



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1907.

N. 20.

SOMMARIO

- I. Gli Italiani nel Distretto Consolare di New Orleans (Stati Uniti d'America). Rapporto del dott. Luigi Villari.
- II. La Colonia "Nuova Italia," nel Cile. Rapporto del Capitano di Fregata cav. Teofilo Bonino.
- III. Giurisprudenza sull'emigrazione — Decisioni della Quarta Sezione del Consiglio di Stato.
- IV. Atti del Commissariato: Vettori di emigranti.



ROMA

COOPERATIVA TIPOGRAFICA MANUZIO
Via di Porta Salaria, n. 23-A

1907

**Relazione del Dott. Luigi Villari
sugli Italiani nel Distretto Consolare di New Orleans**

I.

Introduzione.

Il problema. — La questione della distribuzione degli emigrati negli Stati Uniti d'America essendo una delle più importanti fra quelle attinenti alla tutela dei nostri connazionali all'estero, il Commissariato dell'Emigrazione si è occupato con ispeciale interesse a studiarla e a cercare di risolverla nel modo più soddisfacente. Tutti coloro che si occupano di emigrazione sanno ormai che la grande maggioranza dei nostri emigrati si trovano agglomerati a New York, a Philadelphia, e nelle altre città del nord-est, dove le loro condizioni materiali e morali lasciano a desiderare, dove infatti vivono spesso in condizioni peggiori di quelle a cui erano abituati in Italia. Dal punto di vista americano sarebbe poi di somma importanza che l'emigrazione, sia italiana che di altre nazioni, non si agglomerasse in pochi grandi centri urbani, ma si distribuisse in più giuste proporzioni là dove ve n'è più bisogno.

Da alcuni anni a questa parte gli Stati del Sud — cioè quelli situati a sud della famosa linea di Mason e Dixon che segnò il confine fra il nord e il sud nella Guerra Civile — che erano rimasti per molto tempo in condizioni economiche assai poco floride, sono sorti a novella vita agricola ed industriale ed hanno fatto passi rapidi sulla via del progresso. Ma ciò che ne ha ostacolato sinora maggiormente lo sviluppo è la deficienza sia di numero che di qualità della mano d'opera. Mentre i proprietari di terreni, gli industriali, i professionisti e buona parte della piccola borghesia sono bianchi, i contadini e gli operai sono in grande maggioranza negri. Nelle campagne anzi il 99 % dei coloni sono negri. Ma essendo costoro gente indolente, pigra, poco laboriosa,

poco economa e con tendenza ad affluire nelle città, i proprietari sentivano ogni giorno più il bisogno di sostituirli con altro genere di lavoratori, ed hanno fatto quindi grandi sforzi per attirarsi una corrente di emigrazione verso quegli Stati, sia dal nord e dall'ovest degli Stati Uniti che dai paesi europei. Un piccolo numero di Italiani si erano stabiliti nella Louisiana, nel Mississippi, nel Texas e nell'Arkansas, e siccome per la loro sobrietà e industria avevano fatto rendere assai più i terreni che non facessero i negri, i piantatori ricorsero ad ogni mezzo per aumentare questa corrente dall'Italia.

Studii fatti. — Sembrò quindi opportuno al R. Governo che si facessero degli studii speciali delle condizioni di questi Stati, e degli Italiani che vi si trovano, per vedere se fosse consigliabile incoraggiare una corrente di emigrazione verso le regioni agricole di essi, sfollando così i grandi centri del nord-est. A questo scopo S. E. il barone Mayor des Planches, ambasciatore di Sua Maestà a Washington, viaggiò per tutto il sud degli Stati Uniti; il cavalier Fara-Forni, allora R. Console a New Orleans, fu incaricato di visitare gli Stati compresi in quel distretto consolare; ed infine io fui inviato dal Commissariato come addetto di emigrazione colla qualità di R. Vice-Console ad assistere il nuovo Console a New Orleans, il cav. Scelsi, nello studio del problema. Partii per New York dall'Hâvre il 18 agosto 1906, e dopo una breve sosta negli Stati del nord-est mi recai a New Orleans, ove giunsi il 18 settembre.

Istruzioni. — Le mie istruzioni erano le seguenti:

“ Il dott. Luigi Villari è incaricato dal Commissariato dell'Emigrazione di una missione temporanea presso il R. Consolato in New Orleans.

“ Oggetto principale della sua missione è quello di coadiuvare l'opera del Console:

“ I. Nell'esame e studio delle condizioni pel collocamento dei coloni italiani negli Stati del Sud compresi nella circoscrizione consolare di New Orleans.

“ II. Nella sorveglianza e tutela degli emigrati italiani già stabiliti negli Stati della detta circoscrizione.

“ I. Agli scopi del collocamento dei coloni, il dottor Villari dovrà:

“ a) Compiere indagini per l'accertamento delle terre più adatte alla nostra immigrazione, mettendosi a tal fine in diretta comunicazione coi proprietari fondiarii, studiare quali forme di contratti agricoli possano riuscire maggiormente vantaggiose agli emigranti italiani, elaborando anche dei contratti-tipo, cui il Commissariato possa attenersi per concedere la sua autorizzazione ad arruolamenti di agricoltori italiani per imprese di colonizzazione nel territorio anzidetto;

“ b) Assecondare il graduale avviamento dei nostri emigrati dal Nord verso quelle regioni agricole del Sud che offrano condizioni più favorevoli per essi, in modo da evitare possibilmente che seguitino ad affollarsi nei centri industriali dell'Est, secondo gli stessi intendimenti del Governo Federale.

“ Egli si metterà a tal uopo in relazione coll'Ufficio del Lavoro (*Labour Information Office for Italians*) testè istituito in New York (59 Lafayette St.), tenendolo costantemente informato delle condizioni del lavoro in detti Stati e di eventuali richieste di famiglie da parte di proprietari di terreno a scopo coloniale.

“ c) Prendere cognizione delle indagini eseguite e delle conclusioni cui pervennero il R. Ambasciatore in Washington ed il R. Console cav. Giacomo Fara-Forni, e proseguirne gli studii, conservando la necessaria continuità dell'opera a tal fine iniziata dal R. Consolato di New Orleans.

“ II. Allo scopo della sorveglianza e tutela, il dottor Villari dovrà:

“ a) Mantenersi in frequente rapporto coi nostri emigranti, fornendo loro le informazioni di cui abbisognano, consigliandoli e dirigendoli in tutto ciò che riguarda i contratti di lavoro, le assicurazioni, i dissidii coi padroni, raccogliendone i reclami e provvedendo a dare a questi ultimi il debito corso;

“ b) Compiere ricerche e sopralluoghi in caso di infortuni sul

lavoro, raccogliendo i documenti necessari per la difesa, anche legale ove occorra, degli interessi e diritti dei lavoratori italiani o delle loro famiglie;

“ c) Esaminare e studiare come si potrebbe, d'accordo col R. Consolato, promuovere la costituzione anche in New Orleans di una Società di Patronato per gli emigranti, a somiglianza di quella già promossa dal Commissariato in altre città della Confederazione, con la compartecipazione morale e materiale dei migliori elementi locali. „

Missione del dott. Villari. — Collo scopo di adempiere alla missione affidatami, studiai le condizioni della colonia italiana a New Orleans, assistendo il R. Vice-Console reggente cav. Papini e quindi il R. Console cav. Scelsi nelle varie pratiche riguardanti in ispecial modo i nostri emigrati, mi tenni in continui rapporti con Americani del luogo che di tali questioni si occupano, e feci numerosi viaggi attraverso la Louisiana, il Mississippi, l'Arkansas, l'Alabama, il Tennessee, la Florida e il Texas, che sono appunto gli Stati della circoscrizione consolare di New Orleans. Visitai non solo le città dove vi sono le maggiori colonie urbane, ma anche, e anzi in ispecial modo, le piantagioni dove lavorano coltivatori italiani o dove si vorrebbe farli venire, come pure le miniere, i lavori ferroviarii e industriali, ecc. Oggetto di alcuni di questi viaggi fu di studiare le condizioni generali dei nostri emigrati, mentre quello di altri era di indagare certi fatti speciali o controversie sorte tra essi e gli imprenditori da cui dipendevano. La mia missione negli Stati del Sud durò dal 18 settembre 1906 fino al 6 maggio 1907, coll'eccezione del periodo tra il 1° febbraio e l'8 marzo 1907, durante il quale fui temporaneamente addetto al R. Consolato di Philadelphia per compiervi alcune indagini urgenti.

II.

Divisione delle colonie. — I sette Stati della circoscrizione consolare di New Orleans, dal punto di vista della nostra emigrazione, possono dividersi nelle zone seguenti:

a) Zona cotonifera del Mississippi, la quale comprende numerose colonie agricole e anche qualcuna urbana negli Stati del Mississippi, della Louisiana orientale e dell'Arkansas, le cui condizioni sono assai simili, eccezion fatta della distinzione tra colonie urbane e colonie agricole e di quelle derivanti dalle diverse legislazioni dei singoli Stati;

b) Zona delle piantagioni di zucchero, la quale è compresa intieramente nella parte meridionale della Louisiana;

c) Colonie urbane della Louisiana, di cui la più importante è quella di New Orleans, e colonie di orticoltori nel medesimo Stato;

d) Colonie del Texas (urbane e agricole);

e) Colonie del Tennessee (urbane e di orticoltori);

f) Colonie dell'Alabama (urbane, agricole e di operai industriali e minatori);

g) Colonie della Florida.

Zona cotonifera del bacino del Mississippi. — Questa regione è forse la più interessante di tutte, dal punto di vista della nostra emigrazione agricola, perchè è qui che si son fatti e si stanno facendo i maggiori tentativi per attirare gli Italiani, e perchè è appunto delle colonie quivi già esistenti che più si è parlato in America e anche in Italia. Per lo scopo di questa relazione possiamo comprendere tutti i terreni lungo il fiume Mississippi da Memphis, Tenn., a Baton Rouge, La., con una larga zona ai due lati, e quelli lungo i fiumi Yazoo, Arkansas e Red River. Oltre a questi tre corsi di acqua il Mississippi non ha affluenti, ma la zona in questione, di cui la parte superiore è denominata il "Delta," del Mississippi e del Yazoo, è intersecata da numerosi canali semi-stagnanti chiamati *bayous* e formati dal Mississippi stesso. I terreni che sono alluvionali sono assai fertili e specialmente adatti alla coltura del cotone.

Popolazione. — Gli Stati del Mississippi, dell'Arkansas, e parte della Louisiana furono colonizzati da principio da coloni di origine inglese venuti dalla Virginia, a cui poi si aggiunsero gli schiavi negri

in gran numero. Oggigiorno, mentre nelle città più importanti la maggioranza della popolazione è bianca, nelle minori e specialmente nelle campagne (eccezion fatta per la regione delle colline all'est del Mississippi e all'ovest dell'Arkansas e della Louisiana) essa è prevalentemente nera. Nel Delta si ha una proporzione di neri a bianchi che varia dall'otto al dieci contro uno.

Le tenute sono generalmente vasti latifondi, molti piantatori possedendo cinque, dieci, quindici mila acri e più. Alcuni possiedono non una, ma molte piantagioni sparse qua e là. Molte tenute sono proprietà di compagnie di sfruttamento, le quali però spesso non consistono che di due o tre persone della stessa famiglia associatesi per iscopo di affari.

Si venne a formare in questa regione una specie di aristocrazia bianca di grandi proprietari, le cui terre erano coltivate da un proletariato negro. Questi latifondisti ricchi e potenti erano simili ai signorotti feudali e dominavano completamente il paese, ma erano generalmente gente rozza, primitiva e brutale, e sebbene discesa dai coloni più o meno aristocratici della Virginia, la vita semi-selvaggia del Mississippi e dell'Arkansas, combinata col possesso degli schiavi, aveva creato in essi delle abitudini e un sistema di vita e di idee lontano dalla civiltà Europea.

La Guerra Civile. — Venne la guerra civile, la quale rovinò molti di questi signori e li impoverì tutti, e ci vollero parecchi anni prima che il Sud degli Stati Uniti risorgesse e si rifacesse delle perdite sofferte. Ma adesso a poco a poco la prosperità è tornata nel sud; il prezzo del cotone è aumentato, i sistemi di coltivazione son progrediti e i capitali del nord cominciano ad affluire nel basso Mississippi. Oggigiorno molti dei piantatori si sono di nuovo arricchiti, e sebbene la schiavitù sia scomparsa, vigono presso a poco gli stessi sistemi e le stesse abitudini dell'epoca *ante bellum*, poichè si ha sempre il fatto dei latifondisti bianchi proprietari di terre coltivate da negri, e la differenza di razza ha perpetuato la differenza di classe.

Bianchi e negri. — Ma malgrado l'aumentata ricchezza del paese vi sono ancora delle difficoltà serie a superare, di cui la principale è come ho già detto, la scarsità delle braccia. Il negro liberato ha deteriorato come lavoratore, e non essendovi mezzi legali per costringerlo a lavorare, molte terre si son dovute addirittura abbandonare. Un gran numero di negri preferisce di accentrarsi nelle città, dove i guadagni e i divertimenti sono maggiori, e di lavorare a giornata piuttosto che coltivare dei terreni a fitto dove sono spesso sfruttati dai loro padroni. Oltre a ciò l'antipatia di razza è andata aumentando progressivamente dopo l'emancipazione, onde tanto i bianchi che i neri desidererebbero stare il più lontano possibile gli uni dagli altri. I piantatori quindi hanno cercato di sostituire i coloni negri coi bianchi, ma è stato assai difficile trovare dei bianchi adatti. Vi sono, è vero, dei proletari bianchi nel sud, ma questi o sono operai delle città che non vogliono andare a vivere in campagna, oppure sono i cosiddetti *mean whites* o *poor whites* (bianchi meschini, bianchi poveri) delle regioni a collina dell'est del Mississippi, dell'ovest dell'Arkansas e del nord-ovest della Louisiana, simili agli abitanti delle montagne del Tennessee, della Virginia e delle Caroline, individui degenerati, che vivono come i negri, poverissimi, ignoranti, immorali e incapaci di un serio lavoro. Formano un curioso esempio di degenerazione di razza, e non sono affatto ricercati come coloni. Agricoltori americani dal nord e dall'ovest non ne vengono, perchè costoro quando emigrano o abbandonano le campagne per recarsi in città o vanno nel Canada o nell'estremo ovest. I guadagni nel sud sono minori, e la fama di paese malarico che gode quella regione non è tale da attirare la gente del nord. Non restava quindi che l'emigrazione straniera, la quale, vista generalmente di mal occhio nel sud, finora non vi aveva affluito se non in proporzioni minime.

Emigrazione italiana. — In conseguenza degli sforzi fatti dai piantatori per mezzo di certi agenti di Compagnie di trasporto e altri, si è formata una piccola corrente di emigrazione dall'Italia

al sud degli Stati Uniti, e nulla si trascurò per attirare questi nostri coloni. Date certe disposizioni della legge americana, che vietano l'arruolamento di operai stranieri sotto contratto di lavoro e di pagare il loro viaggio, le operazioni dovettero esser condotte più o meno clandestinamente; e sebbene chi emigra con un contratto di affittare un terreno o di lavorare a mezzadria non sia del tutto equiparato a chi viene per lavorare a giornata, l'interpretazione della legge non è stata sempre la stessa e le autorità federali non hanno mai voluto esprimere un parere in proposito se non in via generale.

Colonie italiane. — Adesso, in parte per ragioni naturali, ma principalmente a causa di queste operazioni clandestine, si trovano sparsi qua e là per questa zona parecchie migliaia di Italiani, di cui alcuni esercitano il commercio nelle città e altri sono nelle piantagioni di cotone, dove lavorano come fittabili o mezzadri, e in qualche caso rarissimo sono proprietari. Queste colonie differiscono da quelle in altre regioni degli Stati Uniti per il fatto che non si tratta di braccianti generalmente scapoli venuti a cercare lavoro dovunque si trova e pronti a sgombrare da un giorno all'altro, ma bensì di intiere famiglie o anche gruppi di famiglie venute assieme dall'Italia per stabilirsi su una data piantagione per molti anni o magari definitivamente. La storia di queste colonie risale a una ventina di anni fa, e il primo piantatore a servirsi della mano d'opera italiana per imprese agricole fu, se non erro, un certo Colonnello Sessions, che si trovò assai soddisfatto delle poche famiglie che impiegava nelle sue tenute del Mississippi. Più tardi, si fece il famoso tentativo di Sunnyside, Ark.

Sunnyside. — Il sig. Austin Corbin, ricco signore di New York, volle impiantare una colonia in codesta località, ed essendo imparentato col principe Ruspoli di Roma, ebbe l'idea di collocarvi delle famiglie italiane. Egli iniziò il suo progetto coi migliori auspicii di successo; vi spese molti denari per preparare la tenuta, coltivarla, costruirvi le case, ecc.; vi fece una piccola fer-

rovia, insomma cercò in tutti i modi di farne una colonia modello. Ma egli morì prima di poter completare il suo tentativo, e i suoi eredi, che non avevano il medesimo interesse che vi aveva lui, appaltarono Sunnyside a una ditta di *cotton factors* di Greenville, Miss., Messrs. O. B. Crittenden & C^o.; costoro non avevano altro scopo che quello di estrarne il maggior reddito possibile nel più breve tempo, senza curarsi del futuro buon andamento della piantagione, poichè appunto il loro affitto poteva scadere da un anno all'altro. Intanto si era sviluppata la malaria fra i coloni, e l'acqua che non era buona produceva dei gravi disordini gastrici; gli Italiani, vedendo che non si prendeva più quella cura del loro benessere che vi prendeva il signor Corbin, e spaventati dalle stragi della malaria, cominciarono ad andarsene. Un forte nucleo, capitanati dal prete della piantagione, padre Bandini, si stabilirono nel nord dell'Arkansas, ove fu fondata la piccola colonia italiana di Tontitown; costà, dopo molte peripezie e periodi di crisi acuta, riuscirono a farsi una situazione relativamente prospera, e sono ora un centinaio di famiglie. Altri invece si recarono in altre piantagioni vicine, per lo più nel Mississippi; altri ancora tornarono in Italia. Di quelli però che si recarono nel Mississippi, parecchi vi trovarono condizioni non migliori che a Sunnyside dove finirono per tornare, se non altro per essere vicini ad amici o parenti. Ma sebbene i coloni di Sunnyside fossero tutt'altro che contenti, la ditta Crittenden si accorse ben presto che gli Italiani valevano molto più dei negri e davano quindi alla Compagnia un profitto assai maggiore.

Valore degli Italiani. — Ecco alcuni dati riguardo alla produttività relativa degli Italiani e dei negri: 18 coloni italiani, coltivando 105 acri, produssero 50,479 libbre di cotone ed ebbero un credito di dollari 4,334.95 alla fine dell'anno; mentre 20 negri, coltivando 92 acri, non produssero che 21,847 libbre di cotone, con un credito totale di dollari 17.77. Ossia ogni italiano produsse libbre 2802.7, e il negro solo 1213.7; l'italiano ne produsse libbre 480.4 per acre, il negro 237.4.

Questo fatto invogliò naturalmente la ditta ad aumentare il numero degli Italiani, e per far ciò ricorse a vari sistemi. Alcuni coloni, che in realtà non erano scontenti ed avevano fatto dei denari, erano pronti a far venire dei loro parenti o amici, ma ciò non spiegherebbe la venuta di molte delle famiglie che si trovano o si trovavano a Sunnyside, poichè colla malaria e il cattivo trattamento che poi subentrò col nuovo regime, la grande maggioranza si trovava tutt'altro che soddisfatta. Fu allora che la Compagnia che aveva in affitto la tenuta si rivolse agli agenti di emigrazione; più sotto spiegherò dettagliatamente il *modus operandi* di codesti signori. A proposito di Sunnyside debbo qui mentovare il rev. G. Galloni, prete della colonia, il quale si è adoperato con disinteresse per mantenere la pace in quella località e per aiutare e consigliare bene i coloni.

Italiani nel Mississippi. — Intanto il successo (dal punto di vista del piantatore) della mano d'opera italiana indusse molti piantatori del Mississippi a cercare di attirarla e in maggiori proporzioni. Alcuni dei coloni che avevano abbandonato Sunnyside formarono i primi nuclei, e mercè l'attività degli agenti di emigrazione altre famiglie vennero dall'Italia, ed il loro numero aumentò ogni anno. Alcuni piantatori di cotone della Louisiana fecero lo stesso, e adesso vi sono in questa zona cotonifera qualche migliaio di famiglie italiane. I centri principali dove si trovano sono, nel Mississippi: Greenville, Rosedale, Shelby, Hampton, Leland, Clarksdale, Robinsonville, Indianola, Friar's Point, ecc.; nell'Arkansas: Sunnyside, Redleaf, New Gascony, Helena, e Tontitown (dove però si trovano coloni indipendenti, non contadini sulle proprietà di grandi piantatori); nella Louisiana: lungo il Mississippi di faccia a Vicksburg e presso Baton Rouge. Coll'eccezione delle famiglie presso Baton Rouge, che sono siciliane, quasi tutti gli italiani di questa regione sono settentrionali, principalmente delle Marche e delle provincie di Mantova e Ferrara, d'onde appunto sono oriundi i suddetti agenti, e qualche piemontese e lombardo. Dappertutto i piantatori, nella speranza di estendere la coltivazione dei loro ter-

reni e aumentarne le rendite, cercavano coloni italiani, e gli agenti erano inondati di richieste. Si sperava così di sostituire gli Italiani al posto dei negri, o almeno di avere gli uni e gli altri e obbligare i secondi a lavorare più energicamente mediante la concorrenza dei primi. Come mi disse un piantatore di Greenville: "Noi non vogliamo gli Italiani se non perchè essi fanno lavorare di più i negri „.

Sistema di arruolamento. — Il modo col quale si è tentato di promuovere l'emigrazione è abbastanza ingegnoso, poichè si trattava di violare tanto la legge italiana che quella americana.

Quest'ultima, come ho detto, vieta a chiunque di far venire dall'estero operai o altri lavoranti con contratto di lavoro, onde non era possibile incitare direttamente l'emigrazione. Anche le leggi di vari Stati esteri vietano che si arruolino emigrati, o anche che si faccia la propaganda mediante *réclame*. In alcuni casi, come ho detto, il piantatore faceva venire nuove famiglie per mezzo di quelle già stabilite presso di lui, ma alcuni individui, fra cui il noto A. L. Tirelli e Umberto Pierini, il primo un commerciante di frutta a Vicksburg, il secondo ex-colono di Sunnyside, crearono nel Mississippi delle vere e proprie agenzie di immigrazione.

Essi si informavano esattamente dello stato di famiglia di un buon numero possibile di Italiani residenti da quelle parti, e delle loro parentele, e quando un piantatore cercava degli Italiani, i suddetti agenti inducevano i coloni a firmare atti di richiamo per far emigrare altre famiglie, obbligandosi i firmatari a mantenerle per un certo tempo e a rimandarle a casa se volessero. L'agente stesso, una volta avuto l'atto di richiamo firmato in mano, si incaricava di scrivere lettere promettendo mari e monti alla famiglia che doveva emigrare, e dando dettagliate istruzioni sulle risposte da darsi ai funzionari americani a Ellis Island, o magari faceva fare le promesse dal suo rappresentante in Italia. Giunta che era la famiglia in America, spesso sotto l'impressione erronea che il prezzo del biglietto anticipato ad essa fosse dato gratuita-

mente, si trovava scontenta, senza mezzo di andarsene. L'altro colono che si era reso garante non aveva un soldo, e sia contro l'agente che contro il piantatore non vi era alcun rimedio legale.

Atti falsi o fraudolenti. — In alcuni casi i biglietti prepagati erano mandati in Italia in bianco e il rappresentante in Italia pensava lui a raccogliere gente da spedire in America, il che spesso aveva per effetto di mandare sulle piantagioni persone affatto inadatte ai lavori agricoli.

Alle volte il piantatore stesso o l'agente con le promesse o le minacce induceva i coloni a scrivere in Italia e firmare atti di richiamo per far venire parenti o amici. In altri casi invece si mettevano firme di persone inesistenti sull'atto di richiamo, facendo credere all'emigrante che si trattava di persona che esisteva realmente e che lo avrebbe aiutato, ma gli si faceva fare una dichiarazione falsa allo sbarco — cioè che egli veniva a raggiungere il tal di tale "suo parente". In altri casi ancora, e questo è il fatto più grave, si mettevano sull'atto di richiamo firme false di persone realmente esistenti, onde indurre il contadino italiano ad emigrare nella convinzione che giunto in America si troverebbe presso persona da lui conosciuta e fidata; invece arrivato sul posto apprende che l'individuo in questione è tutt'altro che contento e che non si è mai sognato di persuaderlo a venire in America.

A Sunnyside successe che una famiglia, fatta venire in questo modo e trovatasi poi in cattive condizioni andò a redarguire l'amico che aveva firmato l'atto di richiamo; costui negò di averlo fatto, poichè anche lui si trovava male e scontento, e infatti risultò che egli non aveva neanche visto l'atto in questione.

Anche molti degli atti di richiamo che portano le firme genuine di individui realmente esistenti sono spesso moralmente fraudolenti, poichè carpiti, come ho detto, con false promesse o magari con minacce. Per dare poi una idea delle promesse false che questi agenti, o i loro rappresentanti in Italia, fanno per in-

durre i contadini ad emigrare, citerò il caso di un mantovano il quale mi disse che fu indotto a recarsi nel Mississippi perchè gli fu promesso un salario regolare di dollari 1.50 al giorno, una buona casa, una vacca, due maiali, e il biglietto di passaggio gratuito. Arrivato sul luogo non trovò niente di tutto questo; la casa era cattiva, i guadagni dipendenti dal raccolto incerto del cotone, e un forte debito per il biglietto di passaggio. Questo non è che un caso fra cento che potrei riferire.

Non ho bisogno di dire che lo scopo di tutto questo lavoro per parte degli agenti di emigrazione è il guadagno; per ogni persona che si induce a emigrare il piantatore paga 5 dollari e anche più, onde è facile capire come sia profittevole per gli agenti questo commercio. Naturalmente, essi non si sognano di preoccuparsi se il piantatore sia una persona per bene, se tratti onestamente i suoi dipendenti, se la località sia sana, nè se l'emigrato sia un buon lavoratore veramente contadino e non un sarto, o un falegname, o un bottegaio. Una volta che l'emigrato è arrivato e consegnato al padrone, e la commissione è pagata, l'operazione è terminata.

Un'altra irregolarità che viene commessa in questo traffico è il cambiamento di destinazione. L'agente fa venire una diecina di famiglie, tutte destinate a una data piantagione, dove esse realmente hanno dei parenti presso cui intendono recarsi; mentre sono per istrada, il piantatore in questione cambia idea o si guasta coll'agente; costui allora si rivolge ad un altro piantatore le cui terre sono molto distanti da quelle del primo, e dove i nuovi venuti non hanno alcun parente. Arrivati gli emigrati al centro ferroviario più vicino, l'agente o il suo rappresentante li incontra e li conduce alla loro nuova destinazione di cui non sapevano neanche l'esistenza. Il fatto di trovarsi così ingannati li mette subito di malumore e di lì comincia lo scontento, aggravato poi forse dalle condizioni stesse del luogo. Un colono a Rosedale, per esempio, mi disse che aveva fatto venire la madre ed il fratello, ma che non ne ebbe notizia per molti mesi; seppe infine che, giunti nel Mississippi, furono condotti in un altro luogo, dove si trovavano

malissimo. Si può dire in generale che il 75 %, forse l'80 od il 90 % dell'emigrazione in queste parti, è puramente artificiale, e quindi in violazione con la nostra legge di emigrazione.

Come è considerato l'Italiano. — Ho già spiegato le ragioni per le quali gli Italiani sono ricercati in queste regioni: si tratta di gente che fa aumentare il valore dei terreni, e questo basta. D'altra parte però non si può dire che l'Italiano sia amato e rispettato negli Stati del Sud. È desiderato come un utile e sfruttabile strumento di lavoro, ma personalmente è considerato come una specie di negro dalla pelle bianca che lavora meglio del negro dalla pelle nera. I piantatori, per lo più gente ignorantissima, non sanno concepire che il lavorante bianco si debba trattare diversamente dal negro, nè che l'Italiano sia realmente bianco. È comunissima in quella regione la distinzione fra "negri", "italiani", e "bianchi", (ossia americani). Un mio amico italiano stava discutendo con un piantatore della Louisiana sulla necessità di migliorare le condizioni di vita dei coloni se si vogliono attirare gli emigrati italiani, e gli fu risposto: "Ma i negri si contentano di queste condizioni; perchè se ne devono lamentare gli Italiani?". L'idea generale di molti americani, specialmente nel Sud — almeno di quelli che sanno che esiste un paese che si chiama Italia — è che l'intera nazione italiana stia morendo di fame, e che perciò qualunque salario, qualunque casa, qualunque cibo, in America, costituisca per l'emigrato un miglioramento su quello che aveva in Italia. È curioso contrastare questa idea con la dichiarazione fattami da un emigrato ferrarese, il quale mentre in Italia guadagnava circa 3000 lire all'anno, dacchè era nel Mississippi non faceva che debiti.

Vi sono certamente delle eccezioni, come per esempio il signor Charles Scott di Rosedale ed il sig. Charles Sessions, di Friar's Point, e qualche altro nel Mississippi, il sig. John Gracie a New Gascony, Ark., che considerano gli Italiani poco diversamente dagli Americani, e li trattano umanamente. Anzi lo Scott, che è candidato per il posto di governatore del Mississippi, ha fatto della

questione dell'emigrazione italiana uno dei capi principali del suo programma. I suoi avversari lo accusano di voler far invadere lo Stato da una fiumana di Italiani che in breve tempo si accaparreranno tutto e domineranno il paese. Coloro che si oppongono attivamente all'emigrazione italiana non sono generalmente i piantatori, che ne hanno bisogno, ma i piccoli proprietari dell'est dello Stato e parte dei professionisti, commercianti, operai, ecc., delle città che ne temono la concorrenza. Un piantatore della Louisiana, per dirimere i pregiudizi anti-italiani della popolazione locale, fece distribuire un estratto di un'opera di J. S. Mill, che loda il contadino italiano.

Nell'Arkansas, dove gli Italiani sono poco numerosi e la mano d'opera negra più abbondante, la questione è meno urgente. Nella Louisiana il problema dell'emigrazione è ancora più discusso che nel Mississippi, ma mi riservo a trattare dell'azione di quello Stato a suo luogo.

Condizioni climatiche. — Il carattere del terreno in questa zona è, in genere, spiccatamente malarico. È soggetto ad alluvioni frequenti, e quasi sprovvisto di scoli naturali od artificiali, onde si raccolgono ovunque immense quantità di acque stagnanti, ed anche dopo un periodo di siccità si trovano vasti pantani ove le zanzare si producono a milioni. Una buona parte del terreno è coperto da boschi nei quali si formano laghi di acqua puzzolente pieni di sostanze vegetali in putrefazione.

I letti del Mississippi e dei suoi pochi affluenti sono assai rialzati, onde l'acqua delle campagne vicine non vi si può riversare, e non essendovi pendio, non scola altrove. Perciò dopo la pioggia l'acqua rimane a lungo in ogni piccola depressione, anche nei solchi dei campi di cotone. Vi sono, è vero, i cosiddetti *bayous*, canali formati da precedenti inondazioni o rimasugli di vecchi letti del Mississippi, ma essi seguono un corso tortuosissimo, in cui l'acqua è pressochè stagnante. Il risultato di questo stato di cose è che la malaria è predominante, e specialmente per gli emigrati costituisce un pericolo gravissimo. A Sunnyside, per esempio, non

ho trovato quasi alcuna famiglia in cui non vi fosse qualche ammalato di febbre, anche fra quelle che si trovavano costà da molti anni; in alcuni casi tutta la famiglia era più o meno ammalata. Lo stesso stato di cose prevale, dove più dove meno, in tutto il Delta, sebbene vi siano certamente delle persone non suscettibili alla malaria, e delle località più sane di altre. In quasi tutte le piantagioni da me visitate si vedono i visi gialli e smunti che indicano il morbo; anche se il malato non muore di febbre, gli attacchi ripetuti lo indeboliscono, e lo stato generale di salute fra gli italiani è deplorabile. La teoria che chi arriva nell'autunno ed ha quindi tutto l'inverno in cui acclimatarsi prima della stagione calda, sia meno affetto dalla malaria, non è sempre comprovata dai fatti. Ciò che contribuisce non poco alle malattie è l'acqua pessima; pozzi artesiani sono quasi sconosciuti, e i coloni devono ricavare l'acqua mediante pompe preadamitiche che si guastano ogni momento; in molte località l'acqua anche filtrata due o tre volte è di un colore simile al caffè e latte. Essa produce disordini gastrici di tutti i generi ed è causa, in gran parte, dell'alta mortalità dei bambini.

Abitazioni. — Le case adibite ad uso dei coloni italiani sono dello stesso tipo di quello dei negri; nella maggior parte dei casi infatti furono già abitate da negri prima della venuta degli Italiani. Sono tutte di legno, alle volte imbiancate, generalmente elevate di mezzo metro o un metro al di sopra del suolo a causa dell'umidità mediante sostegni di legno o di mattone. Costruite assai male, di tavole sottilissime, spesso non combacianti, consistono di una stanza e un piccolo annesso che serve da cucina e deposito, o tutt'al più di due camere e due annessi. La camera qualche volta è fornita di un regolare soffitto, ma l'annesso non lo è mai, sebbene spessissimo ci debbano dormire più persone, se la famiglia è numerosa. In tempi di pioggia — nella valle del Mississippi le piogge sono abbondantissime — poche sono le case, anche di persone benestanti, dove l'acqua non penetri a catinelle. Non di rado mancano i vetri alle finestre, e pochissime sono le

case fornite di reti metalliche contro le zanzare; le zanzariere sui letti sono più generalmente in uso. Quanto a solidità e aspetto generale sono inferiori ai tugurii dei contadini turchi o russi.

Contratti agrari. — Il contratto agrario ha due forme principali: la mezzadria e il fitto. La mezzadria è spesso prescelta nei primi anni come più adatta a coloni poco esperti del paese, ma non è molto in uso. Il colono dà la metà del raccolto al padrone, il quale gli fornisce semi, strumenti di lavoro, muli, ecc.; oppure dà un terzo del raccolto e deve fornirsi del necessario da sé. Il fitto invece è la forma di contratto più generalmente adottata. Il colono paga al piantatore un fitto che varia dai dollari 5 ai dollari 10 l'acre, secondo la località e la fertilità dei terreni; in alcuni casi è il primo che provvede agli oggetti necessari, in altri è il secondo.

Una volta raccolto il cotone, il colono paga al piantatore per sgranarlo (*vulgo* "ginnare") da dollari 1 a dollari 3.50 (secondo il numero di *gins* che si trovano nella regione), per ogni balla di cotone; non di rado il piantatore profitta dell'ignoranza del colono per caricare più del dovere il prezzo della sgranatura.

Oltre a ciò vi è una commissione del 2.50 % per il commerciante di cotone nel centro di distribuzione, e varie piccole spese per il magazzino, la pesatura, l'assicurazione, il trasporto dalla piantagione al centro di distribuzione, ecc. Per esempio, dal prezzo di una balla di cotone di 524 libbre (raccolto in Louisiana) a 9 cents la libbra, si deduce per sgranatura dollari 1.50, per trasporto dollari 2.15, per magazzino, peso, ecc. 0.45, per l'assicurazione 0.45, per la commissione al commerciante 1.19; totale dollari 5.74.

In alcuni casi il piantatore deduce da quel che paga al colono per il suo cotone un soldo per ogni libbra onde coprire tutte queste spese.

Prodotto del suolo e guadagni. — Il terreno nel bacino del Mississippi produce generalmente da mezza a tre quarti di balla l'acre, e in certi rari appezzamenti eccezionali fino a una balla

l'acre, onde una famiglia che coltiva 15 acri (il lotto medio) produce da 8 a 12 balle; ai prezzi correnti ciò vuol dire da dollari 400 a 600. Deducendo dollari 115 per il fitto (circa dollari 7.50 l'acre), e dollari 50 per altre spese, rimarrebbe al colono da dollari 350 a 550 per il mantenimento di sè e della sua famiglia. Però, almeno nei primi anni, egli è fortemente indebitato per le spese del viaggio dall'Italia (è rarissimo il caso che un emigrato venga a proprie spese alle piantagioni del Sud), somma che viene dedotta dai proventi della vendita del cotone del colono, più un interesse del 10% (nella Louisiana il limite legale è dell'8%). Siccome poi i coloni devono essere mantenuti a spese del piantatore finchè perdura il debito, costui anticipa loro per questo scopo una somma mensile, che alle volte è di un dollaro al mese per ogni acre coltivato.

“*Store*” e *interessi*. — Ma generalmente, invece di pagare questa somma in contanti, il piantatore apre un credito mensile, dando ai coloni degli *checks* o biglietti contro cui si possono ottenere delle merci, ma soltanto allo *store* padronale. Anche su questi anticipi il colono paga il 10% (o l'8%) d'interesse; e questa percentuale è spesso aumentata mediante vari raggiri: le merci sono sempre molto care e anche di qualità scadente, onde in molte piantagioni la differenza tra il prezzo giusto della merce e quello che paga il colono è del 50%, anche del 100%; oltre a ciò, mentre l'interesse nominale non sarà più del 10%, siccome esso si esige al rendimento annuale dei conti, tanto che la merce o il denaro anticipato sia stata presa al principio che alla fine dell'anno, magari solo un mese prima del rendimento dei conti, l'interesse reale è in iscala ascendente dal 10% all'anno fino al 10% al mese, ossia al 120% all'anno!

Quando il colono ha pagato il suo debito, egli sarebbe naturalmente libero di fare i suoi acquisti dove e come vuole, ma i profitti che il piantatore ricava dallo *store* sono così grandi che questi fa di tutto per tenerlo indebitato il massimo tempo possibile, e anche quando il debito è estinto, tenta di obbligarlo in qualche

modo a fare i suoi acquisti nello stesso luogo. In alcuni casi lo stipendio dell'impiegato dello *store* varia secondo gli affari che fa, onde esso ricorre a tutti i mezzi per impedire che i coloni acquistino altrove le loro provviste. A Sunnyside uno degli *store-keepers*, che era allo stesso tempo giudice di pace, perfino minacciava i coloni che andavano ad altri negozi per le loro compere; ed essendo anche contabile delle piantagioni, se la rifaceva, al dire degli Italiani, sulla vendita del cotone con chi non faceva acquisti al suo *store*.

In un'altra località (Marathon, Miss.) il piantatore che aveva 18 famiglie italiane, mi disse che era sua intenzione di iniziare dei lavori di incanalamento l'anno venturo e che vi impiegherebbe gli italiani nelle loro ore libere, pagandoli bene; ma però pensava che in compenso del vantaggio che ricaverebbero dall'esser pagati per le loro fatiche, essi erano in dovere di comperare tutte le loro provviste al suo *store* e ai suoi prezzi.

Il fatto è che lo *store* è uno dei principali cespiti di rendita per molti piantatori; in alcuni casi rende più della coltivazione dei terreni.

Spese straordinarie. — Oltre all'alto costo della vita quotidiana è da notarsi che vi sono delle spese straordinarie altissime di cui la più importante è l'assistenza medica. I medici essendo pochi e sparsi sopra una vasta zona, si fanno pagare da 2 a 15 dollari la visita, secondo la distanza, e di cure mediche gratuite o a prezzi ridotti per i poveri, naturalmente, non se ne ha idea in questi Stati.

Vendita del cotone. — Vi sono ancora altri mezzi per ridurre i guadagni dei coloni, soprattutto nella vendita del cotone. Il cotone è soggetto a straordinarie variazioni di prezzo, il quale muta di giorno in giorno, quasi di ora in ora, secondo le speculazioni del mercato, le condizioni climatiche della stagione, la prospettiva di un raccolto ampio o scarso, ecc.

Il piantatore si serve, per lo smercio del cotone, di un *cotton factor* in qualche centro di agglomeramento, il quale è general-

mente anche interessato direttamente alla piantagione mediante prestiti, ipoteche, ecc. Egli diventa così l'agente del piantatore, e alla sua volta fornisce l'esportatore o il fabbricante locale (1). In alcuni casi, come per esempio a Sunnyside, i piantatori stessi sono anche *cotton factors* (Messrs. O. B. Crittenden & Co., di Greenville). Molti piantatori obbligano i loro coloni a vendere il raccolto ad essi, fissandone il prezzo. I primi asseriscono che pagano il prezzo del mercato diminuito solo di una percentuale per le spese (vedi sopra), ma siccome se sorge una controversia, essi stessi ne sono giudici e parti, hanno la possibilità di fare il prezzo che vogliono loro. Chiarirò la cosa con un esempio.

Il colono consegna il cotone al piantatore, diciamo, il 15 dicembre. Il piantatore lo vende il 20 dicembre a soldi 10 $\frac{1}{2}$ la libbra, ma tra il 15 e il 20 il cotone ha subito molte variazioni, e un giorno, p. e. il 18, è sceso a 10 soldi. Quando si fanno i conti il piantatore dichiara al colono che ha venduto il cotone a soli 10 soldi; e se costui reclama egli gli prova che il 18 del mese il cotone valeva realmente 10 soldi e gli dice che fu appunto quello il giorno in cui fece la vendita. I migliori piantatori numerano le balle e ci mettono il nome del colono, onde evitare equivoci; ma molti non lo fanno, e se si fa vedere al colono una fattura di vendita, egli non ha modo di sapere se si tratti veramente della sua balla o no. In altri casi sorgono controversie sulla qualità o sul peso del cotone, e il piantatore, valendosi del diritto del più forte, riesce sempre ad avere ragione. Il miglior sistema, che vige su alcune piantagioni, è di lasciare il colono libero di vendere il suo cotone, dove, come, quando, e a chi vuole.

Queste operazioni sono così complicate che spesso anche i piantatori restano ingannati dai *cotton factors* e *commission merchants*; un commerciante di New Orleans riuscì in pochi anni a far una fortuna colossale vendendo il cotone per conto dei piantatori a un prezzo superiore a quello che faceva risultare ad essi nei suoi

(1) Negli Stati del distretto consolare di New Orleans i cotonifici sono pochissimi.

conti. Non è quindi da meravigliarsi se i nostri emigrati, inesperti e nuovi al paese e alla coltura in questione, si facciano facilmente ingannare.

Terreni da vendersi. — È stato detto da molti che gli emigrati in questi Stati del Sud hanno la possibilità di farsi presto piccoli proprietari; ma in genere questa è una mera illusione. Nel delta del Mississippi vige il sistema dei vasti latifondi, e pochi piantatori sono disposti a vendere le loro terre in piccoli appezzamenti, onde gli Italiani proprietari nello Stato del Mississippi si contano sulle dita. Fra le eccezioni vi è un certo Curcio presso Shelby, contro il quale sono giunti molti reclami da parte dei coloni italiani che lavorano presso di lui. Vi sono dei coltivatori di ortaggi che posseggono terreni presso Greenville e che fanno buoni affari, e nello stesso distretto vi è qualche piccolo proprietario che coltiva il cotone. Nella Louisiana vi è in alcuni luoghi maggiore facilità per l'acquisto dei terreni, come pure in qualche parte dell'Arkansas, ma i prezzi sono relativamente alti.

Trattamento personale. — Un'altra questione di cui il R. Consolato di New Orleans si è dovuto occupare, è quella del trattamento personale degli emigrati. Uno degli ostacoli maggiori al buon andamento dell'impresa agricola nel Sud è il carattere dei *managers* o fattori delle piantagioni: sono generalmente uomini brutali, rozzi, ubbriaconi, insolenti, sempre pronti a minacciare e anche ad usare il revolver o il bastone. Molti piantatori sono dello stesso tipo, e abituati a trattare solo con i negri pigri e disonesti, non sanno condursi altrimenti quando hanno da fare con gente di civiltà superiore. Hanno l'idea che trattandoli in quel modo se ne ricava maggior profitto pecuniario. Un funzionario federale mi disse di aver conosciuto un piantatore nel Mississippi che si vantava apertamente di aver ucciso undici negri, eppure godeva della più perfetta immunità.

Pubblica sicurezza. — Le condizioni di sicurezza pubblica e di giustizia, specialmente nel Mississippi, lasciano molto a deside-

rare, e mentre i delitti sono frequenti, le punizioni sono relativamente rarissime. Le campagne sono piene di negri erranti e ladri, e i delinquenti bianchi non mancano. Se poi un Italiano ha una lite con un Americano, a parte l'enorme spesa e gli eterni ritardi di ogni procedimento legale in America, è molto difficile per lui d'ottenere giustizia, specie se si tratta d'una controversia tra un colono italiano povero e un piantatore ricco. Perciò raramente conviene ad un Italiano tradurre un americano in giudizio, a meno che non possa farlo avanti al tribunale federale. Persino quando si tratta dell'assassinio di un Italiano le autorità locali non mostrano grande energia nel punire il colpevole. Il linciaggio di Erwin, Miss., pochi anni fa, quando due Italiani furono assassinati da una folla di Americani guidati da un *farmer* che aveva avuto una questione privata con uno di essi, e l'assoluta impossibilità di far punire i colpevoli (fra i complici principali vi era anche l'impiegato della compagnia dei telefoni) sebbene tutti sapessero chi fossero, indica le condizioni di quello Stato.

Peonage (1). — Casi di vero e proprio *peonage* contro Italiani non si sono verificati sinora nella regione del bacino del Mississippi, ma la condizione di molti coloni, i quali, indebitati fino al collo, non osano allontanarsi dalle piantagioni, non è molto dissimile dal *peonage*. Molti Italiani abbandonano le piantagioni per sottrarsi al debito; in parecchi casi il piantatore li ha fatti arrestare non precisamente per il debito, il che sarebbe vietato dalle leggi federali e statali, ma con qualche altro pretesto. Spesso i coloni stessi agiscono disonestamente e scappano soltanto per evitare il debito; in altri casi invece scappano perchè il luogo è malsano e il trattamento brutale, o perchè non vedono alcuna probabilità di

(1) *Peonage* significa il reato di trattenere un individuo forzatamente contro la sua volontà in un dato luogo perchè egli è debitore di chi lo trattiene. Si verifica spesso che un imprenditore fa venire da un centro lontano a sue spese degli individui per impiegarli nei suoi lavori; se essi sono scontenti e cercano di fuggire prima di avere ripagato le spese di viaggio egli li trattiene a forza. Questo reato è punito dalla legge federale col carcere e una multa.

liberarsi da un debito aggravato ingiustamente e che aumenta sempre.

Reclami. — Le angherie e i soprusi hanno prodotto uno scontento generale fra gli Italiani di questa regione, e se alcuni si trovano abbastanza bene, ciò non avviene colla grande maggioranza. Ogni giorno giungono al R. Consolato di New Orleans reclami dal Mississippi e dall'Arkansas, reclami alle volte senza serio fondamento, ma in generale fondati, e assai spesso viene invocato l'intervento del console per comporre controversie. Ma sebbene in alcuni casi il Consolato riescisse nel suo intento, si è formata una corrente di migrazione, per parte degli Italiani, dalle piantagioni del bacino del Mississippi verso altre parti d'America. Molti vanno verso le grandi città, altri si avviano al nord degli Stati Uniti, altri ancora tornano in Italia. Da Sunnyside, per esempio, negli ultimi tempi un gran numero di famiglie se ne sono andate, e sebbene i padroni abbiano fatto delle promesse di miglioramento, la loro passata condotta offre poco affidamento sulla serietà di queste dichiarazioni.

III.

Louisiana meridionale e occidentale.

Come ho già detto, le condizioni dei coloni italiani sulle piantagioni di cotone in quelle parti della Louisiana che si trovano nelle vicinanze del fiume Mississippi sono analoghe a quelle degli Stati del Mississippi e dell'Arkansas, con qualche differenza in favore della Louisiana. Perciò in questo capitolo mi limiterò alle condizioni del resto dello Stato e a certe considerazioni generali sulla Louisiana e sull'azione del governo statale riguardo all'immigrazione. I coloni bianchi sono in parte della stessa origine e carattere di quelli del Mississippi e dell'Arkansas, e in parte sono discendenti dei coloni Francesi stabiliti a New Orleans e nelle regioni limitrofe nel secolo XVIII. I Francesi formano tutt'ora una parte notevole della popolazione di New Orleans, e se ne trovano

sparsi anche sulle piantagioni e nelle minori città della Louisiana meridionale. Così pure vi sono alcuni Spagnuoli.

Il Nord-Ovest. — Oltre ai terreni vicini al Mississippi, vi è una regione cotonifera nel centro e nord-ovest dello Stato, meno fertile di quella alluvionale (la produttività media non è più di mezza balla l'acre), ma essendo più asciutta e sabbiosa, è meno malarica. Vi sono dei nuclei di coloni intorno ad Alexandria e ad altri centri, che lavorano sulle piantagioni di cotone, e in alcuni casi sono anche proprietari e si trovano abbastanza bene, senza però fare dei guadagni straordinari. Presso Shreveport pure vi sono delle colonie, ma quella regione è alquanto malarica.

Piantagioni di zucchero. — Nel sud dello Stato, lungo il golfo del Messico tra il fiume Mississippi presso Baton Rouge e il confine del Texas, vi sono delle estese piantagioni di zucchero coltivate per lo più da negri, ma con alcune migliaia di coloni siciliani. Questa emigrazione dalla Sicilia alla bassa Louisiana è di vecchia data e nelle varie località da me visitate trovai che la grande maggioranza degli italiani vi erano venuti molti anni fa, a differenza di quello che ho riscontrato nelle piantagioni di cotone. Nei tempi recenti invece il numero dei nuovi venuti è diminuito, e fra quelli già stabiliti vi è una tendenza a migrare altrove. Molti piantatori, che in passato avevano numerosi coloni italiani, adesso ne hanno pochi o punti.

Emigrazione artificiale. — Anche qui troviamo lo stesso carattere di artificialità in buona parte dell'emigrazione. I piantatori fanno venire direttamente dalla Sicilia contadini a cui anticipano il prezzo del trasporto, con qualche agente di Compagnie di navigazione come intermediario. In alcuni casi l'intermediario è uno dei coloni già stabiliti e che agisce da fattore o interprete per il padrone; per esempio, in una piantagione trovai un vecchio Siciliano che era stato mandato in Sicilia a spese del piantatore e vi aveva arruolato otto uomini per lavorare come salariati, violando naturalmente tanto la legge italiana quanto quella americana. In un altro

caso un colono che agiva da interprete venne a fare il seguente reclamo in Consolato: il suo padrone, un ricchissimo piantatore, gli aveva anticipato dei denari perchè facesse venire un certo numero dei suoi compaesani sulla sua piantagione; egli eseguì la commissione, inviò denari e biglietti, accompagnati presumibilmente dalle solite lettere magniloquenti sulle condizioni di vita nei deliziosi pantani della bassa Louisiana, e a tempo debito giunsero a New Orleans i coloni. Ma arrivati costà, alcuni di essi poterono impiegarci subito a condizioni favorevoli, altri arrivarono effettivamente sulla piantagione, ma trovandovisi male se ne scapparono. Allora il piantatore voleva rifarsela coll'interprete, cercando di obbligarlo a rimborsargli i denari anticipati e minacciandolo di processo. Naturalmente al Consolato fu consigliato a ricordare al piantatore l'esistenza della legge Federale che vieta l'importazione di operai sotto contratto di lavoro e che quindi gli era impossibile portare la cosa in tribunale.

Condizioni degli Italiani. — Le condizioni dei nostri coloni sulle piantagioni di zucchero non si possono dire molto brillanti. In molte parti predomina la malaria, vi sono di tanto in tanto epidemie di febbre gialla (queste però meno frequenti oggi che in passato), e il clima è caldissimo e in genere poco salubre. I coloni sono pagati a giornata, e pagati male; ricevono 75 o 80 soldi al giorno durante dieci mesi dell'anno, e dollari 1.25 durante i due mesi o due e mezzo del taglio della canna. È vero che sono alloggiati gratuitamente, e che alle volte hanno un piccolo orto a loro disposizione; ma le case sono pessime, l'acqua malsana, e dato l'alto costo della vita i guadagni sono piccolissimi. Si trovano qualche volta individui che riescono a mettere da parte del denaro, ma generalmente si tratta di chi ha parecchi figli adulti che sono andati a lavorare nelle industrie o sulle ferrovie nel nord, ed hanno quindi cooperato all'acquisto; ad ogni modo il numero di costoro è piccolissimo.

Italiani e negri. — Quello che è sommamente deplorabile è la comunanza di vita e di trattamento che esiste fra gli Italiani

e i negri. Sulle piantagioni le due razze generalmente vivono assieme e sono trattate e considerate nello stesso modo, e sebbene molti piantatori della Louisiana non siano brutali, e anzi mostrino una certa benevolenza patriarcale verso i loro dipendenti, non distinguono, generalmente, tra i negri e gli italiani; mentre tra questi e gli Americani esiste una barriera sociale, non assolutamente insuperabile come quella tra bianchi e negri, ma poco meno.

Colonie urbane. — Nella Louisiana vi è una popolazione italiana urbana più numerosa di quella agricola. Nella città di New Orleans vi saranno 16,000 o 17,000 italiani; a Shreveport, Alexandria, Baton Rouge, Franklin, Lake Charles, Donaldsonville, Thibodeaux, Jeannerette, ecc., trovansi colonie di connazionali (quasi senza eccezione siciliani) che variano da qualche dozzina a parecchie centinaia. Generalmente sono abbastanza agiati, e alcuni sono addirittura ricchi. La colonia di New Orleans presenta delle caratteristiche speciali e offre un campo di studio interessante, ma un esame di essa esorbita dal fine che mi sono proposto, cioè di studiare le condizioni dell'emigrazione italiana fuori dei grandi centri.

Orticoltori. — Intorno alle città più importanti vi sono delle piccole colonie di contadini che coltivano gli ortaggi. Sono per lo più gente che hanno messo da parte denari lavorando altrove, poichè per iniziare questa cultura occorrono dei capitali abbastanza rilevanti. I terreni vicini alle città sono cari, bisogna spendere parecchio per metterli in coltivazione, onde il numero di quelli che lo possono fare è limitato. Per esempio, nei dintorni di New Orleans la spesa per un lotto da coltivarsi a ortaggi è di circa dollari 1000 senza la casa. Coloro che comperarono il terreno dieci o quindici anni fa, quando costava poco, si trovano adesso in una posizione invidiabile, ma oggi i prezzi sono grandemente aumentati, e anzi è difficile comperare il terreno a qualunque prezzo.

Vendita dei terreni. — Uno degli ostacoli maggiori che si oppongono alla colonizzazione della Louisiana è che, mentre vi sono

dei piantatori disposti a vendere i loro terreni (a differenza di quello che avviene al Mississippi), raramente vendono i terreni buoni. L'area totale della Louisiana è di 45,440 miglia quadrate, ossia acri 28 milioni, di cui 13,255 mq. sono terreni alluvionali, compresi quelli bonificati e coltivati e in gran parte quelli costituenti la zona paludosa o allagabile dal fiume, 5739 mq. sono praterie, 18,241 mq. di boschi, e 7420 mq. di paludi marittime. In tutto solo 5 milioni di acri sono coltivati. Quando il piantatore volesse o affittare o vendere a rate oltre a un pezzo di terreno coltivabile anche un pezzo di bosco ove vi fosse del legname commerciabile, al colono, questi potrebbe mantenersi e garentirsi contro i rischi inerenti all'agricoltura, specialmente nei primi anni, mediante il taglio del legname. Invece il piantatore vuol vendere o affittare i terreni paludosi che adesso valgono poco e la cui messa in valore è abbastanza problematica, tenendo per sè i boschi di legname buono per specularvi sopra. Naturalmente capitano di tanto in tanto delle occasioni favorevoli, ma sono rare.

Azione del Governo Statale. — Oltre ai progetti di colonizzazione, più o meno genuini, per parte dei piantatori, anche il Governo Statale della Louisiana si è messo all'opera per attirare la immigrazione estera (1). Il signor Schuler, commissario di emigrazione, e il suo assistente signor Knoepfler mi hanno spesso parlato dei loro progetti di colonizzazione, e qualora il Governo Federale permettesse ai singoli Stati di importare a loro spese dei coltivatori europei, il signor Schuler vorrebbe organizzare la cosa su larga scala, distribuendo gli immigrati fra i piantatori.

Il sig. Schuler inviò al R. Consolato di New Orleans uno schema di contratto di fitto che gli sembrava degno di ogni approvazione e che aveva fatto tradurre in italiano, onde attirare i coloni del nostro paese. Detto documento però, tanto al cav. Scelsi che a me

(1). La Louisiana è l'unico degli Stati del distretto consolare di New Orleans il cui governo abbia fatto passi diretti per promuovere l'immigrazione dall'Europa. Nel Mississippi e altrove si sono formate delle associazioni private collo stesso scopo che hanno cercato di indurre il governo ad agire, ma finora nulla di ufficiale.

parve presentare garanzie assolutamente insufficienti. Abbiamo quindi redatto non un vero contratto, ma una lista di condizioni indispensabili che dovevano essere garantite agli emigrati da chi volesse essere autorizzato ad arruolarli in Italia per la Louisiana; ma il signor Schuler avendone avuta visione dichiarò al R. Vice-Console cav. Papini che tali condizioni erano inaccettabili, e che se esse costituivano un *sine qua non* per gli arruolamenti, la Louisiana cercherebbe altrove che in Italia i suoi immigrati. Credo che egli adesso abbia poca speranza di far arruolamenti nel nostro paese.

In altra occasione il signor Schuler si era dichiarato disposto a intervenire nelle controversie che potessero sorgere fra i piantatori e i coloni italiani, onde comporre in modo amichevole. Un caso tipico essendo sorto poco dopo, il R. Console si rivolse a lui onde valersi dell'offerta fatta. Lo Schuler però rispose che non poteva intervenire in casi simili, che l'interessato doveva rivolgersi ai tribunali, e che se quelle pratiche riescissero inutili, egli (lo Schuler) si rivolgerebbe al Governatore dello Stato per indurre i giudici a dare maggior soddisfazione.

Mi è stato poi detto da Americani che, qualora si introducesse questo sistema di immigrazione assistita dal Governo Statale, si verificherebbero molto probabilmente gli stessi inconvenienti che si hanno in quegli Stati dove si affitta a privati la mano d'opera dei forzati. In parecchi Stati infatti il Governo cede i suoi forzati in affitto a privati pei lavori agricoli o industriali; ma succede che coloro che godono di questo vantaggio sono le persone che hanno maggiore influenza politica; trattandosi di immigrati italiani non si avrebbe alcuna garanzia che essi sarebbero affidati ai migliori piantatori, bensì, come nel caso dei forzati, a quelli che avessero più influenza locale.

Tutte queste ragioni non fanno che confermare maggiormente i miei dubbi sui vantaggi, dal nostro punto di vista, di una immigrazione condotta sotto gli auspici del Governo Statale.

Quanto alle condizioni di sicurezza pubblica, esse sono un poco migliori nella Louisiana che non nel Mississippi, ma anche lì vi è

molto disordine amministrativo, delitti frequenti e spesso impuniti, e il solito pregiudizio contro gli Italiani, il quale però a quel che pare tende a diminuire, almeno in alcune parti dello Stato.

IV.

Il Texas.

Il Texas, che ha un'area di oltre 260,000 miglia quadrate ed è il più vasto Stato dell'Unione, contiene ancora una immensa quantità di terreno disoccupato e incolto, per il quale si sta facendo una grande *réclame* per attirare gli immigrati sia da altre parti d'America che dall'estero.

Colonie italiane. — Le colonie italiane sono sparse un po' dappertutto, ma sono più numerose nell'est che nell'ovest, nel sud che nel nord. Le colonie urbane, di cui le più numerose sono quelle di Houston, Galveston, San Antonio, Beaumont e Waco, non presentano caratteristiche speciali.

Thurber. — A Thurber, nel nord dello Stato, non lontano da Fort Worth, vi è un'importante colonia di minatori presso la Texas and Pacific Coal Company. I minatori sono 2000 in tutto, di cui 800 sono Italiani (quasi tutti settentrionali), 700 Americani e 500 tra negri, Messicani, Polacchi, Czechi, ecc. Vi è una unione operaia italiana che si è separata da quella americana per l'ostilità che le *Labour unions* indigene nutrono per gli immigrati stranieri che fanno la concorrenza agli operai del paese; uno dei capi dell'unione italiana mi assicurò che nelle controversie, ancorchè di carattere puramente economico, fra gli operai italiani e la direzione, l'unione operaia americana prende le parti di quest'ultima. L'unione italiana comprende 600 soci, ma anche gli altri 200 italiani sono in simpatia con essa e si prevedeva che finirebbero per iscriversi. La paga è in ragione di dollari 1.22 e mezzo la tonnellata, e un operaio abile guadagna in media da 45 a 50 dollari al mese; molti non

guadagnano che da 30 a 40 dollari, alcuni dai 70 agli 80 dollari. Le spese per vitto e alloggio ammontano a circa 16 dollari al mese; vi si aggiungono quelle spese per abiti, scarpe e bibite alcoliche, di cui si fa un gran consumo (sono generalmente di qualità pessima), che ammontano a dollari 30 o 40. L'alcoolismo è una delle piaghe delle colonie di minatori negli Stati Uniti, e mentre i nostri emigrati arrivano dall'Italia con le abitudini della sobrietà, non tardano ad acquistare questo vizio quando si trovano nell'ambiente della *mining town*; perciò se i guadagni sono alti alla fine di pochi anni il minatore ha la salute rovinata e non ha messo da parte gran cosa, anche se non gli è sopravvenuto qualche infortunio. Le miniere di Thurber presentano il vantaggio che non vi si trova gas, il che toglie una delle cause principali degli infortuni; d'altro lato però non essendo la legislazione mineraria del Texas molto rigida, i *foremen* e *bosses* il più delle volte non hanno licenza, e quindi non danno tutto quell'affidamento di capacità che sarebbe desiderabile.

Zone agricole. — Dal punto di vista agricolo il Texas si divide in due zone principali. La prima che è determinata dai confini della Louisiana, dell'Arkansas, e dell'Indian Territory, e da una linea tirata da Denison, passando ad ovest di Fort Worth, per un punto un poco a sud ovest di Bryan, e di lì a Beaumont, comprende terreni ondulati, fertili, in parte boscosi, adatti alla coltura del cotone, del granturco, e qua e là, specialmente nel nord, delle frutta. Il prodotto medio del cotone è di un terzo a due terzi di balla l'acre. Generalmente il clima è salubre, sebbene piuttosto caldo. A sud e ad ovest di questa regione, come pure nell'estremo nord-ovest (nel cosiddetto *pan-handle* o "manico di padella"), si hanno delle vaste estensioni di terreno in parte fertili, ma soggette alla siccità e mancanti quasi totalmente di acqua.

Nel West Texas vi sono regioni dove non piove per otto o dieci anni di seguito, e anche nel sud si soffre dello stesso inconveniente. In alcuni luoghi, come per esempio, nella Pecos Valley, sono stati fatti dei lavori di irrigazione che hanno fertilizzato cam-

pagne che prima si credevano asciutte e sterili. Ma, almeno per ora l'irrigazione è assai limitata, e i terreni irrigati costano piuttosto cari. I tentativi di colonizzazione italiana nel sud-ovest del Texas, specialmente quello fatto vicino a Corpus Christi, hanno avuto esito disastroso, appunto a causa della siccità.

Colonia di Bryan. — Invece nella zona centrale-orientale si è formata qualche colonia ben riuscita di cui la più importante è quella di Bryan. Ivi sono stabilite parecchie centinaia di famiglie siciliane, le quali dopo un periodo di stenti sono riuscite a farsi una buona posizione. Alcune sono proprietarie, altre hanno il terreno in affitto, ma anche queste coltivano per conto proprio, eccetto un gruppo di 45 che lavorano sulla piantagione di un certo Parker. Le prime famiglie vi capitarono per caso una ventina d'anni fa, e a poco a poco attirarono le altre; sono tutte originarie di quattro o cinque comuni della Sicilia, e domina fra di esse un campanilismo assai curioso, onde un estraneo che vi venisse, ancorchè siciliano ma non nativo di quelle date località, difficilmente si troverebbe bene. Per dare un'idea della colonia citerò alcune cifre relative a varie famiglie. La famiglia A. possiede 100 acri di terreno, acquistato 15 anni fa e pagato 15 dollari l'acre a rate, coll'interesse dell'8 per cento; di questi 100 acri 50 sono coltivati a cotone ed hanno prodotto solo 15 balle quest'anno (in un anno buono ne producono 20), 15 o 20 acri a granturco, il quale però non vi cresce bene — quest'anno non vi è stato alcun raccolto; in un anno buono si fanno da 15 a 20 *bushels* l'acre — e il resto è a pascolo. La famiglia B. ha affittato 60 acri di cui 45 sono coltivati a cotone ed han prodotto 22 balle quest'anno, il che si considera un raccolto buono. Per fitto si paga un quarto del prodotto al padrone che è un altro Italiano. Questa famiglia possedeva 300 acri, ma li ha venduti da 23 a 25 dollari l'acre, avendoli acquistati cinque anni fa a 16 dollari. La famiglia C. ha 170 acri di cui 90 coltivati a cotone che hanno reso quest'anno 45 balle; pagò il terreno 14 dollari all'acre. La famiglia D. possiede 400 acri, di cui 250 a cotone che producono in media 125 balle.

Naturalmente queste famiglie non possono coltivare tutto il loro terreno da sè, ma hanno bisogno di lavoranti a giornata durante l'epoca del raccolto, e questi sono generalmente negri. Parecchi italiani affittano parte dei loro terreni ad altri, Italiani, Americani o negri. I coloni che lavorano sulla piantagione del sig. Parker pagano 5 dollari l'acre di fitto per un terreno che produce da mezza balla a una balla.

Per coltivare un acre che produca una balla di cotone sono necessarie (secondo i dati fornitimi da uno dei vecchi coloni più intelligenti) le seguenti spese:

Dollari 5 per arare;

Dollari 13 per raccogliere il cotone (75 a 80 cents per ogni 100 libbre);

Dollari 2.50 pel mantenimento del mulo, ecc.;

Totale, dollari 20.50.

Se l'acre produce mezza balla, costa dollari 29 per ararne due e quindi avere una balla. Quando il cotone è ai prezzi attuali di 10 cents la libbra, vi è buon profitto a coltivarlo, ma quando cala a 7, 6, 5 e 4 soldi come ha fatto in anni passati, ci si perde.

Le spese di vitto e coltivazione sono pure aumentate grandemente, come si vede dalle cifre seguenti: un mulo che venti anni fa costava dollari 100 o 125 oggi ne costa 225; un carretto che costava dollari 60 o 65 oggi ne costa 78 o 80; un aratro che costava dollari 8 o 9 oggi ne costa 11. Il prezzo del legname per costruzione è raddoppiato in pochi anni: oggi si paga dollari 35 per 1000 piedi, e una casetta molto modesta di tre o quattro camere costa dollari 500.

A Denison, nel nord del Texas, vi è una piccola colonia di 6 o 7 famiglie agricole italiane, e nel sud presso Galveston, vi sono molti coltivatori di fragole, i quali però non si trovano in una situazione molto prospera, perchè limitandosi a quell'unico prodotto quando viene un'annata cattiva se ne vanno tutti i guadagni degli anni buoni. Recentemente poi hanno avuto una controversia colla società ferroviaria per il trasporto delle fragole al Nord, che ha creato molto malumore.

Speculazioni sui terreni. — Un estraneo che viaggiasse nel Texas e ne leggesse i giornali si immaginerebbe che lo Stato contenesse milioni di acri di terreno fertilissimo a prezzi minimi e che centinaia di migliaia di immigrati agricoltori vi potrebbero far fortuna in pochissimo tempo. Ferrovie, proprietari, agenti di *real estate*, compagnie di colonizzazione fanno a gara nell'inondare tutta l'America e l'Europa di mirabolante *réclame*. Ma sebbene le occasioni di farsi una posizione non manchino, non bisogna illudersi sulle condizioni medie dello Stato. La maggior parte dei progetti di colonizzazione non sono altro che speculazioni in terreni. Gli speculatori comprano gli immensi *ranches* per rivenderli non a coltivatori, ma ad altri speculatori, i quali alla loro volta fanno la stessa cosa verso terzi. Sono vere e proprie operazioni di borsa, come quelle che hanno per oggetto azioni o titoli di qualunque genere, e non hanno nulla che fare con la colonizzazione. Quando si sente parlare di qualche meraviglioso progetto di colonizzazione e si pubblica nei giornali che migliaia di emigrati stanno per arrivare sul luogo, non si tratta generalmente che di una *réclame* per far aumentare il prezzo del terreno di una compagnia la quale lo rivenderà poi con grande profitto. Non è necessario per l'operazione che vengano in realtà i coloni; basta la notizia che verranno. Qualora si colonizzasse in realtà un dato terreno, bisognerebbe spenderci molti denari, e aspettare parecchi anni prima di ricavarne profitto; alla fine di un certo tempo esso sarebbe senza dubbio grandemente aumentato di valore, ma conviene di più farci delle operazioni di borsa e sbarazzarsene immediatamente onde toccare subito la differenza. Altri invece comperano dei terreni che non vogliono nè vendere nè coltivare, ma aspettano che aumentino di valore in conseguenza di qualche nuova ferrovia o nuova città. Tutto questo lavoro ha prodotto un forte aumento sul prezzo dei terreni nel Texas, aumento basato su un possibile sviluppo futuro, il quale potrà avverarsi, ma potrà anche non avverarsi, o almeno tardar molto tempo. Bisogna tener presente che questi prezzi alti e questa prosperità temporanea potrebbero diminuire da un momento all'altro, e data l'economia poco

prudente del paese e la mancanza di riserve, un *crack* potrebbe divenire un generale sfacelo finanziario. Naturalmente, le risorse del Texas essendo realmente grandi, col tempo esso risorgerebbe, ma intanto molti rimarrebbero rovinati.

Un coltivatore senza capitali avrebbe ad ogni modo poca probabilità di farsi strada, poichè il paese non è ancora organizzato per riceverlo, e i piccoli capitalisti devono star molto attenti a non rimanere ingannati in queste pazze speculazioni. Progetti seri di colonizzazione per ora non mi risulta che ce ne siano.

V.

Alabama e Tennessee.

Nell'Alabama per ora non si parla di progetti di colonizzazione, sebbene nelle piccolissime colonie già esistenti gli Italiani siano ben visti. Queste colonie sono: Lambert, Daphne e Mac Williams. Quest'ultima, la più recente di tutte, è composta di una trentina di persone dell'Alta Italia formanti una Società cooperativa ("North Italian Colonization Co. ") con un capitale di dollari 10,000. I soci (che lavoravano prima come muratori nella Virginia e nel Kentucky) hanno comperato un terreno in parte boscoso e in parte coltivabile, onde tagliando il legname, possono mantenersi fino a che la produzione agraria non cominci a rendere, e si garantiscono così anche contro la possibilità che l'impresa agricola fallisca. Se sarà bene amministrata la colonia potrà riuscire di modello ad altre. I coloni stessi sembrano brava gente, onesta e laboriosa, benchè alquanto ingenua e poco pratica di contratti di compra vendita; il principio sul quale è basata la loro impresa è buono.

In varie città dell'Alabama vi sono degli Italiani. A Birmingham e nei dintorni ve ne sono parecchie migliaia, impiegati nelle miniere di ferro e di carbone e nelle industrie metallurgiche, dove guadagnano bene. Altri lavorano sulle nuove ferrovie e sui lavori di costruzione. Anzi, come ho già detto, molti coloni delle piantagioni del Mississippi e dell'Arkansas hanno abbandonato quelle

plaghe malsane per recarsi a lavori meglio remunerati in luoghi più salubri nell'Alabama. Le piantagioni di Sunnyside, Robinsonville, Rosedale, ecc., hanno fornito un buon contingente ai lavori dell'Alabama, e vi è ragione di credere che gli agenti degli imprenditori di questo Stato, conoscendo lo scontento che esiste fra gli Italiani della valle del Mississippi, abbiano fatto propaganda costà. Anche nell'Alabama si verificano i soliti inconvenienti della poca sicurezza, della mancanza di precauzioni e quindi numerosi infortunii, del rifiuto delle compagnie di pagare indennità, inconvenienti deplorati in tutti gli Stati dell'Unione, ma in generale le condizioni nell'Alabama sono migliori di quelle che vigono sulle piantagioni del "Delta", o della bassa Louisiana.

Il Tennessee. — Sul Tennessee vi è poco da dire. Nell'ovest vi sono delle piantagioni di cotone simili a quelle del Mississippi e dell'Arkansas, ma i coloni italiani sono pochissimi. Nella città di Memphis e nei dintorni vi è una fiorente colonia di 3000 o 4000 Italiani, composta di commercianti, fra i quali alcuni molto ricchi, operai e coltivatori di ortaggi; anche questi ultimi sono in generale assai prosperi. La colonia non aumenta grandemente, ma in questi ultimi tempi lo sviluppo industriale ha attirato un certo numero di coloni dal bacino del Mississippi.

Nel resto dello Stato non vi sono, per quanto mi risulta, altre colonie agricole, ma nelle grandi città come Chattanooga, Knoxville, Nashville, ecc., vi sono i soliti nuclei. Nelle miniere di rame a Elizabeth vi erano dei minatori italiani, ma, da quello che mi è stato riferito, le condizioni sono poco favorevoli e la maggior parte di essi se ne sono andati.

VI.

Florida.

Tampa. — In questo Stato l'unica colonia numerosa e stabile è quella di Tampa dove 5000 o 6000 italiani sono impiegati della manifattura dei sigari. Sono quasi tutti Siciliani, e guadagnano bene, da dollari 2 a 4 o 5 al giorno. Ma è un me-

stiere che richiede un tirocinio lungo durante il quale non si guadagna nulla, anzi bisogna pagare a chi lo insegna; perciò nessuno viene a Tampa se non invitato da un parente che sia in grado di mantenerlo per i primi tempi. Il lavoro si compie esclusivamente a mano, e pei giovani è dannoso per la salute, ma altrimenti il clima di Tampa è sano. Gli Italiani impiegati in questa industria imparano più facilmente lo spagnuolo che non l'inglese, essendo quasi tutti gli altri operai Cubani; inoltre vi sono dei lettori pubblici i quali leggono ad alta voce dei romanzi o libri di storia in lingua Spagnuola durante le ore di lavoro per distrarre e divertire gli operai, trattandosi di un'operazione puramente meccanica.

Colonia di Jacksonville. — A Pensacola e a Jacksonville vi sono piccole colonie urbane, e in quest'ultima città si trovava all'epoca in cui io la visitai un certo numero di operai italiani impiegati ai *docks* della Clyde Line, ove furono inviati per mezzo dell'Ufficio del Lavoro per gli Italiani di New York. Ma in seguito a un dissidio sorto fra essi e la Compagnia, dovuto in parte a un errore nella redazione del contratto, in parte al non adempimento di alcuni patti stabiliti, e in parte al trattamento brutale dei *bosses* verso gli Italiani, la maggioranza di essi se ne sono andati altrove.

I lavori della Florida East Coast Ry. — Nel resto della Florida vi sono pochissime colonie stabili, ma un certo numero di Italiani si sono recati in quello Stato per lavori temporanei, di cui i più importanti sono quelli della Florida East Coast Railway e quelli delle varie Compagnie pel taglio del legname e per l'estrazione della trementina. La linea principale della Florida East Coast Railway, che va da Jacksonville a Miami, e la compagnia sta costruendo un prolungamento che dovrà terminare a Key West (isolotto nell'estremo sud della Florida), passando prima attraverso vaste paludi e poi per una catena di isolotti (*keys*) che saranno collegati fra loro per mezzo di ponti. I lavori su questo tronco sono faticosissimi e molto pericolosi a causa del clima pestilenziale e delle febbri malariche. Gli operai

indotti mediante false promesse dalle agenzie di collocamento di New York a recarsi costà si trovarono malissimo, [ma a causa della situazione stessa dei lavori sulle isole non avevano mezzo di andarsene se non col beneplacito della Compagnia, e furono tenuti costà in uno stato di vero e proprio *peonage*. Un gruppo di essi riuscì con grande difficoltà a venire a terra (i proprietari di barche e gli altri abitanti anche se avessero voluto aiutarli non osavano farlo per paura di offendere la potentissima Compagnia), e da Miami dopo quindici giorni di marcia penosissima arrivarono a Jacksonville in istato pietoso. Ma a causa della pubblicità cui diedero luogo questi fatti e i numerosi reclami si nota già un miglioramento nel modo come sono trattati gli operai. Fortunatamente però adesso non vi sono più Italiani addetti ai lavori sulle isole, e quelli che lavorano sulla terraferma non hanno da lamentarsi.

Lavori di legname. — Nell'interno della Florida si è sviluppata una importante industria pel taglio del legname e per l'estrazione della trementina dalle conifere. I campi di lavoro sono in località isolate, e anche qui vi sono stati numerosi casi di *peonage*. I lavoranti venivano ingaggiati dalle solite agenzie di New York le quali erano pagate da dollari 2 a 5 a testa. Attirati dalle strabilianti promesse, ignorando le vere condizioni del luogo, credendo, in alcuni casi, che il trasporto sarebbe fatto gratuitamente, si recarono in questi luoghi malarici a lavorare sotto un sole cocente, trattati come schiavi dai *bosses* e *foremen*, (alcuni dei quali erano negri) gente che non possiede alcun sentimento di umanità. Se cercavano di fuggire venivano inseguiti da uomini armati a cavallo accompagnati da grossi cani, arrestati, e ricondotti al lavoro; se riuscivano ad arrivare in qualche villaggio o città, le autorità locali, avvisate per telefono, li facevano arrestare dai *policemen* e riconsegnare ai padroni, *to work out their debt* (ripagare il debito col lavoro), con grave scandalo della parte migliore della popolazione. Anche nella paga venivano defraudati, e si diceva (non posso però assicurarlo) che il debito per le spese di viaggio veniva abusivamente aumentato, poichè mentre le società di navigazione trasportano

gli operai da New York a Jacksonville per conto delle compagnie locali a un prezzo ridotto, dall'operaio si esigeva il prezzo intero. Un ebreo russo, reduce dai massacranti antisemiti di Kishinieff, che fu una delle vittime di questa specie di *peonage* e testimone in uno dei processi, mi disse che " le condizioni della Florida erano peggiori di quelle della Russia "; poichè, se succedevano disordini anti-semiti in qualche città russa, si fuggiva altrove, dove tutto era tranquillo; ma in Florida se si fuggiva da un padrone brutale, mediante il telefono e il telegrafo tutto il vicinato era avvisato, e dappertutto si trovava gente pronta a prestar man forte agli sbirri del padrone. Questi fatti furono attestati nei processi per *peonage* avanti ai tribunali federali di Jacksonville, di Tampa, e di Pensacola. Debbo aggiungere che il Governatore dello Stato, sig. Broward, si è adoperato per reprimere questi fatti, ma dato il carattere della costituzione, la sua autorità è ben limitata.

Nella Florida non si può dire che vi sia un sentimento specialmente ostile agli Italiani; infatti fra le vittime del *peonage* sono più numerosi gli Slavi, gli Ungheresi, gli Ebrei, anche gli Americani stessi che non gli Italiani, e gli abusi si devono piuttosto alla sete di guadagno rapido degli imprenditori e dei loro agenti, i quali in certe regioni poco popolate sono padroni assoluti. Come in altre parti del sud, lo spirito schiavista è innato in una gran parte della popolazione. Nella Florida poi vige ancora il sistema di affittare i forzati a privati per eseguire lavori di ogni genere, sistema che certo non è una buona scuola per chi dovrà poi servirsi della mano d'opera libera e bianca. Alcuni dei nostri operai collocati in Florida dall'Ufficio del Lavoro di New York si sono trovati bene; ma il numero delle località dove sono successi casi di *peonage* o di trattamenti che vi si avvicinano è così grande che non è affatto consigliabile agli Italiani, almeno per ora, di recarsi in uno Stato di cui buona parte è così remota dalla civiltà.

VII.

Conclusione.

Ricapitolando, gli Italiani del sud si dividono in tre gruppi, cioè le colonie urbane, le squadre mobili di operai sulle ferrovie e altri lavori di costruzione, e le colonie agricole. Le prime differiscono poco dalle colonie urbane in altre parti degli Stati Uniti, e sono in generale abbastanza prospere; le seconde pure non hanno caratteristiche speciali, senonchè i casi di *peonage* sono alquanto più frequenti nel sud che nel nord. Invece le colonie agricole presentano certe particolarità come ho indicato nel corso di questa relazione. Si tratta per lo più di gente fatta venire per iniziativa, e generalmente, a spese dei piantatori mediante agenti di emigrazione, cioè a dire è una emigrazione nel 90 per cento dei casi puramente artificiale. La maggior parte di questi emigrati vengono inviati in località malsane, dove la sicurezza pubblica lascia molto a desiderare, esposti ai maltrattamenti e alle brutalità dei *bosses*, veri negrieri per istinto e per abitudini; obbligati a vivere in case impossibili, caricati di debiti, angariati, e privati di buona parte dei loro guadagni mediante la frode più svergognata e l'odioso *truck system* dello *store* padronale. Vi sono, come ho già detto, delle eccezioni, dei piantatori buoni, delle piantagioni non tanto malariche, e quindi dei coloni che guadagnano bene e sono contenti. Ma sono eccezioni.

Considerazione in cui sono tenuti gli Italiani. — Vi è poi un'altra questione più grave, quella cioè della posizione sociale dei nostri emigrati. Nei lavori industriali certo l'Italiano è sempre disprezzato dall'Americano, ma almeno lavora assieme ad altri bianchi di varie nazionalità, compresa la stessa americana, e così pure avviene nelle colonie urbane. Nelle piantagioni del Sud invece gli agricoltori italiani sono, con poche eccezioni, gli unici lavoratori bianchi, gli altri — la grande maggioranza — essendo tutti negri, a cui gli Italiani per associazione di idee vengono equiparati.

Adesso nel Sud abbiamo una aristocrazia bianca americana e un proletariato negro; qualora la nostra emigrazione in quegli Stati aumentasse grandemente avremmo sempre l'aristocrazia bianca americana e un proletariato in parte italiano e in parte negro. L'Americano nel Sud non si presta ai lavori manuali agricoli che lascia piuttosto ai negri; se vede che gli italiani vi si prestano, naturalmente tira le sue conclusioni che risultano assai poco decorose per gli Italiani. L'unico modo col quale l'Italiano può qualche volta emanciparsi da questo stato di inferiorità a cui è soggetto più o meno in tutti gli Stati Uniti è quello di abbandonare completamente il suo sentimento nazionale, immedesimandosi cogli Americani — cambiando magari anche il suo nome — e forse facendo il mestiere di sfruttatore dei propri connazionali. Anche così non è in generale che la seconda generazione, la quale, dimenticando perfino la lingua italiana, è del tutto equiparata al vero e proprio Americano. Nel Texas le condizioni sono alquanto differenti: vi sono meno negri, e meno latifondi, e un agricoltore capace che disponga di qualche migliaio di dollari può crearsi una buona posizione; ma le occasioni veramente buone divengono ogni giorno più rare, e ogni giorno aumenta la quantità del capitale necessario per iniziare bene un'impresa. Nelle piantagioni del bacino del Mississippi abbiamo le condizioni più sopra descritte.

Correnti di emigrazione. — L'idea di deviare una parte della corrente emigratoria che adesso si affolla nei grandi centri di popolazione nel nord-est verso i lavori agricoli del sud, è dunque al mio modo di vedere una mera utopia. Anche se le condizioni mutassero, come infatti potrebbero mutare col progredire della civiltà, la grande maggioranza della nostra emigrazione, almeno di quella naturale, continuerebbe a dirigersi verso quei luoghi dove l'emigrato ha già dei parenti o degli amici. Altri vanno in cerca di lavoro là dove sanno che i guadagni sono più alti, coll'intenzione, la quale certo non sempre si traduce in atto, di tornare in patria. L'unico modo col quale si potrebbe promuovere l'emigrazione verso il sud sarebbe di autorizzare i piantatori o i loro

agenti, o i Governi statali, ad arruolare gli emigranti in Italia. Ma anche se fossimo sicuri che le autorità federali non si opporrebbero a questo genere di arruolamento, che garanzia avremmo che gli emigranti, giunti a destinazione, sarebbero trattati bene? Se poi si trovassero male a causa di patti violati o per l'insalubrità dei luoghi, il R. Governo si troverebbe di fronte a gravissime responsabilità. Si potrebbe forse evitare questo rischio se le colonie in questione fossero organizzate e magari anche amministrate sotto la sorveglianza diretta delle RR. autorità, intervento a cui però difficilmente i piantatori o le autorità americane si rassegnerebbero. E ad ogni modo non mi pare che convenga alle autorità italiane di promuovere e contribuire alla colonizzazione di un paese estero, fornendogli il più prezioso di tutti i capitali — le braccia — gratis e senza interesse. A parte di questi inconvenienti, un tale sistema avrebbe per risultato non già di sfollare il nord-est, ma di aggiungere alla già vasta corrente di emigrazione che affluisce attualmente verso quella parte degli Stati Uniti, un'altra corrente verso il sud. Perciò bisogna, mi pare, prima dimostrare che il totale attuale della nostra emigrazione è troppo piccolo e che dovrebbe essere aumentato; allora soltanto si potrà parlare di promuovere l'emigrazione verso il sud. *Quod plane absurdum est.* Se pur troppo le condizioni economiche di alcune provincie d'Italia sono tali che molti lavoranti si sentono quasi costretti a emigrare, ciò non è una ragione, a mio modo di vedere, per promuovere l'emigrazione, tanto meno poi quando si tratta di gente che non si sente così spinta. Anzi, mentre dovremmo porre ogni sforzo per migliorare le condizioni delle parti meno prospere dell'Italia, dovremmo anche con tutti i mezzi cercare di impedire l'emigrazione artificiale. A questo riguardo, il provvedimento preso dal Commissariato dell'Emigrazione, per il quale si richiede, onde evitare le frodi negli atti di richiamo per il distretto consolare di New Orleans, che questi documenti portino oltre alla legalizzazione anche uno speciale *nulla-osta* del R. Console prima che si rilasci il passaporto al richiamato, è riuscito sommamente utile. Bisogna inoltre tener presente che gli Americani che vorrebbero pro-

muovere l'emigrazione italiana verso il Sud, in generale desiderano i settentrionali e non i meridionali contro i quali sussistono pregiudizi ridicoli quanto ingiusti (1). Ora tutti sanno che i meridionali danno di gran lunga il maggior contingente alla nostra emigrazione, onde si dovrebbe, per sviluppare un paese che non è il nostro, promuovere l'emigrazione anche in quelle regioni che per ora vi danno un contributo relativamente piccolo.

Dobbiamo noi dire alla popolazione d'Italia: "Andatevene di qui, stabilitevi in America, fatevi cittadini americani, e dimenticate la vostra patria di origine"? Il presidente Roosevelt si è preoccupato del pericolo del "suicidio della razza", che sembra minacciare il popolo americano; gli uomini di Stato in Francia sono medesimamente impensieriti. Se noi ci mettessimo sulla via di aumentare ancora di più l'emigrazione invece di cercare di toglierne le cause e gli incentivi artificiali, non andremmo anche noi incontro a pericoli gravissimi? Incitando o lasciando che altri ecciti ad emigrare, non il rifiuto, ma la parte migliore della popolazione — gli operai validi, onesti, e laboriosi — ritenendoci gli invalidi e i meno intraprendenti e riprendendo gli avariati, e lusingandoci del benessere illusorio delle rimesse degli emigrati, rimesse che così spesso sono pagate molto molto care, noi verremmo a sanzionare un sistema che, spopolando i campi e i paesi e facendo cessare la coltivazione in molte zone, condurrà inevitabilmente al disgregamento della nazione.

LUIGI VILLARI.

(1) Uno dei piantatori del Mississippi più desideroso di avere degli Italiani voleva solo i settentrionali essendo convinto che la Sicilia due o tre secoli fa era una colonia penale del Regno d'Italia! Anche la relazione ufficiale del Commissario (americano) di immigrazione per il 1906 nelle sue carte etnografiche accomuna gli italiani del sud agli spagnuoli, i greci e gli abitanti dell'Asia Minore, come se fossero tutt'una razza, mentre i settentrionali sono dichiarati Celti ed equiparati ai Francesi! In altri scritti si parla di una misteriosa razza "Slavo-Iberica", (*sic*), ignota all'etnografia, ma che pare che abiti tutto il sud e l'oriente dell'Europa, compresa l'Asia Minore, l'Armenia e il Caucaso.

NOTA.

Per dare una idea dei patti di acquisto di terreni nella Louisiana citerò un esempio. Una ditta che possiede dei terreni nel nord dello Stato, li offre in vendita in lotti di 20 acri al prezzo di dollari 40 l'acre, da pagarsi in dieci rate annuali di dollari 108 l'anno. Di questi 20 acri il colono ne coltiverà 15 a cotone e 5 a ortaggi e granturco. Dovrà acquistare due muli a dollari 350 (prezzo minimo); per gli attrezzi spenderà dollari 30; pel mantenimento dei muli nei primi 8 mesi (dopo 8 mesi avrà abbastanza granturco di suo) dollari 50; pel mantenimento della famiglia, a un minimo di dollari 17, al mese dollari 204; pei semi dollari 20; totale dollari 654. Il prodotto del cotone ammonterà a dollari 450; quindi rimarrà in debito di dollari 204, a cui si devono aggiungere i dollari 108 del fitto, il che fa un debito totale di dollari 312 alla fine del primo anno. Nel secondo anno spenderà dollari 204 per la famiglia, con interesse decrescente all'8 per cento, ossia dollari 8.50, più l'interesse di dollari 204 del debito all'8 per cento ossia (in cifra tonda) dollari 16; fitto dollari 108; debito vecchio dollari 312; totale dollari 638.50. Tolto il prezzo del raccolto (dollari 450) rimane un debito di dollari 188.50. Il terzo anno paga su dollari 188.50 l'8 per cento ossia dollari 15; per la famiglia spende dollari 204 più l'interesse decrescente di dollari 8.50; dollari 108 di fitto; totale dollari 524; dedotti dollari 450 rimane un debito di dollari 74. Il quarto anno paga l'8 per cento su dollari 74, ossia dollari 5.90; spende dollari 204 più dollari 8.50 per la famiglia; dollari 108 di fitto; totale dollari 400.40. Col raccolto a dollari 450 rimane con un beneficio di dollari 50. Il quinto anno spende dollari 204 più dollari 8.50 per la famiglia; dollari 108 di fitto; totale dollari 320. Venduto il raccolto, rimane con dollari 180 in tasca, ossia con poco meno di quanto gli fa bisogno per mantenersi, e gli rimangono ancora cinque rate da pagare.

Con ciò si suppone che egli abbia avuto sempre buoni raccolti, che non abbia avuto spese per medico, che la famiglia non sia aumentata, e che non vi sia stata alcuna spesa straordinaria, che egli sia vissuto con un'economia eccezionale, e che il prezzo del cotone si sia sempre mantenuto alto. Anche in queste condizioni deve aspettare sei anni prima di liberarsi dal debito; se poi egli aveva contratto debiti anteriori (p. es. se fosse venuto dall'Italia a spese del proprietario come avviene nel 90 per cento dei casi) rimarrà in debito molto più a lungo. I calcoli qui fatti sono molto ottimisti.

LA COLONIA "NUOVA ITALIA", NEL CILE

(Da un rapporto del capitano di fregata cav. **Teofilo Bonino**,
comandante la r. nave "Dogali",)

Appresi che la Società Italiana di colonizzazione "Nueva Italia" preparava una solenne cerimonia di inaugurazione del nuovo villaggio destinato a diventare capitale della colonia agricola intitolata al nome del viaggiatore genovese "Capitan Pastene". Sapevo da numerose pubblicazioni di giornali e dai discorsi che mi accadeva di udire quotidianamente, che l'esperimento di colonizzazione italiana era guardato con buon occhio dall'autorità del paese e dalle classi dirigenti, le quali si erano convinte che l'avvenire del Cile è in diretto rapporto con l'incremento della popolazione e che nessun altro elemento colonizzatore offre maggiori garanzie di vitalità, di moralità e d'operosità del contadino italiano. Mi compiacqui, anche, in tale periodo, di rilevare come la usuale, dichiarata freddezza del Cileno fosse più una espressione di riserbo che un reale sentimento di antipatia verso i nostri connazionali, perchè bastò che talun giornale di Valparaiso e di Santiago esprimesse sensi di cordialità verso il popolo chileno perchè i periodici indigeni elevassero in coro un inno di fraternità e di concordia verso l'elemento nostro qui stabilito.

Reputai opportuno e conveniente approfittare dell'occasione per rendermi esatto conto delle condizioni della nascente colonia italiana ed, annuendo alla proposta di imbarco dei signori cav. Minetti e Ghio, presidente l'uno e segretario l'altro della società colonizzatrice "Nuova Italia", disposi la partenza della nave per Talcahuano, che è il porto più prossimo alla colonia "Nuova Italia", stabilita nell'antica regione dell'Araucania.

Raggiungemmo Talcahuano nelle ore pomeridiane del 7 corrente e la mattina dell'8 eravamo in viaggio per la colonia mediante il treno gentilmente posto a mia disposizione dal Governo chileno.

La via ferrata risale dolcemente la valle del Rio Bio-Bio, attraversato in prossimità della foce da un ponte di oltre 1800 metri di lunghezza, e si interna nel territorio dove sta sorgendo "Capitan Pastene", meta del nostro viaggio.

Poche altre valli possono offrire maggior diletto estetico e maggior interesse. Il "Bio-Bio" serpeggia tra colli e piani ridentissimi ed i boschi di "boldo" (pianta medicinale) e di "alamo" (pioppo d'America) si alternano a maestosi salici piangenti, alla vigna, all'orto, al campo granifero ed al pascolo. Davvero è questa una regione felice per dolcezza di clima, per abbondanza di acque, per fecondità di suolo.

Dopo tre ore di viaggio ci troviamo a Renaico, stazione di biforcamento. Qui il paese comincia ad assumere un nuovo aspetto, essendosi raggiunta una discreta altitudine, e risaltano in preponderanza i campi dorati di "trigo" (grano) ed i pascoli popolati d'armenti. In prossimità di Renaico ha sede la ben nota ditta Bunter per l'allevamento del bestiame, la quale ha importato dalla Inghilterra, per la riproduzione, splendidi campioni "Durham", che però pare non diano quei risultati che se ne riprometteva; talchè la società "Nuova Italia" farà venire probabilmente dall'Italia dei campioni di razza romana.

Da Renaico ad Angol si ripresenta, assai ben curata ed estesa, la vigna, e ci viene spiegato che si approssima l'epoca della vendemmia, la quale ha generalmente luogo in aprile.

Raggiungiamo Angol, che è capoluogo di provincia e sede d'intendente (prefetto). La cittadina è modestissima, ma importante pel vasto territorio che rappresenta ed assai ridente per cielo e per vegetazione. Si prosegue quindi per Traiguen. Disposi la partenza per le ore 6.30 del giorno seguente. Raggiungemmo in tre ore di viaggio a cavallo e senza incidenti il villaggio di Lumaco, dove sostammo pochi minuti, proseguendo poscia per Capitan Pastene. La campagna è qui coltivata in massima parte a grano ed i numerosi colli a pani di zucchero su cui è passata di fresco la falce mietitrice, assumono un assai caratteristico aspetto, rivestiti di un bel manto dai colori cangianti. Lungi chiude l'orizzonte, a cir-

colo, la selva boscosa dove sorge " Nuova Italia „ e ci si addita, nudo tra il verdeggiante bosco, il " Monte Rotondo „ così denominato già prima della fondazione della colonia. In prossimità di Lumaco notansi i soliti boschetti di poetici salici piangenti, di alami e di eucaliptus, che generalmente sorgono in prossimità dei villaggi, nonchè orti e vigne dall'aspetto assai lusinghiero. Si entra quindi in una pittoresca selva, dove la società " Nuova Italia „ abbandonando il tracciato della strada antica, lunga e poco sicura, ha fatto tagliare una via adatta alla cavalcatura e, forse in seguito, anche ai mezzi carreggiabili.

Si raggiunge la vasta concessione affidata alla società colonizzatrice e, dopo due ore dalla nostra partenza da Lumaco, l'alto del colle che sovrasta Capitan Pastene sulle cui ampie costruzioni e tettoie in legno sventolano le bandiere d'Italia e del Cile. Poco dopo entriamo in Capitan Pastene accolti festosamente ed abbandoniamo le nostre cavalcature.

La Società ha avuto di mira, nel disporre la fondazione di questo villaggio, diversi obbiettivi:

Primo, di designare la località più adatta a divenire capoluogo della colonia e, nella scelta, è stata davvero felice poichè essa sorge in una amena valle in parte abbastanza centrale riguardo ai lotti assegnati ai coloni ed in un punto che potrà essere, con non troppi sacrifici, raggiunto dalla via ferrata che si è deciso di costruire.

Secondo intendimento della Società è stato quello di attirare nella colonia qualche famiglia chilena, in modo da rendere sempre più cordiali i rapporti che corrono fra i nostri connazionali e la gente del paese e di dimostrare al governo del Cile che gli Italiani non si trapiantano qui con determinazione di segregarsi dal mondo chileno, ma che, pur conservando integro l'affetto verso la madre patria, si compiacciono di far parte della generosa famiglia che li ospita. Infine è evidente e legittima l'intenzione dell'impresa di erigere " Capitan Pastene „ a centro dei suoi propri interessi, sbocco ed adunata dei prodotti della colonia, convegno dove si esplicheranno le principali attività di preparazione

commerciale ed industriale. Infatti su di una grande spianata tagliata sul declivio mediano della conca, sorgono già alcune belle costruzioni di legno: la casa dell'amministrazione, vastissima; la scuola, ampia essa pure e distribuita in modo da servire altresì come luogo di convegno nelle ricorrenze solenni (durante l'inaugurazione figurava in uno dei suoi locali una bella esposizione di prodotti della colonia); un albergo con annesso ufficio telefonico il quale, a mezzo dell'ufficio di Lumaco, può trasmettere anche telegrammi; l'alloggio della gendarmeria, con stalle e recinto per cavalli (vi sono costantemente dieci gendarmi ed un sergente); una vasta costruzione di legno divisa per reparti, per la vendita di commestibili e di oggetti d'uso più comune e, infine, alcune tettoie adibite a deposito di legname e di corteccia d'albero per l'estrazione del tannino, nonchè a riparo delle segherie a vapore che già funzionano per conto della Società. Completano il villaggio in formazione alcuni gruppi di baracche, più che case, dove si sono raccolti un centinaio di chileni e d'indigeni, lavoratori di terre circostanti. I coloni vivono tutti nelle modeste case che la Società ha fatto costruire nei terreni ad ognuno assegnati, e poichè i lotti sono piuttosto estesi, rimangono, per ora, alquanto appartati ad eccezione dei più prossimi che si fanno vedere nel villaggio e che mandano i loro figli alla scuola.

È accordato a chiunque voglia stabilirsi a "Capitan Pastene" un terreno nel villaggio di m. 25 per 50 con l'obbligo di costruire la casa entro un anno dalla concessione. Tutti i coloni italiani hanno approfittato del temporaneo privilegio di modo che, in seguito, i più benestanti potranno abitare nel capoluogo.

Ora mi è pregio esporre, con tutta semplicità, quanto mi risulta circa le presenti condizioni dei nostri coloni a Nuova Italia e riferire relativamente ai rapporti che intercedono fra l'impresa colonizzatrice ed i coloni stessi. Occorrerà premettere una breve cronaca accennante alla costituzione ed alla vita della detta colonia, che io procurerò di fare possibilmente chiara per quanto sommaria, valendomi delle notizie che ho potuto apprendere dalla viva voce di molti e dalla rapida lettura della relazione del

dott. Alfonso Lo Monaco, inviato dal Commissariato d'emigrazione ad accompagnare i coloni nel loro viaggio dall'Italia al Cile ed a presiedere alla fondazione della colonia.

Nei primi dell'anno 1903, certo sig. B. Nicosia, pubblicista italiano di Santiago, otteneva dal governo del Cile una vasta concessione di terreni dell'antica regione dell'Araucania con l'obbligo d'introdurvi una trentina di famiglie italiane disposte a stabilirsi sul luogo ed a coltivare la terra. Dopo sei anni il territorio bonificato sarebbe diventato proprietà dell'assuntore. Mancando al Nicosia i capitali necessari per condurre a buon fine l'impresa, nonchè l'attitudine e pratica a scegliere famiglie adatte alla progettata colonizzazione ed avviarle al lavoro, egli si rivolse a certi fratelli Ricci, negozianti stabiliti a Santiago, i quali aderirono ad associarglisi e disposero che uno di essi si recasse, come infatti fece, in Italia, per raccogliervi i lavoratori necessari. Egli fece presenti i suoi intendimenti al Commissariato d'emigrazione in Roma il quale, mediante l'assicurazione di alcune guarentigie in favore degli emigranti, permise che le trenta famiglie espatriassero. Fra le condizioni poste dal Commissariato dell'emigrazione vi era quella di consentire che un suo mandatario accompagnasse i partenti e presenziasse la fondazione della colonia nel paese di destinazione. Così avvenne che ventiquattro famiglie, anzichè trenta, raggiunsero il 12 marzo 1903, felicemente, la nascente colonia che doveva portare il nome di "Nuova Italia". Quivi si aggregarono ad esse alcune famiglie di italiani già stabilite al Cile, ma abituate a vita più remunerativa, abbandonarono ben presto il campo.

Il 12 marzo 1905 vennero introdotte nella colonia altre settantasette famiglie, parte delle quali non vi si stabilirono, ma cercarono occupazione a Santiago ed altrove.

I fratelli Ricci, benchè avessero ottenuto aiuti dal Governo del Cile che considerava con simpatia quell'esperimento di colonizzazione, si trovarono, dopo non molto, di fronte ad imprevisti ostacoli d'ordine finanziario, non rendendo i terreni quanto essi in precedenza avessero sperato, ed occorrendo provvedere del neces-

sario i coloni per un tempo maggiore del presupposto. Inoltre la colonia aveva bisogno di capitali per cominciare a svolgere le sue attività e di questi v'era penuria. Fu giocoforza ai fratelli Ricci cercare un appoggio e lo trovarono nell'elemento italiano di Valparaiso e di Santiago. In tal modo nacque l'attuale società per azioni che ha assunto il nome di "*Sociedad colonizadora agrícola e industrial Nueva Italia*".

I coloni hanno conservato verso la nuova impresa gli stessi diritti ed obblighi che avevano con la vecchia. Tali diritti ed obblighi possono così riassumersi:

a) per tre anni, non rendendo i terreni a sufficienza, dovranno i coloni e le loro famiglie essere provveduti dalla Società del necessario sostentamento;

b) dopo ultimato il pagamento del debito che i coloni hanno verso la Società per le spese di viaggio da questa anticipate, pel valore del terreno, della casa, degli animali e degli utensili da lavoro, diventeranno proprietari assoluti di dette cose.

Nel contratto è ritenuto che essi potranno effettuare detto pagamento in sei anni circa.

Non reputo necessario trattenermi minuziosamente sull'assegnazione dei terreni fatta ai coloni dalla Società. Parmi soltanto utile accennare che suo criterio fondamentale di distribuzione fu che tutti i lotti fossero provvisti d'acqua e, possibilmente, confinanti col fosso principale della vallata. Dalla mia ispezione è risultato che esiste un certo rapporto d'equità fra i vari lotti, essendo quelli più prossimi al villaggio e quindi alle vie di comunicazione, meno fertili e produttivi, mentre quelli situati in regioni distanti e montane danno maggior rendimento lordo. Mi è stato affermato che la Società procurò sempre di far sì che, entro i limiti del possibile, venissero assegnati ai coloni i terreni ch'essi a preferenza sceglievano e, quando sorsero competizioni, essa ricorse al sistema dell'estrazione a sorte degli appezzamenti maggiormente ambiti, onde non potrebbero ad essa attribuirsi le differenze che presentemente emergono fra l'uno e l'altro terreno.

In verità tali differenze risultano talvolta marcatissime, ma

non manca la spiegazione del fatto se si tien conto, oltre che del coefficiente fortuna, della varia costituzione delle famiglie che importa variazione di estensione, della maggiore o minore permanenza sul luogo, della differente efficacia e perseveranza che ognuno pone al lavoro.

In genere i terreni sono coltivati parte a grano e granturco, parte ad ortaggi (agli, cipolle, pomidori, zucche e poponi, fagioli, ceci, fave, ecc.), parte a giardino (vigne e frutteto). In ogni singolo lotto sorge una casupola di legno ad uso della famiglia del colono ed in prossimità un recinto per gli animali da latte e da lavoro. Ogni colono che lo desidera, può ottenere dalla Società una quantità di animali da riproduzione a contratto di mezzadria, cioè col diritto a metà degli utili sui prodotti. Infatti molti coloni ricavano, con tal mezzo, un eccezionale profitto, giovando in pari tempo agli interessi della Società.

Ho appreso che, come quello dei bovini, non è egualmente produttivo l'allevamento del pollame, data la facilità con cui esso va disperso per la boscaglia e data l'incessante guerra che gli fa una sorte di grossa faina, che i nostri distinguono col nome generico di volpe.

Parimenti non risulta, se non limitatamente remunerativo, il prodotto degli animali da latte, mancando per otto mesi dell'anno pascolo adatto, che si ha solo nella stagione delle piogge. Le strade sono mediocri, ma notansi qua e là indizi di recenti lavori, diretti a migliorarle. Credo che la Società solleciti all'uopo, di tratto in tratto, prestazioni personali. I coloni sono quasi tutti provvisti di cavalcatura, acquistata per loro conto dall'impresa, e compiono i varî tragitti con relativa facilità. Quando debbono trasportare prodotti della terra o numerose persone della famiglia in località distanti, si valgono di un adattissimo carro tirato da buoi che permette di sorpassare, senza grande difficoltà, passi scabrosissimi. Non esistono sul luogo animali pericolosi, ad eccezione del puma, o leone d'America, il quale rarissime volte fa le sue comparse, uccidendo qualche puledro. È accertato che esso non attacca mai l'uomo, di fronte al quale anzi si ritira. Esiste nella

biblioteca di Capitan Pastene un campione ucciso nelle prossimità ed impagliato grossolanamente dai nostri contadini.

Come ho più innanzi affermato, esistono relative marcate disparità fra i risultati conseguiti dai diversi coloni; alcuni pochi terreni danno già una buona rendita e sono avviati a prosperità, altri rappresentano una lusinghiera promessa; in massima però i lotti sono ai primordi del loro rendimento, poichè sarà necessario conquistarne la superficie e la fecondità a prezzo di lungo lavoro e di minuziose cure. Parte dei terreni erano già stati sfruttati, senza alcun criterio all'infuori di quello d'un immediato provento, dai "mezalados" (meticci) che occupavano abusivamente il terreno fiscale; parte erano rivestiti di folta boscaglia e di sterpi. Il sistema più comune al Cile di mettere a rendimento un terreno boscoso, è d'incendiarne la vegetazione, seminandovi successivamente grano o legumi sino ad esaurimento.

I nostri coloni, quasi tutti sufficientemente preparati in materia di agricoltura, e forniti di senso pratico, compresero l'opportunità di rinvigorire, mediante riposo, concimazione e razionale variazione di coltura, i terreni più esausti e di trarre vantaggioso frutto dal legname dei boschi, limitandosi a liberare il campo dagli sterpi e dagli arbusti. Tali operazioni, se risultano sagge e garanti dell'avvenire, sono di per sè lentissime e tornano a tutto onere del presente. A questo aggiungasi il naturale indugio frapposto dall'arrivo nella colonia all'effettiva assegnazione del terreno, nonchè il forzato riposo cagionato dalle forti piogge invernali e si avrà una spiegazione del perchè i terreni siano per ora assai poco remunerativi. Ho interrogato i coloni circa il rendimento della terra, avuto speciale riguardo alla produzione dei grani che rappresentano la coltura preponderante a Nuova Italia ed ho appreso che le terre già sfruttate prima dell'arrivo dei nostri immigrati e generalmente prossime a "Capitan Pastene", danno un prodotto che rappresenta 5 a 7 volte la semina. Nei terreni meno sfruttati, che sono i più distanti, si consegue un frutto che va dai 12 ai 14 per uno di semina. Evidentemente se si procedesse in quei pochi terreni appartenenti ai coloni ove esistono ancora

parti boschive, secondo i sistemi qui in uso, ricorrendo cioè allo incendio del bosco e seminando poscia nel vergine campo fertilizzato da tanti utili elementi, si potrebbero conseguire raccolti copiosissimi. Mi furono presentate alcune spighe di grano così ottenute, che ho sentito dire rappresentino un prodotto di oltre cento per uno. È però ovvio aggiungere che, similmente operando, oltre a mancare il provento del legname, si verrebbe a determinare il rapido isterilimento della terra. È mio parere che la fecondità dei terreni assegnati ai coloni sia risultata, nel fatto, molto inferiore alle aspettative, essendomi stato assicurato che si era fatto loro balenare un miraggio di 25 a 30 grani di prodotto per uno di semina. La Società colonizzatrice che, come dimostrerò in seguito, ha ottenuto fin qui tanti bei risultati e più ne conseguirà nel futuro, deve tener conto di questo minor provento dei coloni e corrispondere al dovere morale di agevolarli in qualche guisa nel pagamento del debito ch'eglino hanno tutt'ora acceso con essa.

Nelle ore pomeridiane dell'11 marzo, aderendo al mio invito, molti coloni (ne ho contati 40), convengono nel luogo prestabilito per rendere noti i loro sentimenti ed esporre i loro desiderata. Sono presenti il cav. Minetti, il signor Giorgio Ricci (presidente l'uno e amministratore l'altro della Società) ed il segretario cav. Ghio. Riassumo le lagnanze ed i desiderî espressi il giorno prima dai vari coloni interrogati, ed invito i presenti ad esporre il proprio pensiero circa le questioni vertenti con la Società. Risulta che l'entusiasmo della maggior parte dei coloni è alquanto depresso per le seguenti ragioni:

a) Minore rendimento del terreno e lunghe pratiche di lavoro affine di ravvivarne la fecondità.

b) Preoccupazione vivissima per riguardo al debito che hanno verso la Società (in media *Pesos* 3000, pari a circa L. 4300) che reputano di non poter pagare prima di una lunga serie di anni.

c) Dubbiosa inquietudine circa la consistenza e la variabilità di questo loro debito che non conoscono esattamente ed il cui conteggio è tenuto in evidenza unicamente dalla Società.

d) Pessimistica interpretazione della disposizione presa dalla

Compagnia colonizzatrice di segnare, con un suo speciale marchio, gli animali assegnati ai coloni e posti a loro debito.

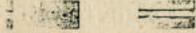
e) Indeterminatezza dei confini dei singoli lotti.

Relativamente alle due prime considerazioni, i rappresentanti della Società contestano che il reddito dei singoli lotti sia così povero come si mostra di voler credere ed aggiungono che, migliorandosi le strade e una volta compiuto il braccio di ferrovia che si è deciso di costruire da Los Sauces a Capitan Pastene, i prodotti acquisteranno maggior valore e troveranno più facile smercio. Riguardo al debito che ognuno ha con la Società, essi reputano che possa venire estinto in tempo assai minore di quello indicato dai coloni. "Ad ogni modo l'impresa", dichiara il presidente cav. Minetti, "non farà mai pressioni per il pagamento e saranno accordate tutte le possibili agevolazioni, escludendo l'interesse del denaro anticipato, salvo ad ottenere il pagamento per le vie legali, qualora sorgessero divergenze inconciliabili. Avvenendo che, per disgrazie o per casi di forza maggiore, i coloni e le famiglie dei coloni si dovessero trovare in condizioni di bisogno, l'impresa non verrà mai meno al compito morale di aiutarli e di sovvenirli del necessario. È interesse della Società che i coloni raggiungano il massimo benessere nel minor tempo possibile ed essa non mancherà di regolarsi in guisa da conseguire un tale intento, anche a prezzo di qualche sacrificio".

Affine di dirimere ogni controversia relativamente al terzo punto di contesto, ho creduto di proporre io stesso un modo di accertamento del debito di ognuno coll'istituzione di un libretto di conto corrente personale, conservato dai singoli coloni ed esprime in modo esatto e continuo, la situazione d'ogni dare, copia fedele cioè, del conto corrente della Società con ognuno dei coloni. La mia proposta fu accettata da entrambi le parti e sarà messa in effetto entro due mesi dalla sua data, secondo quanto ebbe a dichiarare il presidente della società cav. Minetti.

Per riguardo ai marchi apposti dall'impresa sugli animali distribuiti ai coloni, il presidente medesimo spiega che la Società "non ha voluto, con questo, fare atto di possesso, ma ha unica-

mente inteso di garantire il colono e sè stessa da eventuali rapine da parte di persone estranee alla colonia, conscia che un'azione di difesa e di ricupero sarebbe stata a lei ben più facile che non al colono. Essa non ha mai frapposto ostacolo, nè lo frapperà, per l'avvenire, a richieste di vendita e di permuta di animali ed anzi invita taluni a confermare che ha talvolta aderito ad acquistare animali per conto e per desiderio espresso da coloni.

“ Per eliminare qualsiasi dubbio circa la proprietà degli animali che appartengono ai coloni e di quelli ad essi dati a mezzadria, tutti gli animali presenti e nascituri saranno iscritti, in modo distinto, nello istituendo libretto personale. 

“ Non è colpa della Società se il Governo cileno non ha tuttora disposta la definitiva delimitazione dei confini delle varie proprietà. Essa ha però recentemente avuto assicurazione che sarà presto inviato un ingegnere catastale coll'incarico di condurre a compimento il lavoro „.

Non mi resta ormai che aggiungere poche personali [considerazioni dettate] dal sincero proposito di giovare ai nostri operosi e degni connazionali fecondatori di questa terra lontana ed in pari tempo alla coraggiosa Società colonizzatrice che mi auguro di veder prosperare secondo i suoi meriti. Dal felice connubio di una attività soddisfatta e fidente con una illimitata e proba direzione non possono nascere se non frutti eletti e copiosi.

A seconda del primitivo decreto emanato dal Governo del Cile a favore del sig. Nicosia e di altro posteriore, con cui si estendono i privilegi della Società, la ragione e il movente di tutte le concessioni sono la colonizzazione effettuata per parte di contadini italiani e l'incremento delle terre. Se la Nuova Italia ha creduto di estendere i suoi compiti nel campo dell'attività commerciale ed industriale ha fatto bene e merita lode, però la ragione d'essere dell'impresa resta pur sempre quella della colonizzazione e competono pertanto alla Società dei doveri d'ordine morale e materiale. I doveri d'ordine morale sono quelli ch'essa ha verso il Governo del Cile il quale, per uno scopo ben definito, le ha concesso estesi e ricchi privilegi, nonchè verso i coloni che rappre-

sentano, si può dire, l'insegna in forza della quale la vasta azienda si è costituita e va acquistando valore. Quelli di ordine materiale consistono nell'obbligo che ha la Società di estendere ai coloni, in qualche modo, il beneficio di quegli utili, al cui incremento essi tanto concorsero.

Il Governo del Cile ha garantito la proprietà di grandi estensioni di terreno qualora la Società dimostri di avere introdotto e mantenuto per uno spazio di sei anni un dato numero di famiglie di contadini italiani. Detto periodo di sei anni è stato, con recente decreto, ridotto a quattro, in modo che nell'anno venturo l'impresa "Nuova Italia", entrerà nel pieno possesso delle sue concessioni. Essa ricava già, fin d'ora, proventi dalla vendita del legname che è trasformato mediante seghe a vapore, in tavole da costruzione; dal commercio della corteccia del tannino per concia di pelli; dalla cessione di diritti a terzi; dalla riproduzione a mezzadria di animali da campo. Le sue rendite evidentemente andranno moltiplicandosi col crescere e migliorare delle vie di comunicazione, collo sfruttamento probabile di una miniera di carbone scoperta nel fondo della Società, (la cui qualità però non è ancora ben definita), e col sorgere di nuovi cespiti, nonchè col maggior valore acquistato dai terreni. È bensì vero ch'essa, segnatamente in questi ultimi tempi, ha affrontato molti oneri, quali la costruzione dei numerosi fabbricati della colonia e della nuova strada attraverso la foresta e l'acquisto di costosi macchinari ed istrumenti da lavoro; inoltre essa si è imposta la costruzione di un tronco ferroviario che congiungerà Pastene con Los Sauces. Tuttavia il suo avvenire appare fin d'ora assicurato e non sarebbe atto d'equità, nè illuminato, nè saggio, escludere da un qualsiasi beneficio i modesti e valorosi coadiutori rappresentati dai nostri coloni che, col miraggio di un miglioramento economico hanno abbandonato case e abitudini e patria, trasferendosi colle famiglie tanto lontano.

Ho già fatto presente ai rappresentanti della Società questo mio modo di sentire e di pensare e devo riferire a loro lode, che ho trovato tutti consci dell'obbligo morale di proteggere e sov-

venire, per quanto sarà possibile, i connazionali stabiliti a Nuova Italia e dell'utilità evidente che ne deriverà all'impresa dal migliorare le loro condizioni, procedendo gli interessi dell'una e dell'altra in via parallela.

Passando dall'espressione vaga ad un concetto di praticità ho suggerito al presidente di studiare un mezzo efficace onde far sì che i coloni entrino al più presto in possesso dei terreni e possibilmente nel periodo di sei anni, ritenuto fin dall'inizio sufficiente per conferire ai lavoratori il mezzo di estinguere il loro debito. Tale finalità non si potrà conseguire se non rimettendo parte del debito ad ognuno e facendo sì che, con opportune miglierie di strade e di trasporti, i vari lotti conseguano un reddito maggiore dell'attuale. Il cav. Minetti mi assicurò che già prima della nostra visita a Nuova Italia si nutrivano propositi conformi e ch'egli ha ferma speranza che la Società potrà, fra non molto, passare dal campo delle intenzioni a quello degli atti, agevolando ai coloni, mediante concorso pecuniario e mediante bonifiche, l'estinzione di quel debito che incombe paurosamente sulle menti semplici dei coloni, spegnendone l'entusiasmo e l'iniziativa e mettendo in pericolo l'avvenire della nascente colonia.

Ho fiducia che tali promesse verranno mantenute, avendo avuto campo di apprezzare le belle doti di carattere e d'intelligenza del presidente della società "Nuova Italia", nonchè il patriottismo che anima il valoroso ed attivo segretario cav. Ghio, entrambi degnamente coadiuvati dagli amministratori.

Per altro reputerei conveniente che il Governo d'Italia si rendesse periodicamente conto, mediante i suoi rappresentanti, delle reali condizioni della colonia, cautelando in ogni occasione gli interessi della parte più modesta, meno istruita ed intelligente, la quale si trova in condizione di difendere con minore efficacia i propri interessi.

Degno di speciale considerazione è al Cile e particolarmente a Nuova Italia il problema della scuola. Non v'ha dubbio che il Governo locale si adopera con ogni sua possa a far sì che l'elemento forestiero si fonda coll'elemento indigeno. I figli degli

stranieri immigrati sono specialmente fatti segno alle sollecitudini dell'Amministrazione cilena che mediante scuole pubbliche ed altri allettamenti, ne promuove l'educazione secondo il costume ed il sentimento nazionale. A "Capitan Pastene" è stata infatti inviata dal Governo del Cile una intelligente ed attivissima maestra per impartirvi l'educazione ai figli dei coloni italiani e chileni. Dal piccolo saggio dato dalle allieve in occasione della inaugurazione della scuola fondata a Nuova Italia ho potuto constatare direttamente i frutti della sua sapiente operosità, poichè i piccoli discepoli fin d'ora pronunciano con meravigliosa esattezza e disinvoltura i brani che son chiamati a ripetere. Un simile intento è legittimo da parte dell'Autorità locale, ma è altrettanto utile e legittimo che la comunità italiana qui stabilita se ne preoccupi e che il Governo d'Italia, a mezzo dei suoi rappresentanti, l'appoggi in quanto gli è possibile.

Devo dire, ad onore del vero, che l'esperimento cui ho presenziato può darsi non abbia valore assoluto in quanto che l'amministrazione della Società "Nuova Italia" avrebbe voluto con senso di calcolata intelligenza, divellere dalla mente del Capo dello Stato anche un lontano dubbio che i figli dei nostri connazionali avessero a rimanere appartati dal mondo chileno, ed ha lasciato, a questo primo atto rappresentato dal saggio scolastico, una forma di preponderanza locale. Avendo esternato dei dubbi in proposito, il presidente della Società mi assicurò che la difesa della nostra lingua e del sentimento d'italianità da infondersi ai piccoli discendenti della nostra stirpe, non avrebbe tardato a prendere vigore ed efficacia, perchè da tutti i connazionali desiderato e voluto.

Per mio conto — ed ho ripetutamente reso palese il mio pensiero agli amministratori della "Nuova Italia" — ritengo che sia cosa più che opportuna, necessaria ed urgente inviare nelle varie colonie di connazionali stabiliti all'estero, degli educatori italiani, dei bravi maestri formati nelle nostre scuole, non ancora imbevuti della vita locale, non distolti da particolari interessi e consci della nobilissima missione che loro compete. In massima reputo

che le colonie stesse abbiano sufficienti risorse da mantenere e remunerare convenientemente tali apostoli dell'italianità; per altro so che il Governo italiano già da tempo si preoccupa dell'argomento e che sarebbe disposto ad appoggiare iniziative consimili. Purtroppo so eziandio che è stato espresso il dubbio circa l'efficacia che può avere l'insegnamento della lingua italiana sulla conservazione e sulla formazione del sentimento nazionale ed è stato manifestato il parere che la scuola serva solo talvolta a stimolare piccole vanità e ambizioni, e che, fino a quando gli Italiani non parleranno in famiglia la propria lingua, sia uno sperpero qualunque sussidio. Ma anzi tutto: è egli giusto pretendere che i padri parlino una lingua, che non hanno imparato in gioventù? Poichè non si deve dimenticare che la grande maggioranza dei connazionali nostri all'estero è composta di "*self-made men* „ partiti dall'Italia con un misero corredo materiale, con un ancor più misero corredo intellettuale; guidati dalla virtù della razza nostra che sa farsi strada ovunque, sorretti dalla fiducia di arrivare col lavoro, con l'onestà e con l'economia. Pochi sono i nativi delle regioni dove si parla la lingua italiana; gran parte non conosce che il dialetto regionale. Molti hanno sposato donne cilene, quasi tutti hanno impiegati o servi cileni. È perciò naturale che essi in famiglia si servano del castigliano o del dialetto, ed è eccessivo ascrivere a loro colpa uno stato di cose che è dovuto ad una triste fatalità.

Io non esito ad affermare che l'insegnamento della lingua italiana rappresenti invece il principale elemento di difesa e di fecondazione della nostra vita intellettuale e del nostro sentimento all'estero. A prescindere da ogni altra considerazione è notorio come sorgano spontanei legami di simpatia e d'interessi verso i popoli dei quali si conosce la lingua.

Pur tuttavia non sono fra i pessimisti che ritengono completamente perduto per l'italianità colui che non ha avuto la fortuna e la volontà di apprendere, in terra lontana, la lingua dei padri. Rimane pur sempre nei figli dei connazionali un lievito di affetto verso la patria onde trassero le origini, un inconscio fascino verso

ogni emanazione della stirpe paterna, sentimenti questi che sprigionansi spontanei tosto che si presenti occasione propizia.

Sintetizzando le mie impressioni esprimo la persuasione che l'impresa "Nuova Italia", abbia dinnanzi a sè un assai promettente orizzonte e che un lusinghiero, sebbene più modesto avvenire, attenda i nostri coloni specialmente se, a norma di giustizia, saranno messi a parte dei benefici che la Società "Nuova Italia", mediante il loro valido e necessario ausilio, ritrae dalla sua ardita e geniale impresa.

GIURISPRUDENZA SULL'EMIGRAZIONE

Pubblichiamo due decisioni della Quarta Sezione del Consiglio di Stato riguardanti: la prima, l'annullamento o revoca del Decreto ministeriale 1906, che negava la patente e la iscrizione nella patente del Vettore della Società "Ligure-Brasiliana", del piroscafo "Napoletano"; la seconda, l'annullamento del provvedimento ministeriale 14 dicembre 1906 relativo ai prezzi dei noli pel trasporto degli emigranti.

IN NOME DI SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE III

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

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato per la giustizia amministrativa ha pronunciato la seguente

DECISIONE

sul ricorso di Teodoro Cutolo, quale amministratore delegato della Società Anonima Metallurgica Meridionale, sedente in Napoli, assistita e difesa dall'avv. Silvio Drago,

CONTRO

il Ministero degli Affari Esteri, e

CONTRO

il Commissariato della Emigrazione, rappresentati dalla R. Avvocatura Generale Erariale,

PER

annullamento o revoca del ministeriale decreto 19 aprile 1906, che negava la iscrizione nella patente del Vettore della Società Ligure-Brasiliana del piroscafo "Napoletano".

Visti il ricorso, le controdeduzioni dell'Avvocatura Erariale e gli atti rispettivamente prodotti.

Intese nella udienza del 12 aprile 1907 la relazione del consigliere Vanni e le orali deduzioni e conclusioni dell'avv. Drago e del sostituto avvocato generale erariale Panzarasa.

Ritenuto in

FATTO.

Con ricorso notificato al Ministero degli Esteri ed al Commissariato della Emigrazione il 25 luglio 1901, la Società Anonima Metallurgica Meridionale, sedente in Napoli, si fece a chiedere a questa Quarta Sezione l'annullamento o la revoca del decreto del Ministero degli Affari Esteri 19 aprile 1906, comunicato dalla ricorrente con nota 27 maggio 1906 del R. Ispettorato della Emigrazione in Napoli, col quale decreto fu negata l'iscrizione nella patente del Vettore della Società Ligure-Brasiliana, del piroscafo "Napoletano", di cui la Società Metallurgica Meridionale è proprietaria ed armatrice, e per annullamento dell'atto stesso del 27 maggio 1906, in quanto aveva disconosciuto l'interesse legittimo della Società Metallurgica riguardo all'ammissione del piroscafo indicato, e tuttocì con le conseguenti dichiarazioni di legge, riservata ogni altra azione in sede competente, specialmente pei danni verificati e che continuano a verificarsi.

Tale ricorso, a firma dell'avv. Silvio Drago, munito di regolare procura speciale, risulta depositato nella Segreteria di questa Sezione del Consiglio di Stato nel termine legale, insieme con la citata lettera del 27 maggio 1906 del R. Ispettorato della Emigrazione, contenente le comunicazioni degli atti impugnati e insieme ad altri documenti.

Il Ministero degli Esteri, difeso dalla R. Avvocatura Generale Erariale, si è costituito resistente in causa, e con documentata memoria depositata addì 9 aprile 1907 ha chiesto che il ricorso della Società Metallurgica Meridionale venga, sia pregiudizialmente, sia nel merito, rigettato, quando pure non fosse il caso dell'adombrata eccezione d'incompetenza, e ciò alla stregua di un quaderno di controdeduzioni che successivamente — ridotto a stampa — ha pure dato luogo a qualche variante di contenuto, non certo importante, ma di cui, ad ogni modo, sarà tenuto conto.

Narra la ditta ricorrente quanto appresso:

" La Società Metallurgica Meridionale nell'ottobre 1905 acquistò il piroscafo " Arizona ,, già radicalmente restaurato sino dal 1899, della stazzatura lorda di tonnellate 4790, classificato nella prima classe, con 4 anni di classe dal " Bureau Veritas ,, (registro internazionale di classificazione delle navi) come da certificato del 1° agosto 1905.

" Passato a Napoli in disarmo, il piroscafo subì una completa e scrupolosa trasformazione per poter rispondere ai servigi dell'emigrazione, e furono fatti all'uopo anche dei lavori speciali importanti e costosi, prescritti dalla Commissione delegata alle visite. Il piroscafo acquistò la nazionalità italiana e fu battezzato col nome di " Napoletano ,, ed iscritto nel compartimento marittimo di Napoli.

“ Nel dicembre 1905 fu noleggiato alla Società Ligure-Brasiliana per le linee delle due Americhe e per due anni. Ultimati i lavori di adattamento speciale, il “*Napoletano*”, fu sottoposto alle visite regolamentari che, pur essendo fatte con inusitato rigore, diedero risultati sotto ogni aspetto soddisfacenti.

“ È notevole che per la visita di scafo si richiese che il “*Napoletano*”, fosse immesso in bacino; cosa non prescritta, non praticata per altri piroscafi, e che costò alla società armatrice circa L. 10,000; ma fornì la prova più rigorosa che immaginar si possa, della eccellente solidità sulla costruzione della nave.”

(E qui vengono riassunte le risultanze dei verbali di perizia e d'ispezione redatti presso la R. Capitaneria di Porto del Compartimento di Napoli addì 6, 8 e 26 febbraio 1906, indi si prosegue):

“ Era logico e legittimo che in base a questi risultati fosse accolta la domanda già presentata dalla Società Ligure-Brasiliana per la iscrizione del “*Napoletano*”, nella sua patente di vettore — a meno che non ostassero motivi riguardanti il vettore, non già la nave, riconosciuta idonea ai servizi dell'emigrazione. Ma la Società Metallurgica Meridionale — evidentemente e legittimamente interessata alla definizione sollecitata della pratica — non poté averne precisa notizia; soltanto seppe che s'insinuavano ad arte dei dubbi generici sul piroscavo, che potevano aver presa nell'animo di persone non competenti. Voci non disinteressate accennavano specialmente alla età del piroscavo, come quella che potesse impedirne l'accettazione. La Società Metallurgica, per difendersi da manovre pregiudizievoli, fecesi un dovere d'esporre le sue giuste osservazioni al Ministero degli Affari Esteri ed al Consiglio dell'Emigrazione, che sembravano mal disposti, malgrado gli accertamenti delle Commissioni competenti, malgrado la eccezionalità delle visite fatte subire al piroscavo, e malgrado (si ha ben ragione di crederlo) l'avviso stesso del Commissariato favorevole alla accettazione del piroscavo.

“ E pensare che si ammettevano altri piroscafi sotto ogni aspetto inferiori al “*Napoletano*”!

“ Ma alla Società Metallurgica nemmeno si rispondeva; cosicchè essa, sia per sollecitare la definizione della pratica, sia per poter avere notizia sicura e precisa delle risoluzioni riguardanti il “*Napoletano*”, si vide costretta a far notificare al Ministero degli Affari Esteri un atto d'uscire, in data 23 maggio 1906 col quale, premesso che la iscrizione del piroscavo non era ancora avvenuta, sebbene non vi fosse alcun plausibile motivo per ritardarla e tanto meno per negarla — si richiamava l'attenzione del Ministero su i danni che la Società subiva, e lo s'interpellava a comunicare al più presto le opportune decisioni.

“ A cotesto atto rispondeva, per incarico del Commissariato dell'Emigrazione, il R. Ispettorato dell'Emigrazione in Napoli, con nota 27 maggio 1906;

“ con la quale si negavano alla Società Metallurgica titolo e veste per richiedere provvedimenti ed anche notizie ufficiali riguardanti il “Napoletano,”
 “ che solo al vettore si dovevano comunicare; ma in ogni modo, si diceva
 “ che la Società avrebbe potuto vedere nel n. 5 del *Bollettino dell'Emigrazione* un decreto ministeriale che negava la iscrizione in patente del detto
 “ piroscalo chiesta dal vettore Ligure-Brasiliana „. Così fu dato alla Società
 “ Metallurgica conoscere, nel detto numero del *Bollettino*, che non porta data
 “ di pubblicazione, il testo del decreto ministeriale 19 aprile 1906 che negava
 “ l'iscrizione del “Napoletano,” nella patente del vettore „.

Tale il fatto secondo viene esposto dalla ricorrente Società, la quale deduce a sostegno del suo ricorso i seguenti motivi di diritto:

1° violazione del principio riguardante l'interesse delle parti negli atti amministrativi, sancito nell'art. 3 della legge sul contenzioso amministrativo 20 marzo 1865 e nell'art. 2 del regolamento di procedura dinanzi la Quarta Sezione del Consiglio di Stato. Violazione dell'art. 40, ultimo capoverso, del regolamento per l'esecuzione della legge sull'emigrazione, approvato con Regio Decreto 10 luglio 1901, n. 375.

Quantunque la domanda d'iscrizione in patente del “Napoletano,” fosse avanzata, com'era ben naturale, dal solo vettore, pure non è esatto che al vettore soltanto dovesse il Commissariato render noti i provvedimenti presi relativamente a quel piroscalo. Non si trattava di concedere o negare o revocare la patente di vettore, ma di ammettere o no un dato piroscalo all'emigrazione; quindi l'affare riguardava anche, anzi principalmente, il proprietario e l'armatore del piroscalo, cioè la Società Metallurgica, colpita nel suo interesse dal provvedimento del 19 aprile 1906. Secondo le leggi amministrative in genere non doveva disconoscersi alla Società la qualifica di *parte interessata*; nella specie, poi, l'interesse dell'armatore in ciò che riguarda l'accertamento dell'idoneità della nave, è tassativamente riconosciuto dall'articolo 40, ultimo capoverso, del regolamento per la esecuzione della legge sull'emigrazione, ivi disponendosi che l'*armatore* deve fare un deposito pel pagamento dell'indennità di cui al capoverso medesimo tratto.

A questo primo mezzo di gravame il Ministero oppone:

La mancanza nella Società Metallurgica Meridionale d'ogni veste a ricorrere.

La legge 31 gennaio 1901, n. 23, costituendo l'ufficio del *vettore di emigranti*, ha posto altresì di fronte due soli ed esclusivi interessi: quello del Commissariato, rappresentante l'interesse pubblico e quello del vettore; il rapporto è circoscritto fra Commissariato e vettore. Nè lo stesso vettore ha un proprio e vero diritto all'esercizio del trasporto degli emigranti, non potendo la nozione di un diritto sorgere di fronte ad una impetrazione di *concessione* la quale viene accordata quando, oltre al concorso di un minimo di condizioni stabilite dalla legge e dal regolamento, risulti opportuna e conve-

niente in sé, secondo il criterio discrezionale ed insindacabile nel merito del Ministero degli Affari Esteri. Qualunque altro interesse, all'infuori di quello del vettore, è un semplice interesse indiretto, potenziale, non garantito da diritto di ricorso. Si contesta quindi alla Metallurgica Napoletana veste a ricorrere, per quanto riguarda il decreto 14 aprile 1906, contro cui poteva reclamare, ma non l'ha fatto, il solo vettore. E se anche la Metallurgica avesse potuto far sua l'azione propria della Ligure-Brasiliana, il ricorso della Metallurgica dovrebbe dirsi fuori termine, perchè non potevano prestare a questa maggiori diritti di quelli della Ligure-Brasiliana, alla quale, in ultima ipotesi, non si potrebbe negare la figura di quelle personalità direttamente interessate, di cui parla l'art. 6 del regolamento 17 ottobre 1889.

Siffatta tesi, oltrechè in genere su la legge del 31 gennaio 1901 e sull'indole sua, viene illustrata in relazione al disposto dell'art. 42 del relativo regolamento e confortata con ricordi di dottrina e di giurisprudenza. In ogni caso, siccome il decreto 14 aprile 1906 concerne direttamente e principalmente, se non esclusivamente, la Ligure-Brasiliana la quale, ovè per ipotesi il decreto fosse annullato, potrebbe non voler ripresentare domanda per l'iscrizione del "Napoletano", si crede che in forza dell'art. 6 del regolamento di procedura innanzi alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato il ricorso della Metallurgica Napoletana per quanto si attiene al citato decreto ministeriale del 14 aprile debba essere rigettato.

In relazione poi alla lettera del 27 maggio 1906, si dicono non precisi i termini del ricorso avversario e discusse diverse ipotesi, sostanzialmente si ripete che non essendo la Metallurgica il vettore, difettava per ciò solo di titolo ad ottenere provvedimenti e comunicazioni dirette ed ufficiali. Il Commissariato non mancò di comunicare nelle dovute forme al vettore Ligure-Brasiliana il provvedimento concernente il piroscafo "Napoletano", e con ciò fu esaurito quanto l'Amministrazione aveva l'obbligo di fare. Il Commissariato nella suddetta nota non si occupò affatto di definire se nella questione relativa a quel piroscafo la Metallurgica avesse o no un qualsiasi interesse; ma contestò a quella Società un interesse sufficiente ad attribuirle diritto ad una comunicazione diretta ed ufficiale. Ed il buon fondamento di quest'assunto resta convalidato da una circostanza di fatto. Nel contratto stipulato in Napoli tra quella Società e la Ligure-Brasiliana, questa si obbligava a prendere a nolo dalla Metallurgica Meridionale il nominato piroscafo sotto la condizione *sine qua non* che il piroscafo stesso riportasse "l'autorizzazione del Commissariato dell'emigrazione italiana", e si trovasse nelle condizioni volute dalle leggi degli Stati Uniti. La Metallurgica Meridionale, quindi, non aveva che una speranza di lucro, un interesse meramente protezionale, anche in relazione della riferita clausola del contratto di noleggio.

Nulla in contrario vale la circostanza dell'intervento di due rappresentanti della Metallurgica Meridionale nella visita d'idoneità del piroscafo,

perchè ciò avvenne per amichevole assenso del Presidente della Commissione di visita, e non costituisce quindi riconoscimento di interessi diretti; nulla vale l'art. 140 del regolamento sull'emigrazione perchè, nè quell'articolo può sconvolgere tutto il sistema legislativo, nè il suo tenore è tale da non far presumere che con la parola armatore non si sia designato il vettore prima di essere talè, cioè prima di aver avuto la patente; nulla vale, infine, distinguere fra domanda di concessione di patente e domanda di iscrizione di un piroscafo in patente già ottenuta, perchè ciò significa appunto chiedere la patente limitatamente a quel piroscafo; onde una è in sostanza la cosa, una ed identica la regola; e se per la prima ipotesi viene dalla ricorrente riconosciuta quale il Ministero l'indica, non si comprende come possa essere con efficacia impugnata rispetto all'altra ipotesi. Che se poi s'intendesse sostenere che la facoltà discrezionale del Ministero di concessione, diniego o revoca della patente può essere esercitata soltanto nella forma generica di attribuzioni o rifiuto, o privazione della patente e non in quella di estendimento o limitazione del suo contenuto (ammissione oppure no di un dato piroscafo) basterà assumere che si tratterebbe di distinzione non sorretta dalla legge, e che la patente non può essere considerata indipendentemente dai piroscafi in essa iscritti i quali ne formano anzi parte integrante.

Il Ministero passa poi a sostenere che il ricorso avverso per quanto riguarda il decreto del 14 aprile 1906, non è stato presentato in termini. Il suo ragionamento è questo: Se vi fosse nella Metallurgica, come proprietaria noleggiante il piroscafo, un interesse sufficiente a ricorrere, questo prenderebbe base nella *nave* che pure costituisce la causa dell'interesse del noleggiatore: in altri termini il noleggiante non sarebbe che una delle persone non direttamente contemplate dall'atto impugnato (art. 2 del regolamento di procedura innanzi alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato) e per ciò dovrebbe valere in suo confronto e agli effetti della decorrenza del termine la notificazione del provvedimento regolarmente fatta alla Società Ligure-Brasiliana in data 18 aprile 1906. Altrimenti, rispetto al noleggiante, potrebbe non esservi termine di reclamo, ovvero dovrebbe l'Amministrazione essere obbligata a notificare i suoi atti anche a coloro a cui la legge sull'emigrazione non riconosce qualità di *parti* nei rapporti giuridici di cui si tratta.

2° motivo di ricorso. La Società Metallurgica Meridionale lamenta in rubrica la violazione dell'articolo 32 della legge sull'emigrazione del 31 gennaio 1901 e degli articoli 138, 139 e 140 del Regolamento per la esecuzione di detta legge, approvato con R. D. 10 luglio 1901, n. 375. Falsa applicazione dell'art. 13, penultimo capoverso, della legge sull'emigrazione; incompetenza ed eccesso di potere. E a dimostrazione si assume che la legge attribuisce ad una speciale Commissione l'accertamento della idoneità della nave al trasporto di emigranti, e lo dice espressamente l'art. 140 del Regolamento. E ri-

corre non l'ipotesi un opinamento, ma quella di un atto amministrativo che fa stato circa l'idoneità o meno della merce.

Ciò posto, il Ministero degli Esteri rimane sotto ogni aspetto incompetente a pronunciare comunque su la detta idoneità; e ciò invece, rispetto al "Napoletano", ha fatto, invocando l'art. 13 della legge sull'emigrazione, per ultimo capoverso, il quale dà bensì al Ministero, udito il Consiglio di emigrazione, la facoltà di negare, limitare o ritirare la patente ai vettori; ma evidentemente riguarda quei casi nei quali vengono in discussione non la nave, ma i requisiti personali ed economici del vettore. Ma quando pure voglia ammettersi che la facoltà del Ministero degli Esteri di negare, limitare o ritirare la patente di un vettore, si estenda alle "operazioni di emigrazione", (art. 43 del regolamento e modulo della patente annesso al regolamento giusta l'art. 41 del medesimo) sui piroscafi dichiarati idonei dalla Commissione, non ne consegue che il Ministero degli Esteri possa, esso medesimo, dichiarare non idoneo un piroscafo. L'art. 13 non giova; il Ministero ed il Consiglio di emigrazione (la cui comparizione è riprova dell'assunto) non hanno in ciò competenza.

Replica, in sostanza, il Ministero, che a parte il carattere e gli effetti di tutte quelle verifiche della nave, su le quali non è disputa, la Commissione che compie la *visita d'idoneità* voluta dal regolamento per l'applicazione della legge sull'emigrazione (articoli 138, 139, 140) ha compito limitato nell'obbietto solo a determinate constatazioni, i cui confini sono molto più angusti di quelli che costituiscono la disamina di una *piena ed assoluta idoneità al trasporto degli emigranti*. Ora questo giudizio ultimo e più lato è dall'art. 13 della legge riservato al Ministero con potere discrezionale, quando pure non sia da ritenere che "trattasi di atti d'imperio", o voglia dirsi di quelli compiuti nell'esercizio del potere politico, sul quale proposito non è superfluo far rilevare che la legge affida al *Ministro* e non al *Ministero* di pronunciarsi sul diniego, revoca o limitazione della patente.

Detta circostanza metterebbe in essere un vero provvedimento di natura politica quale cioè è contemplato dal 1° alinea dell'art. 24 della legge sul Consiglio di Stato e che rende, di conseguenza, per la sua stessa natura, inammissibile il ricorso. La tesi è confortata dalla citazione di più pareri e di una decisione del Consiglio di Stato. Insomma il *minimum* dei requisiti stabiliti dal regolamento può non essere sufficiente nell'apprezzamento del potere discrezionale del Ministro per la concessione della patente, tanto in genere, quanto per un determinato piroscafo; e su tale facoltà discrezionale poggia il decreto impugnato e quindi esulano i vizi di illegittimità che ad esso rimprovera la ricorrente; un solo dovere aveva ancora il Ministero, quello di interpellare il Consiglio dell'emigrazione, e sta in fatto, che non uno, ma due pareri diede in questa circostanza il predetto Consiglio, ambedue contrari

all'accoglimento della domanda della Ligure-Brasiliana e delle insistenze nel medesimo senso fatte dalla Metallurgica Meridionale.

Il terzo mezzo di gravame è nel ricorso così formulato: Violazione degli articoli 13 (1° cap.) e 32 della legge sull'emigrazione; 139 e 140 del regolamento per la esecuzione della legge; 77 e seguenti del Codice per la marina mercantile. Violazione dell'art. 3 della legge sul contenzioso amministrativo. Eccesso di potere...

Il decreto che dovrebbe essere e pretende di essere motivato, manca invece di motivazione sul punto capitale della idoneità o meno del "Napoletano", non significando motivazione il dire che non è idoneo sia per la sua antica costruzione, sia per le sue condizioni generali, che sono formule generiche, indeterminate, ingiustificate, finanche rispetto alla precisa età del piroscafo, che non viene indicata, a non parlare dei lavori di riattamento e di rimodernamento di cui era stato non remoto oggetto, a tutte le circostanze dedotte dalla Società al Ministero per convincerlo che il "Napoletano", poteva egregiamente adempiere al trasporto degli emigranti; ed ai risultati infine delle visite ed ispezioni ufficiali ordinarie ed eccezionali, rispetto ai quali il decreto apparisce viziato di contraddizione.

Replica il Ministero, invocando anche qui la giurisprudenza del Consiglio di Stato che per l'indole dell'affare e per la presenza di un potere discrezionale nel Ministero, la motivazione dei decreti di cui si tratta non può essere che generica; e quella del decreto impugnato, pure essendo tale, è sufficiente, nè può essere discusso nell'intrinseco suo pregio innanzi a questa Sezione Quarta, trattandosi di provvedimento insindacabile nel merito. Tale motivazione, particolarmente nelle parole "condizioni generali", acquistò ampio contenuto per tutti gli elementi di diversa indole che, all'infuori di quelli previsti dall'art. 140 del regolamento, possono entrare in un giudizio discrezionale del Ministero, giudizio che deve anche seguire i progressi della tecnica navale, onde una nave a parità di condizioni può in tempi diversi essere idonea, ed altro è il caso di piroscafi che acquistano già la iscrizione in patente che oggi a rigore potrebbero esserne forse privati, altro è il caso di concessione di nuove iscrizioni. Il Ministero resistente si distende qui in particolarità intese a chiarire come e perchè il suo giudizio non poteva riuscire favorevole al piroscafo "Napoletano", dal punto di vista *della sicurezza, della bontà e della comodità del trasporto*. E se è in facoltà del Ministero di considerare, prima dell'ammissione di un piroscafo, se, così le sue condizioni generali, come la sua età siano o no soddisfacenti alla stregua tanto delle moderne riconosciute esigenze di un buono e comodo trasporto degli emigranti, quanto e più nei riguardi della sicurezza del trasporto, rimane destituita di fondamento ogni impugnativa per quanto si attiene alla motivazione del ricorso. Nè i motivi addotti sono in contrasto con la legge, la quale nell'art. 13, come avrebbe già ritenuto in altra occasione questo Collegio, non contiene alcuna deter-

minazione di motivi, pei quali *soltanto* possa la patente negarsi, limitarsi o ritirarsi.

Insieme risulta insussistente ogni pretesa contraddizione fra l'accertata idoneità del piroscavo e il provvedimento preso, in quanto come si è già dimostrato il possesso dei requisiti minimi prescritti dalla legge, non è elemento sufficiente alla concessione della patente, nè il Ministero degli Esteri per negare l'ammissione in servizio del "Napoletano", si è basato sulle esclusive e limitate circostanze dell'ispezione speciale prescritta dall'art. 140 del regolamento. Del resto il carattere della facoltà attribuito dalla legge sull'emigrazione al Ministero degli Esteri ha esempi antichi, come quello che risulta dall'art. 270 del Codice di procedura civile, dove si legge che "l'avviso dei periti non vincola l'Autorità Giudiziaria la quale deve pronunciare secondo la propria convinzione.

Il quarto ed ultimo mezzo di gravame è stato dalla Società ricorrente concepito in questi termini: Violazione degli articoli 77 e seguenti del Codice per la marina mercantile "delle visite nelle navi e delle partenze", e 85 e seguenti "del trasporto dei passeggeri", delle disposizioni del R. D. 9 maggio 1895, n. 362, riguardanti le visite sui bastimenti mercantili; del regolamento per l'esecuzione del detto codice (disposizioni del titolo II, cap. XVII, riguardanti le "regole per la sicurezza dei bastimenti", e del cap. VIII riguardanti le "condizioni speciali richieste dai bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri"); violazione degli articoli 13 (cap. 1°) e 32 della legge sulla emigrazione; delle disposizioni del relativo regolamento contenute nel tit. IV, sez. 1ª, riguardanti la "navigabilità, velocità e corredo di attrezzi dei piroscavi da emigranti", sez. 5ª riguardante la "visita d'idoneità dei piroscavi", e sez. 6ª riguardanti le "visite dei piroscavi degli emigranti in partenza".

Eccesso di potere.

Nè il codice per la marina mercantile, nè il regolamento per la sua esecuzione, nè le norme che lo hanno modificato, nè la legge per l'emigrazione, nè il regolamento per l'esecuzione di questa legge parlano dell'età dei piroscavi, tra le molteplici e minute condizioni d'idoneità, specialmente per quanto ha tratto al trasporto dei passeggeri. Esse guardano dello stato di navigabilità e di manutenzione delle navi, e in relazione a questi requisiti dettano le loro norme. Il criterio dell'età è tutto affatto relativo; senza possibilità di precisione. Nella pratica industriale un piroscavo come il "Napoletano", si considera della durata di 40 anni. In ogni modo la legge generale non ha fissato l'età massima delle navi, nè vi hanno condizioni di età per ammettere un piroscavo al trasporto di emigranti. Ciò posto, non è legittimo escludere un piroscavo sol perchè la sua "antica costruzione", secondo la frase del decreto impugnato, senza almeno qualsiasi maggiore specificazione neppure in relazione al tempo di costruzione, in un caso inoltre, in cui all'originaria costruzione era susseguita una propria e vera ricostruzione.

Del resto l'età di un piroscavo risulta almeno dall'obbligatorio atto di nazionalità, se non pure da altri documenti; dunque si conosce prima di ammetterlo alla visita ed ispezione, ma è assurdo e contrario a legge ed equità ammettere delle visite ed ispezioni di un piroscavo di cui si deve conoscere l'età, indipendentemente dai risultati delle visite e delle ispezioni che vengono eseguite a spese degli interessati, e che si risolverebbero in una facezia proprio quando dessero per risultato l'accertamento del buono stato e della idoneità del piroscavo è non solo erroneo e violatore della legge, ma è un caso tipico di eccesso di potere veramente grave sotto molteplici aspetti.

Osserva a sua volta il Ministero che l'elemento dell'età di un piroscavo siccome influente nella dichiarazione circa la sua iscrizione o non iscrizione in patente, trova già la sua giustificazione negli scopi di tutela sociale nella legge e nell'indole e insindacabilità dei poteri del Ministero. L'età non è uno dei requisiti costituenti il minimo di condizioni obbligatorie per rendere possibile ad un piroscavo la iscrizione in patente, ma entra nei coefficienti di determinazione del giudizio del Ministero. Quanto alle visite ed ispezioni del cui carico si duole la ricorrente sia come di formalità che sarebbero state del tutto inutili di fronte alla causa di rifiuto (età del piroscavo) preesistente nelle visite e nelle ispezioni medesime, viene rilevando (a parte che si tratta di circostanze anteriori a quando il Ministero doveva emettere il suo giudizio insindacabile) che al momento della domanda d'iscrizione fu omessa dalla Società Ligure-Brasiliana l'indicazione dell'età della nave, e che mentre il Commissariato gliela chiedeva, come notizia essenziale, la Società stessa domandava alla R. Capitaneria di Napoli che il piroscavo fosse sottoposto alle visite necessarie per l'ammissione all'emigrazione. Queste ebbero luogo per autorizzazione della R. Capitaneria di Napoli col consenso del Ministero della Marina tanto nelle forme che diconsi ordinarie, quanto in quelle che diconsi eccezionali, e cioè seguirono nè per fatto, nè per disposizione del Commissariato o del Ministero degli Esteri. Del resto tali visite non potevano mai avere effetti impegnativi; il Ministero degli Esteri può esercitare la sua facoltà discrezionale prima e dopo la visita, e queste sono certo un espediente egregio per provvedere secondo l'interesse pubblico in generale e quello degli emigranti in particolare, data anche la *relatività* insita come la stessa ricorrente sostiene, e non si contrasta, nel criterio desumibile dell'età del piroscavo.

Risulta pertanto, ad avviso del Ministero, che il decreto impugnato *ex adverso* deve aversi per pienamente legittimo in quanto il Ministero era competente ad emettere il provvedimento in parola, e ciò in forza dell'art. 13 della legge sull'emigrazione; le forme prescritte dalla legge furono osservate (1° motivazione, 2° obbligo di sentire il parere del Consiglio della emigra-

zione) la pretesa contraddizione (se pure una sola disamina sia ammissibile in questa sede) fra gli apprezzamenti del decreto e le risultanze dei documenti, non sussiste.

Tali le deduzioni e controdeduzioni dei ricorrenti.

DIRITTO.

Attesochè la patente di vettore di emigranti concerne e lo stato e condizione personale del petente e le navi che esso intende destinare al trasporto di chi emigra: nè punto si disputi che l'idoneità della nave o delle navi sia essenziale elemento di concessione della patente. Così essendo, tanto vale, anco rispetto alle navi, la iscrizione di una originaria patente, quanto l'aggiunta di alcune di esse a quelle dapprima iscrittevi.

Su questo argomento torna inutile distendersi; nè legge, nè regolamento, nè logica giuridica permettono menomamente di distinguere: unici, in ambedue le ipotesi, la causa e lo scopo della domanda; unici la causa e lo scopo dell'intervento dell'Autorità governativa; identiche le forme appunto per la sostanziale identità del provvedimento.

Attesochè la patente di vettore e le modificazioni di essa non possono venir chieste se non da chi aspiri ad essere autorizzato ad esercitare il trasporto di emigranti, o da chi già abbia qualità di vettore. L'art. 202 del regolamento approvato con R. D. 10 luglio 1901, n. 375, comincia con le parole: Per ottenere la patente di vettore di emigranti, le Compagnie di navigazione, i Consorzi di armatori nazionali, gli armatori e i noleggiatori *al cui nome deve essere intestata la patente*, dovranno indirizzare al Commissario Generale la domanda indicante ecc., ecc. Dunque non altri è ammesso a chiedere senonchè voglia conseguire per sé o per suoi mandanti; ciò non importa neppure aggiungere, la patente di vettore. E tale principio vale anche per la richiesta di nuove iscrizioni di navi in patente, come già s'è visto. Armatori e chiunque altri abbia un interesse sulla nave non sono dalla legge 31 gennaio 1901, n. 23, e dal già citato regolamento menzionati se non in quanto ostino al conseguimento della patente di vettore e debbono perciò adempire a talune condizioni e guarentie; l'interesse designato dalla domanda per divenire vettore e variare il contenuto di una patente già conseguita non si trova considerato dalle surricordate norme speciali, ed è vero ciò che la difesa del Ministero ha sostenuto, che, cioè, si rinvencono di fronte soltanto l'Amministrazione pubblica e l'aspirante a vettore o il vettore il quale insiste per variazioni della sua patente. La lettera e lo spirito della legge e del regolamento sulla emigrazione non permettono di non accettare siccome certissima siffatta tesi.

Attesochè questa rimanga, se pure occorre, convalidata da una particola-

rità, ed è che, allorquando il legislatore si è occupato del mezzo di trasporto, altro non ha stabilito, se non che, colui il quale chiede di esercitare il servizio di emigrazione, debba dimostrare la *disposizione della nave*, e nave disponibile si abbia ancor quella della quale il petente non è che noleggiatore (cfr. p. tutti l'art. 13 della legge e l'art. 42 del regolamento).

Attesochè il riassunto sistema legislativo non significhi negazione di qualsiasi diritto o interesse su la nave, indipendente da chi domanda di divenir vettore o chiede modificazioni di patente; in ispecie non significa disconoscimento dei diritti del proprietario ed armatore della nave, quando sia persona diversa dal vettore, come appunto nel caso di noleggio. Questi diritti e questi interessi sussistono e conservano figura propria e distinta sempre quando, per altro, non si tratti di patente di vettore, perocchè in relazione a questa il vettore rappresenta di fronte alla pubblica amministrazione tutta la somma d'interessi che si raccolgono sulla nave, rappresentando nella sua interezza la nave medesima per quanto si attiene allo scopo della domanda ed alla condizione generale consistente nella disponibilità del mezzo pel servizio dell'emigrazione. Semplicità di rapporto speciale, imposto dalla natura delle cose, e cioè dalla stessa molteplicità di interessi subbiettivamente distinti che possono riferirsi ad una medesima nave e la cui diretta considerazione troppo avrebbe reso lento e grave il procedimento amministrativo in relazione alla domanda per essere vettore di emigranti o per aggiungere nuove navi a quelle già iscritte in patente.

Attesochè virtualmente rappresentando il vettore anche l'interesse del proprietario della nave, certo è che il Ministero esaurisce ogni suo dovere quando a chi chiede patente di vettore o modificazione di patente notifica la sua decisione, il suo decreto.

Ne scaturirà in terzi aventi diritti reali sulla nave, e più in particolare in terzi proprietari della nave, titolo per insorgere avanti a questo Consiglio, contro un decreto di reiezione della domanda del vettore da costui non solo non impugnato, ma espressamente accettato? Siffatta questione può essere lasciata insoluta; perocchè la confusione sui diversi diritti e interessi subbiettivi al momento della domanda e rispetto al contenuto di questa, attribuiscono efficacia *erga omnes* della notificazione del provvedimento ministeriale fatto al sottoscrittore della domanda, epperò gli altri interessati, se pur possono ricorrere debbono farlo nello stesso termine utile al ricorso da parte del vettore.

Attesochè nella specie il ricorso della Società Metallurgica Meridionale sia stato tardivo, sia come quello che venne interposto il 25 luglio 1906, e cioè ben oltre i sessanta giorni utili giusta il disposto dell'art. 30 della legge organica del Consiglio di Stato.

Infatti il decreto ministeriale del 14 aprile di quell'anno rifiutante l'iscrizione in patente del piroscalo "Napoletano", al vettore Società Ligure-Brasiliiana di Navigazione "che l'aveva addì 3 febbraio chiesta", fu notificato

alla Società medesima il giorno 20 aprile; e i sessanta giorni pel ricorso a questa Quarta Sezione del Consiglio di Stato spirarono il 19 giugno, tanto riguardo alla predetta Società, quanto riguardo a chiunque altro interessato, e più in particolare alla ditta proprietaria del piroscavo escluso dalla iscrizione. È del resto inverosimile che quella ditta, la quale erasi di già a piatire presso il Ministero per l'accoglimento della domanda della Società Ligure-Brasiliana mostrandosi perfettamente edotta della domanda stessa e della difficoltà contro cui veniva cozzando non acquistasse pronta scienza del decreto del 20 aprile; quasi non curante di apprendere dal vettore l'esito di un affare di cui diligentissima era stata a seguire lo stadio iniziale e quello di dibattito amministrativo.

Attesochè la lettera dell'Ispettorato dell'Emigrazione del 27 maggio 1906 non fu che una comunicazione intesa a prevenire ulteriori insistenze della Società Metallurgica Meridionale circa un argomento già definito dall'indicato decreto ministeriale; e non poté certo aver forza di ridar vita ai termini di proposizione di gravami già esauriti.

Attesochè soffermandosi questo Quarto Collegio alla pregiudiziale di tardività, trova opportuno di non pronunciare carico di spese contro la ditta soccombente, trattandosi di applicazione nuova e non ovvia a prima vista della regola accettata dal già citato articolo 30 della legge sul Consiglio di Stato.

P. Q. M.

La Sezione:

Senza discendere ad altra disamina, dichiara irricevibile il ricorso della Società Metallurgica Meridionale e compensa le spese di causa.

Così deciso in Roma, addì 13 aprile 1907, dalla Quarta Sezione del Consiglio di Stato, in Camera di Consiglio, con l'intervento dei signori commendatori:

INGHILLERI CALCONDONIO, *Consigliere anziano, ff. di Presidente;*
 PERLA RAFFAELE, *Consigliere;*
 MARIOTTI FILIPPO, "
 PINCHERLE GABRIELE, "
 PELLECCHI GIUSEPPE, "
 D'AGOSTINO ERNESTO, "
 VANNI GIO. ANT. (estensore) "

Firmato: C. INGHILLERI.

" R. PERLA.

" F. MARIOTTI.

" G. PINCHERLE.

" G. PELLECCHI.

" ERNESTO D'AGOSTINO.

" G. A. VANNI, estensore.

" PRINA, segretario.

Publicata all'udienza del 17 maggio 1907.

Il Segretario di Sezione

Firmato: PRINA.

Per copia conforme all'originale, che si comunica al Ministero degli Esteri a norma dell'art. 56 del regolamento di procedura 17 ottobre 1889, n. 6516 (Serie 3^a).

Roma, li 22 maggio 1907.

Il Segretario di Sezione

PRINA.

IN NOME DI SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE III
 PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
 RE D'ITALIA.

La Quarta Sezione del Consiglio di Stato, per la Giustizia Amministrativa, ha pronunciato la seguente

DECISIONE

sul ricorso della Società di Navigazione Generale Italiana in persona del suo Direttore comm. Agostino Crespi, assistita e difesa dagli avvocati V. E. Orlando, Giorgio Arcoleo, Giuseppe Cimino ed Enrico Presutti,

CONTRO

il Ministero degli Affari Esteri ed il Commissariato Generale di Emigrazione, rappresentati dalla R. Avvocatura Generale Erariale,

PER

annullamento del provvedimento ministeriale 14 dicembre 1906 relativo al prezzo dei noli pel trasporto di emigranti.

Visti il ricorso, le produzioni della R. Avvocatura Generale Erariale e tutti gli allegati.

Vista la decisione di questo Collegio n. 5, pubblicata addì 18 gennaio 1907 sulla domanda di sospensione.

Uditi nella pubblica udienza del 22 marzo 1907 il relatore Di Fratta, referendario, gli avvocati Arcoleo e Presutti, ed il sostituto avvocato erariale Viettone.

IN FATTO.

Con atto notificato il 31 dicembre 1906, depositato il 6 gennaio 1907, la Società di Navigazione Generale Italiana, vettrice di emigranti, in persona del suo Direttore comm. Agostino Crespi, ricorse a questa Sezione impugnando il decreto 14 dicembre 1906, col quale il Ministro degli Affari Esteri non accogliendo una proposta della Società diretta ad ottenere per il primo quadrimestre del 1907 un leggero aumento nel prezzo dei noli in confronto al quadrimestre precedente, dispose:

a) che, per le linee del Sud-America, i noli massimi da applicarsi nel primo quadrimestre del 1907 fossero eguali a quelli applicati nel quadrimestre precedente;

b) e che per le linee del Nord-America fossero di cinque lire inferiori.

I motivi del ricorso sono i seguenti:

1° Violazione dell'art. 14 della legge sulla emigrazione nei suoi rapporti con l'art. 3 della legge sul contenzioso amministrativo e dell'art. 24 della legge sul Consiglio di Stato.

Con questo motivo si dice sostanzialmente che il procedimento tracciato dall'art. 14 della legge sulla emigrazione, per il suo contenuto, per il fine cui tende e per la natura dei rapporti che regola è un vero procedimento contenzioso, simile a quello che i francesi chiamano *enquête administrative*. Di qui la necessità che tanto l'atto col quale il Commissariato dichiara di non accettare i noli proposti dal vettore, quando il decreto del Ministro che risolve il conflitto e determini i noli di autorità sieno motivati. Ora nella specie il Commissariato ha adempiuto l'obbligo della motivazione solo in apparenza, il Ministro poi lo ha trascurato del tutto;

2° altra violazione dell'art. 14 ed eccesso di potere in quanto così il Commissariato come il Ministro han creduto che la facoltà loro attribuita di approvare e stabilire i noli abbia per fine di limitare gli eccessivi profitti dei vettori e con questa veduta l'hanno esercitata nel caso concreto, mentre quella facoltà ha per fine esclusivo di impedire eventuali coalizioni di vettori;

3° altra violazione dell'art. 24 della legge sul Consiglio di Stato in relazione all'art. 14 della legge sulla emigrazione, consistente in eccesso di potere per mancata e contraddittoria motivazione. E qui il ricorso prende in esame la lettera del 26 novembre 1906 con la quale il Commissariato dichiarò di non accettare i noli proposti dalla Compagnia e cerca di dimostrare che cotesta lettera in alcune parti non tien conto delle circostanze addotte dalla Compagnia medesima a sostegno della proposta di aumento dei noli, ed in altre parti dice cose o incomplete o contraddittorie ai criteri accolti per la determinazione dei noli nei quadrimestri precedenti;

4° altra violazione dell'art. 24 della legge sul Consiglio di Stato in relazione all'art. 14 della legge sulla emigrazione consistente in eccesso di potere per erronea motivazione e travisamento dei fatti. Con questo ultimo motivo si ragiona intorno ai prezzi del carbone e si sostiene che il Commissariato, allorquando nella citata lettera disse che si trattava di "un qualche aumento," e di "oscillazioni consuete sul mercato," non solo errò travisando i fatti, ma violò anche la legge, la quale, appunto perchè dispone che i noli si abbiano a rivedere ogni quattro mesi ed anche a periodi più brevi, dimostra che ha voluto tener conto di tali oscillazioni.

Il ricorso conchiudeva che il decreto ministeriale fosse annullato nella parte che riguarda la Navigazione Generale Italiana e limitatamente ai piroscafi "Umbria," "Sicilia," "Sardegna," e "Regina Margherita,".

E poichè dalla esecuzione del provvedimento impugnato la Compagnia avrebbe danni gravissimi, i quali sarebbero anche irreparabili se il ricorso

principale venisse accolto, si chiedeva preliminarmente che la esecuzione fosse sospesa.

In rappresentanza del Ministero degli Affari Esteri si costituì in giudizio la R. Avvocatura Generale Erariale, la quale alla pubblica udienza chiese il rigetto della domanda di sospensione.

Con decisione incidentale del 18 gennaio 1907 la domanda di sospensione venne respinta.

Riassumendo il ricorso per la discussione in merito la difesa del Ministero ha depositato il 19 marzo 1907 un fascicolo di documenti ed una elaborata memoria a stampa, con la quale combatte il ricorso in tutti i suoi assunti e ne chiede il rigetto con tutte le conseguenziali provvidenze come per legge.

IN DIRITTO.

Considerato che le questioni poste col ricorso sono sostanzialmente tre e possono essere formulate nei termini seguenti:

1° Qual sia la natura e la portata della facoltà attribuita al Commissariato d'emigrazione e al Ministro degli Affari Esteri di approvare i noli proposti dai vettori di emigranti, o di stabilirli, e più specialmente indagare se cotesta facoltà si risolva in un potere ordinario e morale di tariffazione a fine di contenere i profitti dei vettori entro giusti limiti, o costituisca soltanto un mezzo straordinario dato alla Pubblica Amministrazione e da usarsi al fine esclusiva d'impedire o reprimere eventuali coalizioni fra vettori;

2° se, data la natura del procedimento tracciato nell'art. 14 della legge sulla emigrazione e data l'indole dei rapporti che, mediante cotesto procedimento debbono essere regolati, il decreto del Ministro degli Affari Esteri che stabilisce i noli debba essere necessariamente motivato, e se, nel caso concreto, il decreto impugnato abbia soddisfatto all'obbligo della motivazione;

3° nella ipotesi che la motivazione si possa ritenere contenuta nella lettera 26 novembre 1906, con la quale il Commissariato dichiarava di non approvare i noli proposti dai vettori, se la motivazione che si legge in questa lettera sia insufficiente, illogica o arbitraria, o pecchi altrimenti per eccesso di potere per avere in qualche parte travisati i fatti, e in altra parte enunciato concetti, giudizi o apprezzamenti che non si armonizzano co' concetti della legge e talvolta si disconoscono.

Considerato sulla prima questione che la ragion del decidere va desunta unicamente dal sistema della legge positiva e non già come pur s'è creduto di fare, da ricerche scientifiche sulla natura economica dell'industria dei trasporti marittimi.

Cotesta indagine, per quanto interessante, e per quanto possa essere stata utile ed anche necessaria nel periodo di formazione della legge, esce fuori

del campo del diritto costituito, e d'altra parte, per molteplicità e variabilità di fatti e di circostanze da osservare per gl'interessi che v'entrano in giuoco e per la stessa diversità dei punti di vista scelti dagli studiosi, è tale, che non sempre si riesce ad evitare le tendenze di scuola, ed abbracciare tutto il complesso economico sottoposto ad esame, in modo da coglierne la caratteristica e da segnarne con sufficiente approssimazione la linea di sviluppo.

Senonchè, pur rimanendo sul terreno della ricerca giuridica, per bene intendere e risolvere la questione conviene prendere le mosse dalla precedente legge del 30 dicembre 1888 che prima introdusse una certa disciplina nella materia della emigrazione. Questa legge non regolava punto il trasporto degli emigranti, ma limitava le sue provvidenze all'arruolamento, ed alla vendita ed alla distribuzione dei biglietti per emigrare, disponendo che coteste cose e quanto altro potesse occorrere per procurarsi l'imbarco, spettassero esclusivamente ad alcuni intermediari, all'uopo autorizzati, detti agenti e subagenti di emigrazione, in questo sistema la industria del trasporto degli emigranti, salva l'osservanza delle leggi marittime nelle parti riguardanti la sicurezza della navigazione, la polizia e la igiene di bordo, era e rimaneva una industria libera, ed ognuno poteva esercitarla, e i rapporti tra l'armatore e l'emigrante, il quale era un *passaggiere* come qualunque altro, erano sostanzialmente regolati dal contratto e dal diritto comune.

La legge del 31 gennaio 1901 ha rovesciato completamente questo sistema. Essa ha abolito in modo assoluto gli agenti e i subagenti di emigrazione, ha considerato l'emigrante come un passeggiere speciale che ha bisogno di una tutela spciale e lo ha posto in diretto contatto col vettore, il quale non può esercitare la industria del trasporto di emigranti, se non abbia determinati requisiti di capacità, non disponga di piroscafi in determinate condizioni di navigabilità ed adattamento, e non ottenga dal Governo un determinato permesso, la patente, che il Governo può sempre negare, limitare. A cotesto modo l'industria del trasporto degli emigranti, di libera che era, è divenuta un'industria autorizzata.

Prima la legge regolava soltanto un preliminare del trasporto, cioè l'accaparramento e l'arruolamento degli emigranti, ora regola tutto il trasporto e tutela l'emigrante finchè non sia giunta a destinazione. Prima il vettore era un privato e tutti i rapporti di diritto pubblico riposavano nella persona dell'agente e subagente, soli responsabili verso lo Stato; ora i rapporti di diritto pubblico e le responsabilità son passati nella persona del vettore con sanzioni e conseguenze più energiche e più importanti.

Con questo insieme di determinazioni la legge del 1901 ha concepito il trasporto degli emigranti quasi come un servizio pubblico, e come tale è riuscita in fondo a disciplinarlo. Muovendo dal concetto fondamentale in questa materia che l'emigrante deve esser particolarmente difeso contro l'ignoranza propria e la speculazione altrui, ed organizzando la difesa in ogni punto.

con cura assidua e tenace, la nuova legge non poteva lasciare in disparte un punto di capitale importanza, quale è quello del prezzo dei noli, e tanto meno poteva disinteressarsene in quanto essa, se aveva imposto ai vettori obblighi prima sconosciuti, li aveva messi altresì in una condizione quasi privilegiata, perchè, con tutto l'insieme delle formalità e dei requisiti necessari per il rilascio della patente, aveva ristretto il campo della concorrenza, e fino a un certo segno, dato all'industria carattere ed aspetto di monopolio.

Di qui è sorta la potestà, attribuita al Governo, di approvare i noli proposti dai vettori o di stabilirli di ufficio se le proposte sieno trovate inaccettabili. Questa potestà non è soltanto ed esclusivamente, come sostiene il ricorso, un correttivo di eventuali coalizioni fra vettori, ma è soprattutto forma intrinseca e necessaria di un sistema, nel quale l'industria, oltre che essere autorizzata, è concepita a guisa di un servizio pubblico.

Essa non si traduce o si risolve in una semplice ricognizione ed omologazione di una proposta altrui, ma è diretta o può essere diretta anche alla attuazione di un pensiero proprio, di una volontà propria. Essa non solo ha la funzione negativa di impedire o reprimere possibili abusi ma ha principalmente la funzione positiva di determinare i noli, sottraendoli alla contrattazione delle parti o alla volontà del vettore, e facendoli dipendere in ultima analisi e nei limiti massimi dalla volontà dello Stato.

Il Commissariato della emigrazione nella sua lettera del 26 novembre 1906 può aver usato parole non adeguate o malproprie dicendo, che la legge "mira ad impedire che abbiano i vettori a trarre degli *extra*-profitti dall'industria loro", ma in sostanza ciò che volle significare od esprimere fu che i noli dei trasporti di emigranti son soggetti a tariffazione da parte del Governo. E che tale sia il concetto della legge 31 gennaio 1901, e che questo potere di tariffazione sia permanente e non straordinario, necessario e non eventuale, autonomo nelle sue determinazioni ultime e non pedissequo delle proposte dei vettori, risulta chiaro da tutte le svariate norme dell'art. 14 e specialmente da queste: che i noli si abbiano a fissare ogni quattro mesi, che il Commissariato può prendere l'iniziativa per farli variare anche in corso di quadriestre, che è predisposto tutto un sistema d'informazioni ufficiali periodiche per giungere all'accertamento dei prezzi dei noli sul mercato mondiale, e che i noli approvati o stabiliti non possono essere diminuiti dal vettore se la diminuzione non sia estesa a tutti gli emigranti imbarcati per quella partenza. Questa ultima disposizione è anzi importantissima, perchè mette nel maggior grado di evidenza il carattere di tariffa che hanno i prezzi dei noli, e colorisce anche meglio il carattere di servizio pubblico che ha il trasporto degli emigranti, da poichè è proprio dei servizi pubblici l'esistenza di una tariffa, ed è proprio dei grandi servizi pubblici non sostituibili o difficilmente sostituibili che la tariffa sia eguale per tutti.

Certo, questo potere dello Stato non è arbitrario, nè può essere spinto

tant'oltre che, per tutelare gli emigranti, si perdano di vista o si danneggino gl'interessi dei vettori e della industria. La legge invece ha dettato norme sufficienti e ha tracciato tutto un procedimento per garentire, nella determinazione dei noli, gl'interessi di tutti. Da una parte bisogna tener conto dei pareri di corpi consultivi e delle informazioni attinte all'interno e all'estero dalle Camere di Commercio, dai Regi Consoli e dagli Ispettori di emigrazione; dall'altra parte bisogna tener conto della qualità dei trasporti, della classe e della velocità dei piroscafi, il che vuol dire, in altre parole, delle spese d'esercizio.

Sicchè la determinazione dei noli poggia in definitiva su due fatti, i quali del resto sono i soli che possono servirle di base; l'uno è la constatazione del prezzo sul mercato, l'altro è la valutazione del coefficiente di esercizio per ciascun piroscifo. Entro i limili segnati dall'uno e dall'altro, l'azione della autorità deve necessariamente rimanere; ma ciò non toglie che il potere di cui si discorre abbia i caratteri suaccennati, sia cioè un vero potere di tariffazione, al quale nè le proposte dei vettori possono di per sè sole apporre alcun ostacolo, nè il fatto, o il pericolo di una coalizione segna il momento e addita il fine in cui e per cui può solamente esercitarsi.

L'obbiezione mossa dal ricorso a questo modo di vedere è tratta dagli atti parlamentari, e si riduce sostanzialmente a questo. Il potere del Governo in materia di noli è un potere di *verificazione e non di* determinazione. La cosa è esatta, ma non interamente. Se il Commissariato approva i noli proposti, il processo è, o può essere di semplice verificazione, o almeno come tale si attua o si manifesta. Ma se il Commissariato non approva, e nasce il dissidio, e al Ministero degli Affari Esteri spetta il dirimerlo, allora la questione non vien decisa soltanto in base ai dati raccolti e alle informazioni avute sul corso dei noli, ma s'integra con altri elementi, ed entrano in campo la qualità dei trasporti, la classe e la velocità dei piroscafi, e secondo questi altri elementi, più variabili e più suscettivi di valutazione nelle loro conseguenze, bisogna decidere.

In questo secondo momento i noli non vengono approvati, ossia verificati e trovati conformi al corso del mercato, ma vengono *stabiliti*, come dice la legge. Elemento del giudizio non è solo il dato estrinseco del mercato, ma anche il dato intrinseco della nave, di quella nave. Inoltre anche la posizione della questione muta. Il Commissariato ha davanti la sola proposta del vettore, ed ha solo il diritto di approvarla o di non approvarla. Il Ministro degli Affari Esteri invece ha innanzi a sè due proposte, quella del vettore e quella del Commissariato, e non è obbligato necessariamente a scegliere tra l'una e l'altra, ma può adottare benissimo una soluzione diversa. Egli non giudica soltanto e risolve una controversia, ma stabilisce, ossia determina i noli con piena competenza di merito, con vedute ed apprezzamenti proprii, i quali poggiano, bensì sui dati di fatto raccolti, ma hanno sempre alcunchè

di subiettivo, che riguarda o può riguardare tutto il complesso dell'industria e dei traffici considerato in relazione non al solo trasporto degli emigranti, ma al trasporto degli altri passeggeri e delle merci. Insomma si tratta d'un vero nolo di Stato. Questa è la caratteristica più acuta della legge del 1901; questo è l'istrumento più poderoso e delicato di cui sia fornito il Governo, e se per ciò appunto il Governo deve usarlo con grande prudenza e discernimento per non creare, sotto ingannevoli apparenze, una reale disparità di trattamento fra le varie compagnie, nondimeno è certo in ogni caso, che si tratta di un potere di verificaione e di determinazione insieme, attribuito non solo al fine di eliminare il pericolo di eventuali coalizioni od abusi, peccolo che del resto è presupposto dal legislatore come fermamente, ma anche, e soprattutto, al fine di attuare nella forma più energica ed efficace quella tutela degli emigranti che è la ragion d'essere e il contenuto proprio della legge in vigore.

Considerato che le cose fin qui dette son sufficienti a decidere anche la seconda questione. Se già non fosse la norma scritta nell'art. 3 della legge sul contenzioso amministrativo, la qual norma ha portata generale e carattere di necessità indefettibile, per indurre l'obbligo della motivazione nel Decreto ministeriale che stabilisce i noli, basterebbe por mente all'indole del procedimento, alla natura degl'interessi in conflitto e dei rapporti giuridici che quel decreto chiude e deve regolare.

Si tratta in sostanza di un procedimento contenzioso se non in tutte le sue forme, certo nella sua essenza, si tratta di una questione che al Ministro giunge dopo un mancato accordo, e vi giunge con una proposta del vettore, una proposta diversa del Commissariato e una larga istruttoria, si tratta d'interessi importantissimi e di rapporti giuridici che solo per una norma singolare di diritto son sottratti alla contrattazione delle parti e trovano la loro definizione necessaria avanti l'autorità amministrativa. Dire, dopo ciò, che non v'è obbligo di motivazione il decreto, perchè la legge nell'art. 14 non dispone espressamente, è dir cosa insostenibile: la motivazione è forma intrinseca del decreto. Soggiungere che nella specie il decreto è motivato, perchè indica la procedura seguita e le circostanze di cui si è tenuto conto non basta: la legge sarebbe stata osservata nelle sue formalità, ma mancherebbe pur sempre la ragione del giudizio in merito. E questo bisognava fare, dire, cioè, per qual motivo, fatto, circostanza o apprezzamento si adottava quella soluzione e non un'altra.

Certo non è necessario fare una motivazione ampia, come può o deve farla chi pronuncia esercitando giurisdizione; ma la ragione del decidere deve essere almeno enunciata esercitando giurisdizione; ma la ragione del decidere deve essere almeno enunciata in modo preciso e completo.

Senonchè nel caso concreto, pur riconoscendo che sotto questo aspetto il decreto impugnato è difettivo, non può dirsi tuttavia che la motivazione

manchi assolutamente e il vettore non abbia saputo per qual ragione i noli massimi sieno stati stabiliti in misura diversa da quella da esso proposta. Il decreto del Ministro e la conferma in ogni sua parte alla lettera 26 novembre 1906 con la quale il Commissariato faceva conoscere di non poter approvare i noli dal vettore medesimo proposti, e ne esponeva le ragioni, e conchiudeva per proporre a sua volta dei noli in misura diversa. Sicchè l'atto del Ministro, in una procedura che sia, come questa in esame, carattere unitario e non si chiede se il nolo, approvato o stabilito che sia, non venga determinato, si può considerare connesso con l'atto del Commissariato, nel quale trova quella motivazione che esso avrebbe dovuto ripetere, e forse perciò non ha espressamente enunciato.

E poichè è così, sarebbe formalismo eccessivo all'annullamento del Decreto il quale è per giunta anche conferma al parere del Consiglio Superiore di Marina. A dir il vero il sistema non è da incoraggiare incondizionatamente; ma nella specie non si saprebbe scorgere alcuna illegalità. Ciò che importava è che si conoscesse la sostanza della cosa; e il vettore pur attingendola da altro atto della procedura, l'ha conosciuta in tempo e tanto bene che la combatte strenuamente, come si vedrà nell'esame della terza questione.

Nè si può ammettere col ricorrente che, data l'indole del procedimento, si debbano comunicare al vettore le proposte motivate che il Commissariato deve trasmettere al Consiglio Superiore di Marina, il parere di cotesto Consiglio, ed anche, a quanto pare, i pareri e le informazioni delle Camere di Commercio, dei Regi Consoli e degli Ispettori di emigrazione. Tutto ciò non è detto nell'art. 14, nè il procedimento tracciato nello stesso articolo è tale da richiederlo necessariamente. I pareri, le informazioni, le proposte motivate, servono soltanto al Commissariato, o al Ministro che debbono rispettivamente approvare o stabilire i noli; ma non diventano comuni anche al vettore, nè possono formar materia di dibattimento in una procedura che ha termini brevissimi e non si svolge avanti ad autorità che esercitino giurisdizione. Ciò che è necessario e sufficiente è che il vettore sappia perchè il nolo da esso proposto non è approvato e ne viene stabilito uno diverso. I pareri e le informazioni non pubblicati dopo, in allegato alla relazione che il Ministro degli Affari Esteri deve ogni quadrimestre presentare al Parlamento, e a cotesto modo si ha quel punto di partenza che il ricorrente crede — e non a torto — necessario per le eventuali successive variazioni sul prezzo massimo dei noli.

Considerato che la terza questione vien posta dal ricorso nei seguenti termini concreti: Il vettore chiedeva per il primo quadrimestre del 1907 un aumento nel prezzo dei noli in confronto al prezzo del quadrimestre precedente, e l'aumento giustificava col rincaro dei viveri e del carbone, con le maggiori pretese degli equipaggi, con l'obbligo imposto dal Commissariato di fornire agli emigranti coperte di lana invece che coperte di cotone. Il Commissariato

non disconosce che alcuni coefficienti della spesa sieno variati in più, ma "trascura quelli di minore importanza che non possono avere una rilevante influenza sul bilancio di una vasta azienda,, si ferma alquanto sul rialzo dei carboni, lo definisce "un qualche aumento,, soggiungendo "si tratta di una delle oscillazioni di prezzo consuete sul mercato,, riassume il suo pensiero che l'incremento della emigrazione compensa a esuberanza i maggiori aggravii e dopo avere accennato a un certo ribasso di noli verificatosi in alcuni porti forestieri di notevole importanza per il traffico della emigrazione, conchiude non solo col non approvare l'aumento proposto, ma col proporre a sua volta una diminuzione di lire 5 in confronto del quadrimestre precedente, limitandola per ora alle sole linee degli Stati Uniti. Questa motivazione, deduce il ricorrente, se pur tale possa chiamarsi, è illogica, eccessiva, contraria alla legge e travisatrice dei fatti.

Ora la Sezione, in questa sede di pura legittimità, non vuole nè può discutere se la motivazione poteva esser fatta meglio, od abbia sempre dato nel segno e apprezzato convenientemente le circostanze dedotte, ma certo essa non merita le censure che le sono state mosse.

Travisatrice dei fatti non è, perchè riconosce che in alcuni coefficienti della spesa di esercizio, e proprio in quelli menzionati dal vettore, si sieno verificate delle variazioni in aumento. Contraria alla legge non può dirsi, perchè il Commissariato può aver usata qualche parola impropria, od anche aver enunciato qualche concetto non rigorosamente esatto; ma l'una cosa e l'altra non hanno valore decisivo. Illogica neanche è da qualificarsi, perchè può benissimo dirsi ed avvenire che le spese aumentino, e ciononostante aumentino, ed in misura maggiore, anche i profitti, se adeguate cause vi concorrono. Ed è qui precisamente che sta il punto fondamentale della motivazione. Il Commissariato dice in sostanza: È vero, alcuni coefficienti della spesa sono aumentati, in misura maggiore o minore, trascurabile o no, non importa; ma l'emigrazione è aumentata ed aumenterà tanto da coprire le maggiori spese e da permettere anche una riduzione nel prezzo attuale dei noli, ed io propongo una riduzione di 5 lire.

Questo discorso potrebbe contenere valutazioni ed apprezzamenti errati, previsioni poco prudenti o fallaci, interpretazioni poco plausibili di fatti, come in fondo, sotto le parvenze dell'eccesso di potere, il ricorso vien dimostrando o tende a dimostrare nelle analitiche sue deduzioni; ma non pecca per illegittimità in ciò che costituisce il suo nocciolo e constitui la base essenziale così della nota Commissariale, come del decreto del Ministro.

Considerato che, se per le premesse osservazioni il ricorso è da respingere tuttavia attese le particolari circostanze e l'indole della controversia, si può non far luogo alla condanna del ricorrente alle spese.

P. Q. M.

La Sezione:

Rigetta il ricorso come sopra prodotto dalla Società di Navigazione Generale Italiana.

Nulla per le spese.

Così deciso in Roma, addì 25 marzo 1907, dalla Quarta Sezione del Consiglio di Stato, in Camera di Consiglio, con l'intervento dei signori Comendatori:

GIORGI GIORGIO, *Presidente*;
 INGHELLERI CALCEDONIO, *Consigliere*;
 PERLA RAFFAELE, "
 MARIOTTI FILIPPO, "
 PINCHERLE GABRIELE, "
 PELLECCHI GIUSEPPE "
 DI FRATTA PASQUALE (estens.) "

Firmato: G. GIORGI;
 C. INGHELLERI;
 R. PERLA;
 F. MARIOTTI;
 G. PINCHERLE;
 G. PELLECCHI;
 P. DI FRATTA, estensore;
 PRINA, segretario.

Publicata all'udienza del 17 maggio 1907.

Il segretario di sezione

Firmato: PRINA.

Per copia conforme all'originale che si trasmette al Ministero degli Esteri a norma dell'art. 56 del Regolamento di procedura 17 ottobre 1889, n. 6516, serie III.

Roma, 14 giugno 1907.

Il segretario di sezione:

PRINA.

ATTI DEL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

**Atti per lo svincolo della cauzione dell'ex vettore di emigranti
signor Luis Huguet ⁽¹⁾.**

**Domanda del Sig. Luis Huguet, ex vettore di emigranti,
per lo svincolo della sua cauzione.**

*A S. E. il Ministro degli esteri
Roma.*

Il sottoscritto avendo cessato dalla qualità di vettore di emigranti chiede la restituzione della cauzione di lire centoventimila di capitale nominale depositata presso la Cassa Depositi e Prestiti in dipendenza del Decreto Ministeriale del 1° settembre 1901, giusta Polizza rilasciata in Roma il 4 settembre 1901 sotto il n. 6103.

Con ossequio

Roma, 27 settembre 1907.

Firmato: LUIS HUGUET
Calle Comercio, 33 — 2° Barcelona (Spagna).

**Ordinanza del Commissariato dell'emigrazione, con la quale si fissa la data
in cui è cessata la qualità di vettore nel sig. Luis Huguet.**

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE:

Vista l'istanza in data 27 settembre 1907, con la quale il signor Luis Huguet chiede la restituzione del deposito di lire centoventimila di capitale nominale (L. 6000 di rendita annua consolidato 5 %) eseguito presso la Cassa Depositi e Prestiti, in

esecuzione del Decreto di S. E. il Ministro degli Affari Esteri del 1° settembre 1907, a titolo di cauzione in garanzia delle operazioni di emigrazione compiute dal detto sig. Huguet e dalle persone di cui egli deve rispondere civilmente;

Ritenuto che il sig. Luis Huguet otteneva in data 2 settembre 1901 patente di vettore di emigranti, scaduta il 1° settembre 1902 e non rinnovata;

Visti gli articoli 13 della legge 31 gennaio 1901, n. 23 sull'emigrazione e 47, 53 e 86 del Regolamento per l'esecuzione di detta legge approvato con R. Decreto 10 luglio 1901, n. 375;

Determina:

A datare dal 1° settembre 1902 si ritiene cessata nel signor Luis Huguet la qualità di vettore di emigranti;

Spirati i termini stabiliti dalla legge e dal regolamento sull'emigrazione si farà luogo, senza responsabilità del Ministero degli Affari Esteri e del Commissariato dell'emigrazione allo svincolo della detta cauzione, eccetto il caso di giudizi pendenti notificati in tempo sia al detto Ministero che al Commissariato. La notificazione di tali giudizi dovrà risultare da ricevuta rilasciata dal sottoscritto;

La presente ordinanza insieme con la domanda del sig. Luis Huguet sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* e sarà affissa nei locali delle Capitanerie di porto e degli Ispettorati di emigrazione di Genova, Napoli, Palermo e Messina.

Dato a Roma, li 8 ottobre 1907.

Per il Commissario generale

Firmato: MALNATE.

ERRATA CORRIGE

*Condizioni di vita nella provincia
di Santa Fé (Argentina).*

Sotto questo titolo nel *Bollettino dell'emigrazione* n. 5, 1907, pag. 64, furono pubblicate alcune informazioni tolte dal giornale *El mercantil*, nelle quali è incorso un errore che è bene correggere.

La carne vale oggi a Rosario da lire 0.88 a lire 1.32 e non lire 3.60.

INDICE

I. Gli Italiani nel Distretto Consolare di New Orleans (Stati Uniti d'America). Relazione del dott. Luigi Villari:	
Introduzione	Pag. 3
Divisione delle Colonie	" 6
Louisiana meridionale e occidentale	" 25
Il Texas	" 31
Alabama e Tennessee	" 36
Florida	" 37
Conclusione	" 41
II. La Colonia " Nuova Italia „ nel Cile. Rapporto del capitano di fregata cav. Teófilo Bonino, comandante la R. nave " Dogali „	
	" 47
III. Giurisprudenza sull'emigrazione:	
Decisioni della Quarta Sezione del Consiglio di Stato . .	" 63
IV. Atti del Commissariato dell'emigrazione:	
Atti per lo svincolo della cauzione dell'ex vettore di emigranti sig. Luis Huguet	" 87
<i>Errata - corrige</i> alle informazioni pubblicate sotto il titolo " Condizioni di vita nella provincia di Santa Fè (Argentina) nel Bollettino dell'Emigrazione n. 5, 1907, pag. 64	
	" 89
