, dagli Stati Uniti 123, dalle Antille 22, dal Messico 15, e i rimanenti 18 da altri paesi d'Europa e d'America.

Facciamo seguire la classificazione per sesso di tutti gl'immigranti giunti nel 1904, come di quelli di nazionalità italiana per gli anni 1901-1904.

	IMMIGRANTI			
	in totale		di nazionalità italiana	
	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
1901 . . . . .	10,201	3,693	312	68
1902 . . . . .	9,496	2,490	191	31
1903 . . . . .	14,929	3,125	243	24
1904 . . . . .	24,372	4,744	230	32

Avuto riguardo al sesso, quelli di sesso maschile sono proporzionalmente più numerosi fra gl'immigranti di nazionalità italiana (87.8 su 100 nel 1904) che fra quelli di tutte le nazionalità (83.7 su 100).

Facciamo seguire per l'anno 1905 alcune notizie circa l'età, lo stato civile e il grado di istruzione così per gli immigranti in complesso, come per quelli italiani in particolare.

	Immigranti		
	in totale	di nazionalità italiana	
Età . . . . .	Minori di 14 anni . . . . .	3,473	17
	Da 14 a 45 anni . . . . .	24,112	226
	Di oltre 45 anni . . . . .	1,531	19
Stato civile . . . . .	Celibi . . . . .	20,201	154
	Coniugati . . . . .	8,915	108
Istruzione . . . . .	Non sapevano leggere nè scrivere . . . . .	21,341	199
	Sapevano leggere e scrivere . . . . .	90	>
	Sapevano soltanto leggere . . . . .	7,035	63

Rispetto all'età e allo stato civile le percentuali degli immigranti italiani sono più elevate di quelle degli immigranti in totale; infatti, su 100 immigranti in età da 14 a 45 anni ve ne erano 86.3 per i primi e 82.8 per i secondi. Le percentuali dei coniugati sono 42.2 per i primi e 36.6 per i secondi. Riguardo all'istruzione risulta che sapevano leggere e scrivere 76 per cento di immigranti italiani contro 73.3 di quelli in totale.

Dei 29,116 immigranti giunti nell'isola di Cuba nel 1904, 21,691, vale a dire circa 75 su 100, avevano una professione od occupazione; 9944 erano provvisti di una somma di 30 o più dollari e 19,172 di una somma inferiore ai 30 dollari. La maggior parte (25,394) avevano fatto il viaggio a proprie spese. Minimo risultò il numero di quelli che al loro giungere furono trovati affetti da malattie od imperfezioni (23). Infine circa un terzo degli immigranti (9006) erano stati già altra volta nell'isola di Cuba.

## NOTIZIE VARIE

---

### Le condizioni della Repubblica del Guatemala rispetto alla immigrazione.

Siccome alcuni giornali hanno diffuso la notizia che nella Repubblica del Guatemala vi sia ricerca di mano d'opera italiana, crediamo opportuno dare in proposito alcune informazioni fornite dalle nostre autorità diplomatiche in quella Repubblica.

Le disposizioni della vigente legge 25 gennaio 1896 sull'immigrazione nella Repubblica del Guatemala e che mirano a favorire il collocamento di immigranti, sopra tutto agricoli, non hanno attualmente pratica attuazione per ragioni d'indole amministrativa e finanziaria, e una immigrazione numerosa non troverebbe in questo momento diretto aiuto da parte del Governo della Repubblica (1).

Circa alle condizioni igieniche del Guatemala, se sono generalmente sane nella parte alta del territorio, non può dirsi altrettanto per le regioni situate al disotto dei duemila piedi sul livello del mare.

Lo Stato non possiede terreni preparati per ricevere immigranti e non accorda compensi ai promotori di colonizzazioni. La maggior parte delle terre non ancora appropriate o coltivate si trovano nelle zone malsane. Nello scorso anno il Governo della Repubblica respinse una domanda di introduzione di duemila famiglie agricole di provenienza dall'Europa, fatta a condizione che fossero concesse circa 100 ettari di terreno per ogni famiglia nelle proprietà dello Stato e in determinate regioni, giudicando che la domanda stessa non era conforme alle leggi vigenti nè alle convenienze dell'industria agricola locale. Un'altra proposta fatta nello scorso anno al Governo della Repubblica, per parte di una Compagnia di colonizzazione Nord-Americana, che esigeva che fosse garantito ad ogni colono la proprietà di circa 100 ettari di terreno, non fu parimente accolta perchè la legge d'immigrazione accorda all'immigrante, dopo che ha risieduto qualche tempo nel paese e dimostrato buona condotta ed operosità, soltanto due ettari di terreno

---

(1) Veggasi il testo della legge sull'immigrazione nella Repubblica del Guatemala del 25 gennaio 1896 nel *Bollettino dell'emigrazione*, n. 19, anno 1905.

*in luogo scelto dal Governo.* Oltre di ciò, il Governo della Repubblica, non crede opportuno di fare concessioni gratuite di terreni a cittadini stranieri, ma di favorire di preferenza gli indigeni a divenire proprietari.

L'agricoltura ha deficienza di braccia, ma i lavori, che l'indigeno compie in località insalubri, non potrebbero essere eseguiti dai coloni italiani. Nelle città gl'immigranti troverebbero difficilmente da collocarsi, non essendovi finora bisogno d'altra mano d'opera. Nelle campagne il salario di 3 o 4 pesos al giorno (lire 1.20 od 1.60, al cambio attuale di 40 centesimi per pesos), non conviene al colono italiano.

#### Un sindacato per la messa in valore del caffè nel Brasile.

Il rinvio nel prezzo del caffè e la crisi agricola ed economica che ne è seguita per gli Stati del Brasile, in cui il caffè forma la maggiore produzione, ha dato origine a vari progetti di riforme e di sindacati.

Uno degli ultimi progetti presentati sulla valorizzazione del caffè, fu elaborato dal signor Alessandro Siciliano, amministratore-direttore della *Companhia Mecanica e Importadora de São Paulo*.

Il progetto del signor Siciliano fu dapprima sottoposto all'esame della *Sociedade Paulista de Agricultura de São Paulo* (1) che emise parere favorevole e deliberò di darne comunicazione, insieme al proprio favorevole parere, al Presidente della Repubblica e ai Presidenti degli Stati nei quali prevale la cultura del caffè, come pure a tutte le istituzioni che si occupano degli interessi dell'agricoltura.

Le ragioni pro e contro il progetto furono discusse con vivo interesse nella stampa e in pubbliche conferenze.

Nel settembre dello scorso anno sotto la presidenza del dott. Giorgio Tibiricà, presidente dello Stato di San Paolo, ebbe luogo una riunione delle Commissioni finanziarie delle due Camere legislative per esaminare il progetto del signor Siciliano.

Le Commissioni finanziarie delle due Camere deliberarono di appoggiare, ciascuna nella rispettiva sede, un progetto di legge che autorizzasse il Governo dello Stato ad entrare in trattative con gli Stati di Rio de Janeiro, Minas Geraes, nonché col Governo federale, per adottare le misure opportune per la valorizzazione del caffè, prendendo per base il piano elaborato dal signor Siciliano.

(1) Il testo del parere emesso dalla Commissione nominata dalla *Sociedade Paulista de Agricultura*, può vedersi nella pubblicazione della Società stessa intitolata *Valorização do Café — Bases do contracto entre um Syndicato e o Governo Federal apresentadas a Sociedade Paulista de Agricultura pelo Socio effectivo Alexandre Siciliano - S. Paulo, Duprat e C. 1903*

Crediamo non inutile, a cagione dei numerosi nostri connazionali direttamente o indirettamente interessati nella cultura e nel raccolto del caffè al Brasile, di dare un cenno di questo progetto, secondo notizie pervenuteci dalle nostre autorità consolari.

Considerando che i tre Stati di San Paolo, Minas Geraes e Rio de Janeiro i quali producono circa tre quarti del caffè che si raccoglie nel mondo, ossia dalle 720 mila alle 780 mila tonnellate, e che essi potrebbero da soli dominare il mercato del caffè, mentre attualmente avviene il contrario, il signor Siciliano propone di costituire un sindacato con un capitale dai 10 ai 20 milioni di sterline, allo scopo di ritirare dai fazendieri una parte considerevole o tutto il caffè che si produce nei tre Stati.

Il signor Siciliano ritiene che il sindacato potrebbe comprare il caffè in ragione di *reis* 6000 per ogni 10 chilogrammi (tipo 7 americano) mentre ora non costa che *reis* 3800 e da qualche tempo si aggira intorno ai *reis* 4000. Il fazendiere, valendosi del sindacato guadagnerebbe così 2000 *reis* lordi per ogni 10 chilogrammi, ossia *reis* 12 mila per ogni sacco di 60 chilogrammi, pur restando libero di vendere il suo caffè a chi meglio gli aggrada. Il vantaggio pel fazendiere o produttore di caffè sarebbe notevole, sebbene, in altri tempi, il prezzo del caffè sia stato anche maggiore.

Per compensare il sindacato del capitale impiegato, delle spese di amministrazione e dei rischi, l'autore del progetto stabilisce che si assegni al sindacato *reis* 1500 per ogni sacco di caffè consegnato dai fazendieri.

Per il pagamento al sindacato di tale compenso lo Stato o gli Stati dovrebbero applicare una sovrimposta al caffè esportato o consegnato al sindacato per essere esportato. La tassa di esportazione è attualmente dell'11 per cento sul valore del caffè (tipo 7 americano); a questa tassa si aggiungerebbe l'addizionale di *reis* 1000 per ogni sacco (1).

(1) Crediamo opportuno di riportare qui appresso il parere emesso dalla Commissione nominata dalla *Sociedade Paulista de Agricultura*, alla quale fu sottoposto in esame il progetto Siciliano:

La Commissione non mette in dubbio che il progetto deve essere esaminato sotto molteplici aspetti, cioè dai punti di vista economico, agricolo, politico-internazionale, nonché quello della sua opportunità. Tutto questo, peraltro, eccede l'incarico che le fu affidato, poiché spetta al Governo federale e agli Stati interessati l'esame e lo studio di quelle questioni, d'altro lato fondamentali.

La Commissione ritiene che debba soltanto studiarlo dal punto di vista commerciale, cioè, se il sindacato, organizzato secondo le basi proposte, conseguirà nel tempo stabilito:

- 1° la regolarizzazione della produzione;
- 2° la riduzione della quantità disponibile;
- 3° la stabilità e il miglioramento dei prezzi.

Tali sono, in effetto, i tre obiettivi immediati che il progetto ha di mira e per ot-

Il console generale d'Italia in San Paolo fa le seguenti considerazioni sulle conseguenze finanziarie che deriverebbero per produttori e per gli Stati brasiliani.

Supposto che i tre Stati, Minas, Rio de Janeiro, San Paolo, esportino 12 milioni di sacchi di caffè (720 mila tonnellate) al prezzo di *reis* 36,000 il sacco, ne ricaverebbero *contos* 432,000, essendo attualmente il costo del caffè di *reis* 24,000 il sacco, il valore totale del caffè venduto ascenderebbe a *contos* 288,000. Il maggiore introito di *contos* 144,000 che si ricaverebbe nella vendita del caffè al sindacato, andrebbe a vantaggio dei fazendieri. Calcolato poi l'ammontare della tassa di esportazione dell'11 per cento sul valore dei 12 milioni di sacchi si avrebbe pel caffè acquistato dal sindacato, *contos* 47,520, e pel caffè venduto al prezzo odierno *contos* 31,680; la dif-

tenere i quali propone la stipulazione di un contratto, per otto anni, con le autorità competenti, sotto le seguenti clausole generali:

1° il sindacato si obbliga a comperare durante la durata del contratto il caffè prodotto nel Brasile, fino al massimo di 15 o 16 milioni di sacchi;

2° pagare a prezzi minimi determinati.

E il Governo:

a) a decretare leggi proibitive di nuove piantagioni;

b) a pagare un premio per sacco sopra tutto il caffè che sia prodotto nel Brasile e esportato.

Per garanzia della sua esecuzione il sindacato darà una cauzione di un milione di lire sterline in titoli a scelta del Governo.

Queste le linee generali del progetto. La Commissione dichiara che il piano presentato riassume in una combinazione felice tutto quanto fu proposto per la valorizzazione del caffè, per mezzo di sindacati, eliminando gli inconvenienti.

Infatti tutti i sindacati avevano il difetto di condurre inevitabilmente al monopolio, abolendo la concorrenza tanto vantaggiosa ai produttori e tendendo a una completa disorganizzazione del vasto meccanismo commerciale che serve di veicolo alla distribuzione del caffè. Mercè il disegno del signor Siciliano, che consiste nell'assegnare una tassa addizionale per ogni sacco di caffè esportato, sono messi in salvo i grandi interessi connessi a questa importante industria agricola: l'andamento degli affari non soffre interruzione di continuità e il monopolio non è più il principio vitale del sindacato.

La Commissione, prima di elaborare il suo parere, invitò ad una conferenza l'autore del progetto per interrogarlo su due questioni. La prima si riferiva alla possibilità che il sindacato venisse a perturbare il corso naturale del cambio per la quantità che, per caso, esistesse nei porti brasiliani. A questa obiezione il signor Siciliano osservò che: risiedendo il lucro del sindacato nel commercio d'esportazione, esso non avrebbe vantaggio alcuno di conservare la merce nel paese; ed inoltre che, per la natura e forma di detto lucro, conviene al sindacato stesso di comprare la minore quantità possibile, giacchè tanto minore sarà il capitale impiegato, tanto maggiore sarà la tassa d'interesse che ne ritrarrà, e che finalmente il Governo potrebbe limitare la quantità massima da tenere in riserva. La seconda obiezione riguardava la condizione privilegiata in cui si poneva il sindacato per svolgere la speculazione in danno dell'agricoltura. Sebbene il suo scopo essenziale consista nell'elevazione del prezzo del caffè, tuttavia la sua struttura generale si assomiglia a ciò che il commercio moderno conosce sotto la denominazione di "accaparement de spéculation". Il sindacato di speculazione ha per iscopo la compera di una mercanzia in

ferenza in più a favore degli Stati sarebbe di *contos* 15,840. Aggiungendo a questa somma l'addizionale di *reis* 1000 per ogni sacco, cioè *contos* 12,000 si avrebbe un ricavo di *contos* 27,840 da ripartire fra il sindacato e gli Stati. Al sindacato nella ragione, come si è detto, di *reis* 1500 per ogni sacco di caffè consegnatogli dai fazendieri, spetterebbe un utile di *contos* 18,000 e ai tre Stati la differenza, cioè *contos* 9840. Il sindacato poi, indipendentemente dall'incasso di *contos* 18,000, si troverebbe nelle condizioni di un negoziante, il quale guadagna se riesce a vendere caro ciò che ha comperato a buon mercato e che perde nel caso contrario.

Le due Camere legislative dello Stato di San Paolo approvarono il progetto di legge concernente la cosiddetta valorizzazione del caffè, presentato in seguito agli studi delle Commissioni finanziarie, come pure l'accordo fra

quantità tale da impedire l'offerta e da determinare la domanda in modo da elevare i prezzi, effettuando solo allora la vendita. La sua grande arma consiste nel *jeu de bascule* per mezzo del quale rialza la quotazione quando vende e la riduce quando compra. La concentrazione della mercanzia e la perturbazione momentanea del mercato sono le carte colle quali gioca. Dalla tassa addizionale per ogni sacco risulterebbe per il sindacato proposto un elemento di superiorità quasi invincibile. Però se ciò basta per dominare il mercato garantendo un prezzo minimo, nello stesso modo potrebbe operare *ad libitum* sul mercato stesso determinando perturbazioni ed instabilità.

Per ovviare a questo pericolo, si propose di aggiungere al progetto il seguente articolo:

“ Il Sindacato non potrà effettuare compere a prezzi più elevati dei minimi stabiliti, nè potrà vendere a meno del 10 per cento sopra di questi stessi prezzi minimi ...

Questo articolo provvede ad evitare ogni possibile speculazione, inquantochè se il sindacato non può comprare che per il prezzo *X* e non può vendere che per il valore *Y*, è chiaro che vengono meno gli elementi, senza i quali quell'operazione si rende ineffettuabile.

Come ebbe occasione di dichiarare l'autore stesso del progetto, questo contiene soltanto le linee generali per un contratto. Però il compito della Commissione non era quello di esaminare il progetto in tutti i suoi particolari, ma semplicemente nelle sue grandi linee, alcune delle quali dovranno essere ritoccate, come, ad esempio, la riduzione del termine del contratto; l'elevazione delle basi minime; l'accettazione, come termine della limitazione della cultura, di quello già stabilito dallo Stato. La restrizione della durata del contratto sembra quella che richiede maggiori modificazioni. Questa è più apparente che reale, perchè, secondo i dati forniti dall'autore, la posizione della quantità disponibile in relazione al consumo, che è sempre in aumento, e alla produzione che è invece stazionaria, costituirà una solida garanzia per la stabilità dei prezzi più elevati nei quali il sindacato farà, e con profitto, la liquidazione della quantità che sia stata obbligata a tenere in riserva, a norma delle clausole del contratto, oltre alla possibilità di riformare tale restrizione.

La regolarità della quotazione per lo meno fino ai prezzi minimi, è uno dei buoni effetti del progetto, soprattutto nel periodo penoso in cui l'agricoltura ha bisogno di aiuto per il ristabilimento del credito, per il compimento dei lavori rurali e perchè sia garantita la stabilità del personale agricolo.

La Commissione è, inoltre, di parere che il progetto meriti l'approvazione della Società Paulista di Agricoltura come un valido contributo per la soluzione del problema del caffè, tanto più che le sue linee generali già si trovano consacrate in un progetto di legge presentato al Congresso Federale dal dott. Candido Rodrigues.

il Governo dello Stato di San Paolo e quelli degli altri due Stati. Fu dopo tali accordi che il Senato federale fino dal dicembre scorso approvava quest'altro progetto di legge.

« Il Governo federale potrà assumere le operazioni di credito che per avventura faranno i Governi degli Stati interessati allo scopo di conseguire la valorizzazione del caffè, alle condizioni qui appresso indicate :

a) Gli Stati daranno all'Unione una garanzia in oro sufficiente pel pagamento degli interessi e per l'ammortizzazione del prestito (ossia del denaro occorrente per la esecuzione delle operazioni intese a conseguire la valorizzazione del caffè ; leggi : progetto Siciliano) ;

b) Questa garanzia avrà carattere definitivo per tutta la durata del prestito e non dipenderà dalle leggi revocabili di anno in anno dal potere legislativo degli Stati ;

c) Il ricavo dell'operazione di credito dovrà essere applicato esclusivamente a mantenere un prezzo *minimum* del caffè destinato all'esportazione ;

d) Tutti i lucri derivanti dalle operazioni di valorizzazione saranno applicati dall'ammortizzazione del prestito.

Del presente progetto dovrà occuparsi ora l'altra Camera del Congresso federale, cioè quella dei deputati. I fautori del progetto sono in maggioranza e le probabilità sono in favore della sua attuazione.

Molte sono le modificazioni introdotte dalla critica e dai poteri legislativi al progetto Siciliano. Principalissima è quella in virtù della quale gli Stati interessati prenderebbero il posto del sindacato. Nel progetto di legge votato dal Senato federale non si parla di sindacati ; sono i Governi interessati alla valorizzazione del caffè che dovranno fare le operazioni di credito necessarie per disporre di un grande capitale, ed è soltanto agli Stati che il Governo federale dovrà prestare la sua garanzia, subordinata a quella che gli Stati interessati dovranno a lui stesso.

Altre modificazioni e semplificazioni importanti sono state introdotte nel progetto primitivo, concernenti l'imposta del caffè esportato, ecc., ma in complesso, esso sembra di prossima attuazione.

## ATTI DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DEL COMMISSARIATO

Regio decreto in data 8 marzo 1906, n. 73, per la nomina di due membri del Consiglio dell'emigrazione (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 7 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione, e 20, 21 e 22 del regolamento per la esecuzione della legge medesima, approvato con Nostro decreto del 10 luglio 1901, n. 375;

Visto il nostro decreto in data 29 gennaio 1905, col quale sono nominati tre membri del Consiglio della emigrazione pel triennio 1905-1907;

Viste le dimissioni date dagli onorevoli Luzzatti prof. Luigi e Pantano dott. Edoardo da membri del detto Consiglio;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

Sono accettate le dimissioni da membri del Consiglio dell'emigrazione degli onorevoli LUZZATTI prof. LUIGI e PANTANO dott. EDOARDO e sono nominati in loro vece a far parte del detto Consiglio, per il termine del triennio 1905-1907, gli onorevoli signori:

NITTI FRANCESCO SAVERIO, deputato al Parlamento,

MATERI PAOLO, deputato al Parlamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 marzo 1906.

VITTORIO EMANUELE.

GUICCIARDINI.

(1) Vedi *Gazzetta Ufficiale* del 21 marzo 1906, n. 67.

Regio decreto in data 15 marzo 1906, che nomina il presidente e il vice-presidente del Consiglio dell'emigrazione (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto in data 29 gennaio 1905, col quale sono nominati i tre membri del Consiglio dell'emigrazione pel triennio 1905-1907;

Visto il decreto in data 9 febbraio 1905, del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri, col quale si costituisce il Consiglio dell'emigrazione per lo stesso periodo 1905-1907;

Visto che con le dimissioni degli onorevoli Luzzatti prof. Luigi e Pantano dott. Edoardo, accettate con Nostro decreto dell'8 marzo 1906, n. 73, sono rimaste vacanti le cariche di presidente e di vice-presidente del detto Consiglio;

Visto l'articolo 21 del Regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901 n. 23 sull'emigrazione, approvato con Nostro decreto del 10 luglio 1901 n. 375;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.*

Sono nominati rispettivamente presidente e vice-presidente del Consiglio dell'emigrazione, per il termine del triennio 1905-1907:

L'on. DAL VERME conte LUCHINO, deputato al Parlamento, *presidente*.

L'on. BODIO prof. LUIGI, senatore del Regno, *vice-presidente*.

Il ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 15 marzo 1906.

VITTORIO EMANUELE.

GUICCIARDINI.

(1) Vedi *Gazzetta Ufficiale* del 30 marzo 1906, n. 75.

Decreto ministeriale 19 aprile 1906 che nega l'iscrizione nella patente di vettore della Società Ligure Brasiliana di navigazione del piroscafo " *Napolitano* „.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI.

Vista la istanza in data 3 febbraio 1906, colla quale il vettore Società Ligure Brasiliana di navigazione domanda che gli sia concessa l'iscrizione in patente del piroscafo *Napolitano*;

Ritenuto che il detto piroscafo, sia per la sua antica costruzione, sia per le sue condizioni generali, non dà sufficiente affidamento di un buon servizio di trasporto degli emigranti e di sicurezza dei medesimi;

Visto l'articolo 13 della legge sulla emigrazione, penultimo capoverso;

Sul parere conforme del Consiglio dell'emigrazione, espresso nella adunanza del 2 marzo 1906 e confermato nell'adunanza successiva del 14 stesso mese;

Decreta:

La patente di vettore di emigranti concessa alla Società Ligure Brasiliana di navigazione rimane limitata ai piroscafi attualmente iscritti nella patente medesima.

Fatto in doppio originale.

Dato a Roma, 14 aprile 1906.

*Il Ministro:* GUICCIARDINI.

Decreto ministeriale 14 aprile 1906 che nega la concessione della patente di vettore alla Società Frank Zotti Steamship Company di Nuova York.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI.

Vista la istanza in data 13 ottobre 1905, colla quale la Società Frank Zotti Steamship Company di Nuova York domanda la concessione della patente di vettore d'emigranti ai sensi della legge sulla emigrazione colla iscrizione nella detta patente del piroscafo *Brooklyn*;

Letta la relazione del Commissariato;

Ritenuto che la detta Società, per possedere un unico piroscafo, per essere questo di antica costruzione e di deficienti caratteristiche nautiche, non dà bastevole affidamento di un buon servizio di trasporto degli emigranti e di sicurezza dei medesimi;

Visto l'art. 13, penultimo capoverso, della legge sulla emigrazione;

Sul parere conforme del Consiglio dell'emigrazione, espresso nella adunanza del 2 marzo 1906;

Decreta:

È negata alla Società Frank Zotti Steamship Company di Nuova York la patente di vettore di emigranti.

Fatto in doppio originale.

Dato a Roma, 14 aprile 1906.

*Il Ministro: GUICCIARDINI.*

#### Circolari del Ministero degli affari esteri.

Circolare n. 21, in data 30 novembre 1905, ai Prefetti e Sottoprefetti, Procuratori generali presso le Corti di appello, Procuratori del Re presso i Tribunali e agli Ufficiali diplomatici e consolari, relativa al rilascio dei passaporti per l'estero.

*Firma del passaporto da parte del titolare.* — Questo Ministero venne ripetutamente informato che non tutti i sindaci del Regno si attengono strettamente alle norme in vigore, in quanto concerne la firma dei passaporti per l'estero, da parte dei titolari, oppure l'indicazione che il titolare è analfabeta.

Avviene, infatti, spesso che il sindaco, o la persona da esso delegata, non consegna il passaporto al titolare dopo averlo fatto da lui firmare in propria presenza, o dopo aver apposto l'annotazione che egli è analfabeta, ma lo consegna a parenti di lui, o ad intermediari, affinché glielo rimettano o glielo mandino all'estero, se egli (cosa che, purtroppo, qualche volta avviene) è già uscito dal Regno.

Questo procedere, più che una biasimevole arrendevolezza, costituisce una colpa, ed è fonte di gravi inconvenienti.

La mancanza di firma del titolare o la mancanza dell'altra predetta annotazione, oltrechè facilita la fraudolenta cessione del passaporto da individuo a individuo, danneggia l'onesto operaio, il quale, credendo che il passaporto sia perfetto nella forma in cui gli venne rilasciato o spedito, non si cura, se sa scrivere, di firmarlo, e lo esibisce, incompleto, all'autorità estera che gliene faccia domanda. Questa, che non trova nel passaporto le garanzie ed i mezzi necessari di confronto per stabilire l'identità di persona, fa accompagnare il possessore al regio Consolato, affinchè proceda alle occorrenti investigazioni. Di qui perdite di tempo e corrispondenze superflue che sarebbero evitate se tutti i sindaci ottemperassero alle vive raccomandazioni loro fatte, in simile materia, colla circolare ministeriale n. 5 del 4 aprile del 1905.

La lamentata irregolarità è diventata ora così frequente, che io debbo fare appello ai signori prefetti, sottoprefetti, e commissari distrettuali, e pregarli di voler richiamare i sindaci dei rispettivi circondari all'esatta osservanza delle norme vigenti, in forza delle quali il passaporto deve essere consegnato al titolare in persona, dopo che egli lo abbia firmato, o dopo che il sindaco, o il suo delegato, vi abbia apposto la dichiarazione che il titolare è analfabeta.

*Connotati di chi chiede il passaporto.* — Ed un'altra raccomandazione è da rinnovarsi ai sindaci in questa circostanza: che, cioè, i connotati di chi chiede il passaporto siano iscritti nel *nulla osta* (di dove devono, poi, essere trascritti sul passaporto) con scrupolosa precisione, affinchè gli stessi sopra ricordati inconvenienti non si verificino, come spesse volte è avvenuto, per il modo inesatto, od incompleto con cui sono date le suddette indicazioni.

*Certificati penali.* — La circolare n. 5 di questo Ministero, in data 4 aprile 1905, concernente la concessione di passaporti per l'estero, accenna (pag. 35 del fascicolo) ai casi, in cui dovrebbe assoggettarsi alla tassa di bollo il certificato penale di cui vogliono munirsi gli emigranti diretti agli Stati Uniti.

Riesaminata, peraltro, questa materia d'accordo coi Ministeri di grazia e giustizia e delle finanze, per quanto riguarda l'*emigrazione in generale*, e tenuti presenti l'articolo 5 della legge sull'emigrazione, 31 gennaio 1901, n. 23, e l'articolo 27, n. 10, del testo unico delle leggi sulle tasse di bollo, approvato con regio decreto 4 luglio 1897, n. 414, si stabilirono le seguenti norme:

1° i certificati penali, chiesti dai sindaci nell'interesse di chi emigra *a scopo di lavoro*, o chiesti direttamente da coloro che emigrano *a scopo di lavoro*, sono esenti dalla tassa di bollo, qualunque sia la destinazione dell'emigrante, ed anche nei casi in cui l'esibizione del certificato penale non sia obbligatoria nel paese di destinazione;

2° sotto la denominazione di *emigranti a scopo di lavoro* si comprendono gli operai in genere, i contadini, i braccianti, i giornalieri, i venditori ambulanti e simili; e si devono escludere, quindi, dall'esenzione tutti coloro che si recano all'estero per esercitarvi commerci, professioni liberali e simili;

3° se la domanda del certificato penale gratuito è fatta dal sindaco, questi dichiarerà, nella domanda stessa, che il documento è chiesto nell'interesse di un *emigrante a scopo di lavoro*; se, invece, è fatta direttamente dall'interessato, questi dovrà presentare, a corredo di essa, un certificato, in carta libera, del sindaco, che attesti essere egli un *emigrante a scopo di lavoro*;

4° i certificati penali esenti da tassa di bollo dovranno portare la menzione seguente: " Rilasciato in carta libera giusta dichiarazione del sindaco di . . . . ., attestante che il titolare *emigra a scopo di lavoro* „.

*Persone che accompagnano il titolare del passaporto* — La pagina 5 del passaporto è destinata a registrare le persone che accompagnano il titolare, con indicazione della loro età. Ora, sia affinché si possa meglio provvedere alla tutela dei minorenni, sia per porre i regi consoli in grado di determinare l'epoca precisa in cui un giovane debba rispondere agli obblighi della leva, sia per altre constatazioni da farsi all'estero, occorre che si iscriva, nella colonna *osservazioni*, la data di nascita (giorno, mese ed anno) di ciascuna delle persone che figurano nella predetta tabella.

*Nulla osta prefettizio.* — Avviene talora che le Autorità prefettizie respingano alle regie Autorità consolari, con dichiarazione negativa, le domande di *nulla osta* per passaporto, motivando il rifiuto dal fatto che la persona cui il regio console dovrebbe rilasciare il passaporto già ne fu munita entro i tre anni anteriori alla domanda stessa.

Questo rifiuto non trova giustificazione in alcun testo di legge o di regolamento. Un cittadino dimorante all'estero può aver perduto, per smarrimento, per incendio, per furto, o per altra circostanza indipendente dalla propria volontà, il passaporto; ed il console, dopo fatte le necessarie investigazioni, rimane giudice dell'opportunità di rilasciarne uno nuovo, oppure di negarlo.

Le Autorità prefettizie vorranno adunque emettere in simili casi, se altro ostacolo non esiste, il *nulla osta*, limitandosi a indicare sul medesimo che il richiedente ha ottenuto altro passaporto da meno di tre anni, e la data della concessione.

*Inscrizione nel registro di anagrafe.* — La circolare di questo Ministero, in data 4 aprile 1905, n. 5, nota essere indispensabile che chi domanda il *nulla osta* sia stato precedentemente iscritto nei registri di anagrafe del comune. Ma giova avvertire che ciò era detto, e sussiste, per quanto concerne i *nulla osta* da emettersi dai sindaci; allorchè, cioè, chi chiede il passaporto è presente e può sempre farsi inscrivere nei detti registri, od esservi iscritto d'ufficio.

Ma la cosa è ben diversa se si tratti di *nulla osta* prefettizi, da spedirsi ai regi consoli. In tali casi il cittadino che domanda il passaporto si trova all'estero, e se non figura nelle liste della popolazione stabile di un comune del regno, questo non può costituire motivo sufficiente perchè gli si neghi il *nulla osta*, semprechè al Prefetto consti che il suo atto di nascita trovasi iscritto, o trascritto, nei registri di stato civile di un comune della provincia, o che, anche essendo nato in altro comune, od all'estero, ha concorso alla leva militare nella provincia ed ha compiuto ogni suo obbligo relativamente ad essa.

Rimane, adunque, stabilito che, per ciò che riguarda i cittadini residenti all'estero, la semplice mancanza d'iscrizione nei registri di

popolazione di un comune del Regno non è d'ostacolo a che la domanda consolare di *nulla osta* abbia il debito corso, salvo all'Autorità prefettizia di apporre al *nulla osta* le annotazioni che crederà opportune, e lasciato al console di procedere ad ogni investigazione che le annotazioni stesse dimostrino necessaria.

*Il Sottosegretario di Stato: FUSINATO.*

**Circolare n. 145, in data 2 febbraio 1906, ai Prefetti e Sottoprefetti e ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, concernente i certificati per vertenze relative ad infortuni sul lavoro all'estero.**

Il Ministero delle finanze, interpellato circa la possibilità del rilascio gratuito dei vari documenti e certificati, richiesti per vertenze relative ad infortuni sul lavoro che si svolgono all'estero, ha risposto quanto segue:

“ I certificati di miserabilità, certificati medici, gli stati di famiglia occorrenti agli emigrati italiani nelle vertenze relative alle indennità per infortuni sul lavoro, sollevate in paesi esteri, in quanto si tratti di operai, contadini, braccianti, giornalieri, venditori ambulanti e simili, vanno esenti da tassa di bollo, a sensi dell'articolo 22, n. 23, della legge 4 luglio 1897, n. 414, purchè negli stessi atti si faccia risultare della condizione delle persone.

“ Così pure i certificati dello stato civile occorrenti ai detti emigranti per le contestazioni anzidette, in quanto si tratti di persone povere, potranno andare esenti da tassa di bollo ai sensi del citato articolo 22, n. 25, a condizione che negli stessi certificati risulti della povertà delle parti interessate, mediante menzione del certificato di povertà inviato dal Console „.

Invito le autorità comunali a curare l'esatta osservanza delle norme sopra indicate.

*Pel Ministro: CAPECE MINUTOLO.*

Circolare n. 6, in data 13 aprile 1906, ai Prefetti e Commissari distrettuali, ai Sindaci e agli Ufficiali diplomatici e consolari, concernente gli atti di chiamata e passaporti.

L'articolo 1 del regio decreto 20 novembre 1902, n. 523, che modifica l'articolo 3 del regio decreto 31 gennaio 1901, n. 36, sul rilascio di passaporti per l'estero, dispone doversi negare l'emissione del *nulla osta* e la concessione del passaporto alle persone soggette ad essere respinte dal paese di destinazione in virtù delle norme localmente in vigore sull'immigrazione.

I casi che possono dar luogo a reiezione non sono, però, sempre nettamente definiti dalle leggi straniere: epperò taluni Sindaci del Regno hanno adottato il temperamento di esigere, quando trattisi di donne sole, di giovanetti, di individui in età avanzata, di persone, insomma, delle quali sia dubbia l'ammissione nel paese di destinazione, la presentazione di un *atto di chiamata*: di un atto, cioè, dal quale risulti che una persona già stabilita all'estero, chiama presso di sé l'emigrante, si obbliga a fornirgli il necessario affinché non cada a carico della pubblica beneficenza, ed a prestare le debite garanzie presso le autorità preposte all'immigrazione, perchè al chiamato sia permesso lo sbarco.

Avviene talora che lo stesso emigrante si provvede di propria iniziativa dell'atto di chiamata e lo esibisce al Sindaco per ottenere la emissione del *nulla osta*.

E poichè tali atti devono, per aver valore nel Regno, essere legalizzati dal Ministero degli affari esteri, fu proposto il quesito se, quando il chiamato vada all'estero *a scopo di lavoro*, o vada a raggiungere la famiglia, o persona di famiglia, che già trovasi all'estero *a scopo di lavoro*, gli atti stessi si debbano esentare dalla tassa di bollo e da quella di legalizzazione (articolo 5 della legge sull'emigrazione ed articolo 6 del regio decreto sulla concessione di passaporti per l'estero).

Al quesito, esaminato da questo Ministero e da quello delle finanze, fu data la seguente soluzione:

1° gli atti di chiamata concernenti persone circa le quali siavi dubbio che possano essere respinte dal paese di destinazione in virtù

delle norme localmente in vigore sull'immigrazione (giovanetti, donne con figli in tenera età, o donne sole, inadatte a proficuo lavoro, persone in età avanzata, ed, in genere, chi ha bisogno dell'appoggio di qualcuno al momento dell'arrivo), sono esenti, sotto l'osservanza delle condizioni indicate nei numeri 2 e 3, della tassa di bollo e da quella di legalizzazione;

2° la trasmissione dell'atto al Ministero degli affari esteri deve essere fatta dal Sindaco, con obbligo a questo di unirvi un certificato proprio, in carta libera, dal quale risulti che il chiamato emigra *a scopo di lavoro*, oppure che va a raggiungere la famiglia, o persona di famiglia, che già trovasi all'estero *a scopo di lavoro*;

3° della produzione del certificato sarà fatta menzione nella legalizzazione ministeriale.

Ciò per quanto riguarda le formalità da compiersi nel Regno.

Per quel che concerne la compilazione o la legalizzazione degli atti di chiamata per parte degli Uffici consolari, è evidente che le dette operazioni dovranno essere gratuite ogniquale volta riguardino le indicate categorie d'individui, e siano chieste da persona di famiglia (ascendente, discendente, coniuge, fratello o sorella) del chiamato, la quale trovisi all'estero *a scopo di lavoro*.

Giova qui ricordare che l'atto di chiamata è all'infuori delle circostanze specificate nella presente circolare, un documento superfluo, fonte di inutili spese e di perdite di tempo per gli emigranti; per cui i signori Sindaci vorranno limitarsi ad esigere la presentazione dell'atto stesso nei soli casi in cui le condizioni di età, o le condizioni fisiche dell'emigrante siano tali da far temere che esso possa essere respinto al porto di provenienza.

Così, non si dovrà imporre la presentazione di detto documento alle donne maggiorenni atte a proficuo lavoro, anche se viaggino sole, ed ai giovani prossimi alla maggiore età, i quali siano di sana e robusta costituzione e muniti del consenso previsto dall'articolo 3 del regolamento sulla concessione di passaporti per l'estero.

Occorre, insomma, inceppare quanto meno sia possibile la partenza di chi voglia spiegare all'estero la propria attività e si mostri perfettamente idoneo ad affrontare la prova.

*Il Sotto-Segretario di Stato: P. DI SCALEA.*

**Circolari del Commissariato dell'emigrazione.**

Circolare, n. 7378/21, in data 14 giugno 1905, ai Prefetti del Regno, intorno alle responsabilità dei vettori di emigranti per ogni atto e obbligazione di ogni loro rappresentante o incaricato.

*Vettori di emigranti.* — Come è noto alla S. V. Illustrissima, per l'articolo 16 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, i vettori sono civilmente responsabili di ogni atto dei loro rappresentanti in materia di emigrazione, e per l'articolo 13, ultimo capoverso, della stessa legge i vettori rispondono, con la propria cauzione, dello adempimento di tutte le obbligazioni di ogni loro rappresentante, o incaricato, come del pagamento delle pene pecuniarie a cui questi fossero condannati.

Perchè queste disposizioni di legge possono avere piena applicazione, prego la S. V. di attenersi alle seguenti norme :

*Commissioni arbitrali per l'emigrazione.* — In ogni caso in cui sia presentato un reclamo per risarcimento di danni o per restituzioni di somme o per altre ragioni (a norma dell'articolo 26 della legge suindicata) contro un rappresentante di vettore, occorre che il giudizio si svolga in contraddittorio non solo del rappresentante, ma anche del vettore che lo ha nominato. Quindi la citazione a comparire e la notificazione della sentenza fatte mediante lettera raccomandata (a norma dell'articolo 84 del regolamento approvato con regio decreto 10 luglio 1901) debbono essere dirette così al rappresentante come al vettore.

Occorre appena avvertire che, per escutere, occorrendo, la cauzione, è necessario che sia stata pronunciata regolare sentenza di condanna contro il vettore, e che pertanto egli deve essere citato in persona propria acciocchè possa far valere le sue ragioni. Del pari evidente è la necessità che la sentenza da eseguirsi in danno del vettore gli sia notificata regolarmente.

*Contravvenzioni in materia di emigrazione commesse da rappresentanti di vettore.* — Nei casi in cui i rappresentanti di vettore si

rendano colpevoli d'infrazioni alla legge e al regolamento sull'emigrazione, è necessario che siano denunziati all'autorità giudiziaria anche i vettori che li hanno nominati, e che rispondono civilmente di ogni atto dei loro rappresentanti in materia di emigrazione. E prego pertanto la S. V. Illustrissima perchè si compiaccia di dare istruzioni in tal senso agli ufficiali di polizia giudiziaria dipendenti da codesta Prefettura.

Infine, perchè sia possibile provvedere alla esatta applicazione delle norme suindicate, accludo alla presente un elenco dei vettori che hanno patente, con l'indicazione della loro sede. Per le Società si indicano i rappresentanti legali (1).

Prego la S. V. Illustrissima di favorire un cenno di ricevuta della presente.

(1) Segue l'elenco dei vettori muniti di patente.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA (Sede in Roma).

*Direttori Generali:* Crespi Agostino di Francesco e Fileti Michele di Enrico (Roma).

*Delegati alla firma:* Moreno Enrico fu Filippo e Gallo Bartolomeo Giuseppe fu Ippolito (Genova) — Wrzy Gustavo di Domenico e Ferrero Michele fu Domenico (Napoli). — Di Salvo Giacomo di Vincenzo, Medici Gaetano di Trifonio e Ugdulena Giovanni Battista di Francesco (Palermo). — Barzilai Giusto di Giuseppe e Rosati Alfredo di Filippo (Roma). — Caprile Tito fu Tito (Venezia). — Garnier Oreste di Leopoldo (Messina).

LA VELOCE (Sede in Genova).

*Amministratore Delegato:* Brizzolesi Arturo di Giovanni (Genova).

*Direttore:* Brunelli Domenico fu Gilberto (Genova).

*Delegati alla firma:* Macchi Cesare Augusto fu Filippo (Genova). — Mattioli Raffaele fu Francesco Paolo (Napoli).

LA LIGURE BRASILIANA (Sede in Genova).

*Amministratore Delegato:* Repetto G. Battista fu Giuseppe (Genova).

*Delegato alla firma:* Cormagi Domenico fu Salvatore (Genova).

ITALIA (Sede in Genova).

*Direttore:* N. N.

*Delegato alla firma:* Passalacqua Marco di G. Battista (Genova).

SOCIETÀ ANONIMA GENOVESE DI NAVIGAZIONE A VAPORE (Sede in Genova).

*Amministratore Delegato:* Pastorino Gerolamo di Pietro.

*Delegato alla firma:* Bisio Luigi Angelo di Lazzaro (Genova).

ZINO OTTAVIANO (vulgo OTTAVIO) di Giuseppe (con domicilio in Genova).

*Delegato alla firma:* Cormagi Angelo fu Salvatore (Genova).

LA PATRIA (Sede in Napoli).

*Amministratore delegato:* De Luca Vincenzo di Antonio (Napoli).

Circolare, n. 12236/43, in data 16 settembre 1905, ai Prefetti del Regno  
concernente le Commissioni arbitrali per l'emigrazione.

Alcune Prefetture si sono rivolte a quest'Ufficio per avere schiarimenti circa il servizio di corrispondenza delle Commissioni arbitrali di cui agli articoli 26, 27, 29 e 30 della legge sulla emigrazione.

Credo opportuno di fare osservare in proposito quanto segue.

Le citazioni delle parti, innanzi alle dette Commissioni, la notificazione delle sentenze, come anche tutte quelle altre comunicazioni che abbiano carattere procedurale, saranno fatte a mezzo di lettera *raccomandata e debitamente affrancata*, nei modi e dalle persone indicate dall'articolo 84 del regolamento sull'emigrazione, tenute anche presenti le disposizioni date da quest'Ufficio con la circolare del dì 14 giugno 1905, n. 7378: 21.

Per le altre comunicazioni, ogni qualvolta sia possibile, le Commissioni usufruiranno della franchigia di cui godono le autorità locali, in forza dei regolamenti vigenti.

SOCIETÀ ANGLO-ITALIANA PER NOLEGGI MARITTIMI (Sede in Napoli).

*Direttore*: Boriello Giuseppe di Giovanni (Napoli).

FORNARI GIUSEPPE di Ferdinando (Sede in Roma).

FINIZIO VINCENZO di Gaetano (con domicilio in Napoli).

HAMBURG AMERIKA LINIE (Sede in Genova).

*Mandatario*: Ferrari Tomatteo fu Angelo (Genova).

NORDDEUTSCHER LLOYD (Sede in Napoli).

*Mandatario*: De Luca Vincenzo di Giacomo (Napoli).

*Delegato alla firma*: Casella Odoardo fu Luigi (Napoli).

WHITE STAR LINE.

*Mandatario*: Buscaglione Giovanni di Antonio (Genova).

COMPAGNIA TRANSATLANTICA DI BARCELONA (Sede in Napoli).

*Mandatario*: Ratti Cesare di Valentino (Napoli).

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TRANSPORTS MARITIMES À VAPEUR DE MARSEILLE (Sede in Genova).

*Mandatario*: Giovanelli Francesco di Carlo (Genova).

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE (Sede in Roma).

*Mandatario*: Corner Luigi di Napoleone (Roma).

LLOYD ITALIANO (Sede in Genova).

*Direttore Generale*: Senatore Piaggio Erasmo (Genova).

*Direttori*: Biancardi Dionigio Giuseppe di Luigi (Genova) e Manzitti Oreste fu Francesco Paolo (Napoli).

Le Prefetture nell'inviare al Commissariato le informazioni prescritte dall'ultima parte dell'articolo 83 del regolamento, invieranno la nota delle spese di corrispondenza in cui fossero incorse ed il Commissariato provvederà all'immediato rimborso.

Circolare n. 13664/17, in data 16 ottobre 1905, ai Prefetti del Regno, relativa all'emigrazione dei minorenni in paesi transoceanici.

Sono stati rivolti a quest'ufficio dalle autorità politiche del Regno vari quesiti in ordine all'applicazione da dare alla circolare del Commissariato in data 15 giugno 1905, relativa all'emigrazione dei minorenni in paesi transoceanici. Ad eliminare le incertezze manifestatesi, reputo opportuno chiarire i seguenti punti:

1. Con la circolare sopracitata il Commissariato non intendeva di dare nuove disposizioni restrittive dell'emigrazione dei minorenni, ma, in vista del grande numero dei minorenni respinti dai porti degli Stati Uniti, sebbene muniti di regolare passaporto, mirava a richiamare i signori Prefetti ad una più rigorosa osservanza delle norme sulla materia vigenti nel Regno, ponendole in relazione con quelle dei paesi di destinazione.

2. La circolare si riferisce, di fatto, *solo* alla emigrazione dei minorenni negli *Stati Uniti*, dove, com'è noto, si usa per essi un rigore maggiore che in qualsiasi altro paese, nel giudicare circa la loro ammissibilità.

3. Nel concedere il passaporto a minorenni che si recano agli Stati Uniti sono da tener presenti:

a) *Le disposizioni delle leggi italiane*, e cioè, oltre le norme contenute nella legge sull'emigrazione e nel regio decreto sui passaporti 31 gennaio 1901 (minutamente dilucidate nella circolare del Ministero degli affari esteri in data 4 aprile 1905), anche l'articolo 88 del Codice per la marina mercantile, in forza del quale non è permesso l'imbarco ed il trasporto (per viaggi marittimi di lungo corso) di giovanetti minori degli anni 18 " se non quando sono accompagnati da parenti o tutori o vi sia persona che offra garanzia per la dovuta assistenza du-

rante il viaggio e per la loro sussistenza all'arrivo nel luogo di destinazione „.

b) *Disposizioni della legge federale Nord Americana sull'emigrazione del 3 marzo 1903.* — È da osservare, per altro, che detta legge non contiene norme restrittive, riguardanti esplicitamente ed esclusivamente i minorenni, ma si limita a vietare lo sbarco negli Stati Uniti a tutte quelle persone delle quali, — per speciali circostanze di fatto, il cui apprezzamento è deferito alle autorità federali — vi sia ragione di ritenere che possano cadere a carico della pubblica beneficenza.

Come cause principali di reiezione sono indicate dal R. Console generale di Nuova-York le seguenti :

- 1° mancanza assoluta d'istruzione;
- 2° mancanza di sviluppo fisico ;
- 3° mancanza di parenti stretti residenti in America, costituiti in famiglia ;
- 4° mancanza di donne fra i parenti cui i minorenni sono diretti e che possano aver cura di loro ;
- 5° mancanza di mezzi nei parenti che devono ricevere e custodire i minorenni ;
- 6° la natura del mestiere esercitato o dai minorenni o dai parenti cui sono diretti quando sia tale (lustrascarpe, venditori ambulanti, ecc.) da far ritenere che i minorenni siano costretti a menare vita insalubre o randagia e rimangano privi di cure e di assistenza.

Accade, peraltro, che talvolta le autorità americane ammettano allo sbarco minorenni di età molto giovane e che non hanno nella Confederazione parenti stretti legalmente tenuti al loro mantenimento, ma in questi casi si tratta sempre di giovani bene sviluppati, di bell'aspetto, decentemente vestiti, provvisti di qualche peculio, e che possono dimostrare di aver frequentato la scuola.

Da quanto sopra, i signori Prefetti trarranno norma per giudicare caso per caso della possibilità o meno di concedere il passaporto a minorenni, avendo tuttavia cura, nei casi dubbi, di far avvertite della

possibilità della reiezione dei minorenni le persone che abbiano nel Regno la patria potestà su di essi.

È utile ancora aggiungere che, essendo la condizione dell'età valutata, come già si è detto, insieme ad un complesso di altre circostanze, è impossibile indicare con esattezza il limite di età al di sotto del quale avviene d'ordinario la reiezione dei minorenni. Ad ogni modo, si può ritenere (interpretando tuttavia la norma con la dovuta discrezione) che i ragazzi al di sotto di 14 o 15 anni siano, di regola, soggetti ad essere respinti qualora non concorra a loro favore quel complesso di circostanze già indicate, da cui emerga la presunzione ch'essi non potranno in alcun caso cadere a carico della pubblica beneficenza. È altresì da raccomandare alle autorità politiche di vagliare bene gli atti di richiamo rilasciati a favore dei minorenni da parenti, residenti nella Confederazione nord-americana, che s'impegnano di provvedere al loro mantenimento, in quanto spesso è accaduto che detti atti sono poi risultati in pratica puramente fittizi.

Quest'ufficio, in ogni modo, si riserva di promuovere dal Ministero degli affari esteri ulteriori istruzioni, dopo che siano pervenute le nuove informazioni già chieste alle competenti autorità diplomatiche e consolari, circa i criteri praticamente seguiti dalle autorità nord americane nel giudicare dell'ammissibilità o meno dei minorenni emigranti.

**Circolare, n. 142, in data 20 dicembre 1905, ai Prefetti del Regno, concernente i Comitati per l'emigrazione.**

In adempimento alle prescrizioni della legge sull'emigrazione e sul parere dei signori Prefetti, furono, nel corso dell'anno 1902, costituiti, nelle varie provincie del Regno, complessivamente circa 3200 Comitati, tra mandamentali e comunali, per l'emigrazione.

L'attività di detti Comitati, sulla quale il legislatore e il Commissariato facevano grande assegnamento per il raggiungimento dei fini della nuova legge, non ha corrisposto alle aspettative. Cause molteplici e complesse concorrono alla inazione dei Comitati, le quali sono

state messe in luce dalla diligente inchiesta compiuta dai signori Prefetti nell'anno testè decorso. Talune di siffatte cause sono solo in parte attenuabili o removibili; ma altre tra esse, e non poche, possono essere eliminate, in modo da permettere ai Comitati di spiegare quell'attività benefica per gli emigranti che forma la sola loro ragione d'essere.

Una delle circostanze estrinseche, peraltro, che ha richiamato in via preliminare l'attenzione del Commissariato, e che contribuisce nel complesso a determinare la scarsa attività dei Comitati, è anche il loro soverchio numero che, mentre non permette quella frequenza di rapporti col Commissariato che sarebbe necessaria, è anche causa di sussistenza puramente figurativa a non pochi Comitati che, per ragioni varie, non trovano condizioni sufficienti di vita.

Il Commissariato è pertanto venuto nella determinazione, prima di sperimentare e promuovere nuove norme di ordinamento dei Comitati, di restringerne il numero, nei limiti consentiti dalle disposizioni vigenti. Pertanto, prendendo occasione anche dalla necessaria rinnovazione per compiuto triennio dei membri elettivi dei Comitati esistenti, intende riconfermare solo quelli fra essi resi obbligatori per disposizione del regolamento (art. 27), che si trovano, cioè, nei luoghi dove ha sede un rappresentante di vettore.

Dopo che, con i mezzi suggeriti dall'esperienza, si sarà riusciti a coordinare e avviare ad azione più efficace siffatti Comitati, si penserà pure ad accrescerne il numero, ripristinandone o creandone in luoghi dove pure, a norma di legge, non sarebbero strettamente richiesti.

Peraltro, il Commissariato non avrà difficoltà a mantenere in azione i Comitati che pur non essendo compresi fra quelli di cui all'articolo 27 del regolamento, avessero dato prova di svolgere opera veramente utile per gli emigranti.

Invito pertanto le Signorie Loro a volere, per le rispettive provincie:

1° indicare quali sarebbero i Comitati, oltre quelli compresi nell'unito elenco, non resi obbligatori dal regolamento, la cui attività dimostrata per il passato dia sicuro affidamento che possano svolgere opera efficace anche per l'avvenire;

2° indicare quali sarebbero le variazioni da portare alla composizione dei Comitati in base all'articolo 10, penultimo comma, della legge sull'emigrazione, invitando altresì i Consigli comunali a rinnovare la designazione dei rappresentanti delle Società operaie od agricole locali.

Prego i signori Prefetti di voler rispondere con cortese sollecitudine alla presente circolare. Ristretto il numero dei Comitati e rinnovata la loro organizzazione, si avviserà ai mezzi opportuni per vivificarne l'azione, e faccio fin d'ora il più grande assegnamento sulla valida cooperazione delle Signorie loro per raggiungere questo intento che, se da una parte presenta non lievi difficoltà, che il Commissariato è risoluto con ogni mezzo a superare, è d'altra parte di così vitale interesse per gli emigranti, da giustificare gli sforzi concordati che saranno per esercitare in tal senso così quest'Ufficio come le competenti Autorità provinciali e comunali.

**Circolare, n. 147, in data 12 febbraio 1906, ai Prefetti e Sottoprefetti, Questori, Ispettori dell'emigrazione, Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione e Società di patronato per la protezione degli emigranti, concernenti l'arruolamento di emigrati per le regioni meridionali degli Stati Uniti d'America.**

Si è da qualche tempo sviluppata una corrente d'emigrazione italiana verso le regioni meridionali degli Stati Uniti, segnatamente verso gli Stati della Louisiana, Arkansas, Mississippi, Florida e Texas.

L'emigrazione in questi Stati offre, in generale, condizioni favorevoli ai nostri emigranti agricoltori, specialmente, per ragioni di clima, se essi appartengono alle provincie meridionali del Regno. Questa corrente, mentre non va ad accrescere la popolazione operaia, già esuberante, delle grandi città del Nord dell'Unione, può trovare, se convenientemente diretta nei centri agricoli degli Stati del Sud, la cui principale coltura è il cotone, sorte e trattamento discreti.

In questi Stati, ove la mano d'opera dei negri si mostra, per diversi motivi, inadatta alle esigenze di razionali coltivazioni, si fa richiesta di mano d'opera straniera da privati proprietari e specialmente da

parte di Società ferroviarie, le quali posseggono estensioni di terre lungo il percorso delle loro linee (Gould system e Frisco system), terre che hanno tutto l'interesse di colonizzare.

Però non sempre si ha di mira di reclutare in Italia gli emigranti più adatti ai lavori agricoli richiesti in quegli Stati, nè di reclutarli per conto di proprietari o di Società ferroviarie che facciano le offerte più vantaggiose e per località che presentino condizioni idonee ai nostri coloni.

Troppo spesso l'unico scopo che si prefiggono gli agenti incaricati dell'arruolamento è il lucro delle provvigioni.

Il sistema da essi più usato per eccitare ad emigrare è il seguente:

La Società ferroviaria o il proprietario di terre comperano in Nuova York un rilevante numero di biglietti in bianco (*prepaids*), per il viaggio dall'Italia agli Stati Uniti e consegnano i biglietti a persona di loro fiducia che viene nel Regno per eseguire gli arruolamenti.

Il biglietto prepagato viene in Italia intestato all'emigrante arruolato, il quale, ottenuto l'imbarco, e giunto agli Stati Uniti, è inviato al lavoro presso la Società ferroviaria o presso il proprietario che ha pagato, o che pagherà, il *prepaid*.

Chi esegue gli arruolamenti clandestini nel Regno spesso fa credere agli emigranti che il viaggio col *prepaid* è gratuito, mentre in realtà il costo del biglietto stesso viene scontato sul salario che sarà ad essi accordato.

Talora gli arruolatori ingannano gli emigranti anche sulla qualità del lavoro e sulle località (come fu il caso di contadini arruolati per lavori industriali della Louisiana, internati poi nello Stato del Mississippi a lavorare nelle risaie ed in località insalubri) e sono quasi sempre coadiuvati, nei mandamenti e nei comuni ove si recano a compiere i reclutamenti, da *rappresentanti* di vettori a cui la carica giova per mascherare le illecite operazioni.

Ora, constando al Commissariato che si trovano già o sono per giungere in Italia, per arruolare contadini, alcuni agenti di Società ferroviarie e di proprietari di terre degli Stati meridionali dell'Unione,

mi affretto di darne avviso alla S. V., interessandola ad un'azione pronta ed efficace perchè i nostri contadini non siano eccitati ad emigrare in quegli Stati con frode od inganno, e perchè sia vietato ogni arruolamento, non essendo stata tuttora accordata alcuna autorizzazione per simili operazioni.

Prego quindi di far diffidare, con tutti i mezzi consentiti dalla legge, i nostri emigranti, perchè non accettino l'offerta loro fatta insidiosamente di biglietti prepagati e non diano retta a promesse di lavori ad essi fatte senza precise e sicure guarentigie risultanti da contratto scritto.

Occorre che sia ad essi ben chiarito che il biglietto di *chiamata* o prepagato, perchè non nasconda insidie, deve essere trasmesso agli emigranti direttamente dai loro parenti od amici, che già risiedono negli Stati Uniti, e non mai a mezzo di agenzie di qualsiasi specie, e che per la immensa estensione d'ogni singolo Stato meridionale della Unione Nord-Americana riesce raramente possibile determinare con precisione quali sieno le località salubri e quali le insalubri, poichè, anche in regioni che godono fama di salubrità, trovansi località malariche, le quali non potrebbero essere segnalate agli emigranti se non caso per caso.

Il Commissariato nutre fiducia che le autorità politiche ed amministrative sapranno impedire e colpire ogni arruolamento illecito di operai per gli Stati Uniti, e prega i Comitati e Patronati per l'emigrazione di cooperare efficacemente in tal senso colle autorità.

Mi sarà gradito di essere informato di ogni fatto pel quale si rendesse necessario di provvedere con sollecitudine anche da parte di questo ufficio alla tutela dei nostri emigranti.

## AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI

intorno ad alcuni paesi esteri.

**Svizzera** (*Circolare n. 155, del 29 marzo 1906*). — Approssimandosi la stagione dei lavori, si portano a conoscenza di quei nostri operai che intendessero recarsi in Svizzera, le seguenti notizie, che vengono comunicate dal R. Addetto dell'emigrazione per la Svizzera.

Nella circolare di questo Commissariato in data 30 gennaio fu avvertito che, in vari centri operai della Confederazione, stavano per scoppiare scioperi fra muratori e manovali, che si prevedeva potessero estendersi a tutti i mestieri che hanno attinenza con l'arte edilizia.

Infatti a Zurigo sono attualmente in sciopero i gessatori e gli scalpellini; a Losanna i falegnami; a Ginevra i metallurgici. Così pure nel Ticino, nell'Uri, in Montreux (cantone di Vaud) e nello stesso Zurigo si trovano in conflitto per ragioni di orario e di salario i muratori e gli scalpellini. Inoltre, a Losanna, Zurigo, Saletta e San Gallo entreranno in sciopero nel prossimo aprile i muratori e i manovali.

È interesse dei nostri operai di non accettare lavoro per ora nelle preindicate località. E da ritenere che alla fine del prossimo maggio, le contese ora sorte fra impresari e operai saranno composte, e, solo allora, i nostri emigranti potranno recarsi in quei luoghi in cerca di occupazione.

A prescindere dalle località ove non conviene recarsi momentaneamente per le ragioni anzidette, ve ne sono in Svizzera altre in cui non è consigliabile l'emigrazione, per mancanza di lavori.

Nei cantoni di Ginevra, Appenzell, Argovia, Uri, Schwytz, Zug, Obwalden e Nidwalden, a causa del ristagno nei lavori di costruzione, si prevede che, per quanto riguarda i mestieri che hanno attinenza

con l'arte edilizia, non vi sarà quest'anno richiesta di mano d'opera estera.

Coloro che avessero bisogno di notizie più particolareggiate, possono dirigersi al R. Addetto italiano dell'emigrazione, residente a *Case Stand, 32, Ginevra*.

**Svizzera** (*Circolare n. 156 dell'8 aprile 1906*). — Gli operai italiani residenti in Svizzera che siano stati colpiti da infortunio sul lavoro, o le loro famiglie, possono rivolgersi per assistenza e consiglio, al *R. Addetto della Emigrazione, Ginevra* (Case Stand 36).

Il R. Addetto si incarica *gratuitamente* delle necessarie trattative presso i padroni e le Società assicuratrici, sia per addivenire alla liquidazione della indennità, sia per far ottenere alle vittime, o alle famiglie di queste, il gratuito patrocinio avanti ai Tribunali. Il R. Addetto si reca — quando occorre — nelle diverse località per sopralluoghi, inchieste ed altre pratiche inerenti al sinistro.

Le autorità provinciali e comunali e i Comitati per l'emigrazione sono invitati a rendere noto quanto sopra fra i nostri emigranti.

**Austria-Ungheria** (*Circolare n. 150 del 20 febbraio 1906*). — Riproduciamo qui appresso alcune informazioni sulle condizioni del mercato del lavoro in varie località dell'Austria-Ungheria, pervenute al Commissariato dai RR. Rappresentanti in quell'impero:

**Vienna**. — Alcuni giornali hanno diffusa la notizia che in Vienna si troverebbero attualmente disoccupati molte migliaia di operai, fra cui buon numero d'Italiani.

Da informazioni fornite in proposito dalla R. Ambasciata di Vienna risulta infatti che parecchie delle più importanti imprese, in quella come in altre città dell'Austria, hanno sospesi i lavori e licenziati non pochi operai. In seguito a ciò molti Italiani hanno preferito di rimpatriare; altri, invece, sperando in una prossima ripresa dei lavori, sono rimasti in Austria in assai tristi condizioni.

**Fiume**. — Il R. Console in Fiume informa che in quella città è scoppiato uno sciopero generale fra operai di società di navigazione,

fabbriche, ecc., e che circa 7000 operai, in seguito a tale sciopero, si trovano attualmente senza lavoro.

Sarebbe grave imprudenza da parte di operai italiani l'accettare ora, in tale stato di cose, offerte di lavoro in Fiume, ove la loro presenza, finchè duri lo sciopero, potrebbe dar luogo a disordini.

**Tirolo e Vorarlberg.** — Il R. Console d'Innsbruck comunica che molti operai italiani si rivolgono quotidianamente a quel R. Ufficio chiedendo di essere rimpatriati.

Detti operai, per la maggior parte veneti, allontanatisi dal loro paese senza prima avere assunto le necessarie informazioni, sono arrivati nel Tirolo assai prima della ripresa dei lavori, che è ancora lontana a causa della perdurante stagione invernale.

Urge portare a conoscenza di coloro che intendono recarsi nel Tirolo e nel Vorarlberg che si è colà ancora in pieno inverno e che, se essi non vogliono esporsi a delusioni e sofferenze, devono attendere la buona stagione prima di mettersi in viaggio.

Il R. Console aggiunge che non potrà aversi, quest'anno, nel Tirolo, una richiesta di mano d'opera maggiore del consueto.

**Bulgaria** (*Circolare n. 154 del 28 marzo 1906*). — Nel giugno del 1905 il Governo bulgaro indisse l'asta per la costruzione di due nuove linee ferroviarie: la linea Tirnovò-Crevna-Boronchitza e la linea Kadomir-Kustendil-frontiera turca. Assunsero l'impresa per la costruzione di questi tronchi ferroviari, rispettivamente, le ditte Christo Nikiforoff e Zlatin e C.

Il R. Console generale in Sofia avverte ora che i lavori di costruzione delle due linee, che si riteneva potessero essere iniziati entro il mese in corso, dovranno subire un grande ritardo.

Al più, nel prossimo aprile, si potrebbe por mano ai lavori di terrazzamento dei primi chilometri della linea Kadomir-Kustendil, in cui non sono comprese opere di arte di alcuna importanza, e pei quali, perciò, non può manifestarsi il bisogno di mano d'opera. I lavori, invece, per l'altro tronco della linea stessa, di cui non è ancora compiuto il tracciato, verrebbero rimandati ad autunno.

Per quanto riguarda, poi, la linea Tirново-Boronchitza, sono tuttora in corso gli studi per apportare importanti modificazioni al tracciato, ed occorreranno vari mesi prima che gli studi stessi siano condotti a termine e approvati.

Nel frattempo, alcuni nostri operai, che, ignari del ritardo subito dai lavori, si erano già recati in Bulgaria, sono stati costretti a dirigersi altrove non avendo trovato da collocarsi.

Convieni avvertire i nostri operai che, recandosi con tanti mesi di anticipazione sul luogo dei lavori, vanno incontro a gravi disagi ed a sicura disoccupazione.

**Malta** (*Circolare n. 153 del 27 marzo 1906*). — Il R. Console di Malta comunica che i lavori intrapresi in quell'isola dal Governo inglese e da quello locale, sono terminati o prossimi a terminare, e non potrà aversi altra richiesta di mano d'opera straniera.

Continuano, ciò non ostante, ad arrivare nell'isola nuovi operai, i quali, mentre non riescono, per le condizioni accennate, a trovar lavoro, suscitano il risentimento dell'elemento operaio locale, perchè provocano un ribasso nelle mercedi.

I nostri operai devono, perciò, astenersi ora dal recarsi a Malta.

**Egitto** (*Circolare n. 153 del 27 marzo 1906*). — Il R. Console al Cairo informa che i lavori per la costruzione di una diga di sbarramento del Nilo ad Esna (Esneh), nel l'alto Egitto, non potranno essere iniziati prima del mese di ottobre.

La ditta John Aird di Londra (rappresentata in Esna dal signor Blue), che ha assunto l'impresa dei lavori, ha dichiarato che si servirà soprattutto di mano d'opera indigena. Il numero quindi di operai stranieri che potranno trovarvi impiego sarà molto limitato.

Convieni perciò dissuadere i nostri operai dal recarsi in Egitto per quei lavori, a meno che non abbiano precedentemente stipulato *regolare contratto scritto* che assicuri loro una equa retribuzione.

**Nuova York** (*Circolare n. 152 del 16 marzo 1906*). — Si è aperto in questi giorni in Nuova York — Broadway, n. 35 — alla dipendenza del R. Console generale in quella città, un ufficio di assistenza legale

(*Investigation Bureau*) a favore dei nostri connazionali che si trovano nello Stato di Nuova York.

Scopo precipuo dell'ufficio è di:

1° assistere con la maggiore prontezza e diligenza i nostri operai colpiti da infortuni sul lavoro, nella ricerca di quei dati di fatto e di quelle prove che valgano a porre le vittime, o le famiglie delle medesime, in grado di far valere i loro diritti, facilitando pure o procurando loro, a seconda dei casi, anche la difesa in via giudiziaria;

2° tutelarli contro qualsiasi specie di abusi, frodi od ingiustizie commesse in loro danno.

Si invitano perciò i nostri connazionali che emigrano nella città o nello Stato di Nuova York a valersi, ogni volta che si credano lesi nei loro diritti, del premuroso intervento del nuovo ufficio. Esso fu istituito a tutto loro vantaggio e da esso potranno, oltre all'assistenza legale, avere, gratuitamente, utili indicazioni e consigli nelle varie circostanze della loro vita.

L'ufficio non si occupa però della ricerca e del collocamento al lavoro. Questo compito sarà affidato ad un apposito ufficio che sarà pure aperto fra breve in Nuova York.

**Nuova York** (*Circolare n. 158 del 14 aprile 1906*). — Col 1° di maggio p. v. verrà aperto in Nuova York un Ufficio di avviamento al lavoro e di informazioni per gli emigranti italiani, LABOR INFORMATION BUREAU, con sede in Lafayette Str. n. 59.

Tale Ufficio si metterà in diretta comunicazione con gli intraprenditori, industriali e agricoltori, allo scopo di provvedere sollecitamente al collocamento degli operai italiani, che si recano agli Stati Uniti in cerca di lavoro, nonchè di fornire loro tutte le informazioni concernenti la richiesta di mano d'opera.

I nostri emigranti vengono pertanto avvisati che nella sede del detto Ufficio saranno portate a loro conoscenza le varie offerte di lavoro pervenute, per metterli in grado di esaminare e scegliere quelle che essi ritengono più convenienti.

Si pregano le Autorità provinciali e comunali e i Comitati per la emigrazione di dare la maggiore diffusione alla presente notizia.

**Canadà** (*Circolare n. 156 dell'8 aprile 1906*). — Le Compagnie ferroviarie del Canadà fanno annunciare la costruzione di molte ed importanti linee, per le quali vi sarebbe grande richiesta di braccianti. Si è pure diffusa la notizia di una attiva ricerca di mano d'opera per lavori agricoli.

Il R. Console d'Italia a Montreal avverte tuttavia che, non ostante la stagione favorevole, nessun lavoro d'importanza è stato fino ad oggi principiato. D'altra parte, i coltivatori non impiegano nè possono impiegare mano d'opera italiana, perchè intendono pagare salari troppo bassi ed offrono un lavoro non continuo.

Aggiungasi che gli italiani si troverebbero, nel Canadà, a dover vincere, oltre la concorrenza della mano d'opera francese ed inglese, generalmente preferita, anche quella della mano d'opera giapponese, russa e polacca, notevolmente aumentata in questi ultimi tempi.

I nostri emigranti sono avvertiti.

**Siria** (*Circolare 29 marzo 1906*). — Giungono non buone notizie circa le condizioni dei nostri operai impiegati nella costruzione della linea ferroviaria che da Damasco giungerà alla Mecca attraverso l'Hedgiaz (Arabia occidentale).

I lavori inoltrati oltre 600 chilometri da Damasco si svolgono attualmente in paese deserto, percorso da tribù nomadi ove mancano i viveri, l'acqua potabile e la stessa sicurezza personale è poco garantita. Manca pure un servizio medico adeguato al bisogno, nè sono date agli operai valide garanzie per il pagamento delle loro mercedi.

È da sconsigliare pertanto in modo assoluto di recarsi a prendere parte ai lavori sopra indicati.

**Cina** (*Circolare n. 151 del 6 marzo 1906*). — Con circolare in data 1° dicembre u. s., n. 139, si mettevano in guardia i nostri operai da recarsi a prendere parte ai lavori per la costruzione della ferrovia Laokay-Yunnan-Sen, nella provincia del Yunnan in Cina, e ciò sia per le cattive condizioni climatiche del luogo, come anche per la concorrenza di basse mercedi fatta dagli operai cinesi già arruolati per quei lavori.

Da ulteriori informazioni avute dalle nostre autorità consolari, risulta quanto segue.

Il numero delle case finora costruite sul luogo dei lavori è insufficiente a raccogliere gli operai già arruolati, sicchè gran parte di essi dovrà dormire sotto tende, in una regione grandemente insalubre. Per quanto riguarda il servizio sanitario si è bensì provveduto alla nomina di qualche medico, ma le infermerie destinate agli operai sono incomplete ed inadeguate al bisogno. Il vitto, inoltre, dà luogo a continue lagnanze per la sua non buona qualità.

Gioverà pertanto rendere informati i nostri emigranti delle notizie sopra indicate, che confermano i disagi e i gravi pericoli cui andrebbero incontro recandosi a prendere parte ai lavori dell'anzidetta ferrovia.

**Giappone** (*Circolare n. 149 del 20 febbraio 1906*). — Da varie parti sono rivolte istanze a questo Commissariato per sapere quanto vi sia di vero nella voce diffusasi che vi sarebbe attualmente nel Giappone una grande richiesta di mano d'opera straniera per lavori di prossima esecuzione.

Tali notizie non possono ritenersi esatte. È noto, infatti, che gli stessi operai giapponesi, a causa della sovrabbondanza di popolazione e dell'offerta di lavoro in patria, si recano a cercare occupazione all'estero, e specialmente negli Stati Uniti, in Australia, nella Manciuria e in Corea. Indipendentemente da ciò, è da sconsigliarsi l'emigrazione verso il Giappone, sia per la grande distanza, sia per la concorrenza di basse mercedi da parte degli operai indigeni, i quali hanno bisogni più limitati dei nostri.

La Legazione imperiale del Giappone in Roma, interpellata da quest'ufficio, ha pienamente confermato l'opinione del Commissariato.

Si crede utile, infine, di rammentare che, ove fossero fatte proposte di arruolamento di operai per il Giappone, dette proposte dovrebbero prima essere esaminate dal Commissariato, spettando per legge (art. 18 della legge sull'emigrazione) al Ministro degli affari esteri di concedere autorizzazioni speciali per arruolamenti di emigranti destinati a paesi transoceanici, subordinandole alle necessarie garanzie.

## INDICE

---

II. Il lavoro degli italiani in Bosnia ed Erzegovina . . . . .	<i>Pag.</i> 3
II. Le colonie italiane nel distretto di Bento Gonçalves (Rio Grande del Sud - Brasile) . . . . .	11
III. Legislazione sull'emigrazione e sull'immigrazione :	
1. Legge sul trasporto dei passeggeri per via di mare negli Stati Uniti ,	32
2. Legge federale 13 dicembre 1905, sulla colonizzazione negli Stati del Brasile . . . . .	40
IV. Notizie statistiche sui movimenti migratori:	
L'immigrazione nella Repubblica di Cuba durante l'anno 1904' . . . . .	42
V. Notizie varie:	
1. Le condizioni della Repubblica del Guatemala rispetto all'immigrazione . . . . .	46
2. Un sindacato per la messa in valore del caffè nel Brasile . . . . .	47
VI. Atti del Ministero degli affari esteri e del Commissariato:	
Regio decreto in data 8 marzo 1906, n. 73, per la nomina di due membri del Consiglio dell'emigrazione . . . . .	52
Regio decreto in data 15 marzo 1906 che nomina il presidente ed il vice-presidente del Consiglio dell'emigrazione . . . . .	53
Decreto ministeriale 14 aprile 1906 che nega l'iscrizione nella patente di vettore della Società Ligure Brasiliana di navigazione del piroscafo " Napolitano " . . . . .	54
Decreto ministeriale 14 aprile 1906 che nega la concessione della patente di vettore alla Società Frank Zotti Steamship di Nuova York . . . . .	<i>ivi</i>

## a) Circolari del Ministero degli affari esteri:

Circolare n. 21, in data 30 novembre 1905, ai Prefetti e Sottoprefetti, Procuratori generali presso le Corti di appello, Procuratori del Re presso i Tribunali e agli Ufficiali diplomatici e consolari, relativa al rilascio dei passaporti per l'estero . . . . .	Pag. 55
Circolare n. 145, in data 2 febbraio 1906, ai Prefetti e Sottoprefetti e ai Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione, concernente i certificati per vertenze relative ad infortuni sul lavoro all'estero . . . . .	59
Circolare n. 6, in data 13 aprile 1906, ai Prefetti e Sottoprefetti e Commissari distrettuali, ai Sindaci e agli Ufficiali diplomatici e consolari, concernente gli atti di chiamata e passaporti . . . . .	60

## b) Circolari del Commissariato:

Circolare n. 7378/21, in data 14 giugno 1905, ai Prefetti del Regno, intorno alla responsabilità dei vettori di emigranti per ogni atto e obbligazione di ogni loro rappresentante o incaricato . . . . .	62
Circolare n. 12236/43, in data 16 settembre 1905, ai Prefetti del Regno, concernente le Commissioni arbitrali per l'emigrazione . . . . .	64
Circolare n. 13664/17, in data 16 ottobre 1905, ai Prefetti del Regno, relativa all'emigrazione dei minorenni in paesi transoceanici . . . . .	65
Circolare n. 142, in data 20 dicembre 1905, ai Prefetti del Regno, concernente i Comitati per l'emigrazione . . . . .	67
Circolare n. 147, in data 12 febbraio 1906, ai Prefetti, Sottoprefetti, Questori, Ispettori dell'emigrazione, Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione e Società di patronato per la protezione degli emigranti, concernente l'arruolamento di emigranti per le regioni meridionali degli Stati Uniti d'America . . . . .	69

## VII. Avvertenze agli emigranti intorno ad alcuni paesi esteri:

Svizzera . . . . .	72
Austria Ungheria . . . . .	73
Bulgaria . . . . .	74
Malta . . . . .	75
Egitto . . . . .	<i>ivi</i>
Nuova York . . . . .	<i>ivi</i>
Canada . . . . .	77
Siria . . . . .	<i>ivi</i>
Cina . . . . .	<i>ivi</i>
Giappone . . . . .	78