



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1910.

N. 13.

## SOMMARIO.

- I. - La colonia italiana in Bosnia Erzegovina. (Da un rapporto del conte Giuseppe Giacchi, regio Console generale in Serajevo).
- II. - Le condizioni degli operai italiani nel distretto minerario di Cobalt, nella provincia di Ontario (Canada). (Da un rapporto del dott. Dante Viola, Capitano medico nella R. Marina, R. Addetto di emigrazione in Montreal).
- III. - Ispezione ai campi di lavoro di La Tuque (Canada). (Da un rapporto del dott. Dante Viola, Capitano medico nella R. Marina, R. Addetto di emigrazione in Montreal).
- IV. - Notizie statistiche sui movimenti migratori: L'immigrazione nel Canada nell'anno fiscale 1908-1909.
- V. - Avvertimenti e consigli per gli immigranti italiani negli Stati Uniti.
- VI. - Atti del Commissariato dell'emigrazione — Apparecchi radiotelegrafici sui piroscafi in servizio di emigrazione — Noli — Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1910 — Circolare.



ROMA

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

1910

## La colonia italiana in Bosnia-Erzegovina

(Da un rapporto del conte **Giuseppe Giacchi**, regio Console generale in Serajevo) (1).

I connazionali che dimoravano in Bosnia-Erzegovina prima della occupazione austro-ungarica (2), come può dedursi dalle scarse notizie esistenti nell'Archivio consolare, non superavano il numero di venti: infatti la mancanza assoluta di comunicazioni, specialmente con l'Italia, le turbolenze che agitavano il paese, la poca sicurezza che vi regnava erano tutte ragioni da tener lontani gli emigranti.

Ma con le truppe imperiali e reali e durante i lavori ferroviari a cui fu subito posto mano, i nostri operai che già si trovavano in Austria ed in Ungheria si riversarono in questa regione in numero di parecchie migliaia; però ben presto cominciarono i disinganni, i primi tempi furono difficili, la vita era molto cara, mentre il prezzo della mano d'opera, appunto per la grande affluenza, ribassò sensibilmente: anche le autorità locali e la popolazione indigena non vedevano di buon occhio tale esuberante immigrazione.

Il censimento del 1881 assegna alla colonia italiana in queste provincie la cifra di 726 individui, ed il comm. Gian Paolo Riva in un suo elaborato rapporto dimostra come essi appartenessero

---

(1) *La Bosnia-Erzegovina sotto l'aspetto storico, giuridico ed economico*, del conte GIUSEPPE GIACCHI, regio Console generale in Serajevo (*Bollettino del Ministero degli affari esteri*, agosto 1910).

(2) L'occupazione ha durato trenta anni sino al 7 ottobre 1908, nel qual giorno l'Austria-Ungheria proclamò queste provincie incorporate alla Monarchia.

esclusivamente alla emigrazione temporanea: quella cifra infatti, relativamente importante per quel tempo, si spiega col fatto che appunto in quell'anno si eseguivano i lavori della ferrovia Zenica-Serajevo, per cui i nostri operai non fecero, durante l'inverno, ritorno alle loro case, come sempre sogliono in tempi normali.

Negli anni susseguenti, col diminuire dei lavori e con la concorrenza degli operai indigeni, questo numero andò sempre scemando: però le condizioni della vita facendosi migliori e le autorità e gli indigeni cambiando contegno verso la nostra immigrazione, parecchi cominciarono a formarsi qui un tetto ed una famiglia.

Il censimento del 1891 dà la cifra di 577 persone, che però il marchese Pappalepore in un lungo suo rapporto dimostra non essere esatta, perchè gli risultava che in quel tempo la nostra colonia era di 614 persone, cioè di 112 inferiore alla popolazione del 1891, con la differenza che, mentre quella era esclusivamente temporanea, questa è in massima parte permanente.

Tale colonia poi nel maggio del 1904, come risulta da un diligente studio del comm. Vito Finzi, ascendeva a 6460 individui, che rappresentavano il 16 per cento del totale di tutti gli operai addetti ai lavori ferroviari; a spiegare questa cifra così elevata della nostra immigrazione in quel tempo basta pensare al sistema adottato da queste autorità per eseguire i lavori ferroviari: fu prescelto il sistema del cottimo e, non essendo ben riuscito quello di accordare grandi lavori a grossi capitalisti, si stabilì di farli eseguire a piccoli lotti, ai quali poteva concorrere qualsiasi cottimista esperto senza distinzione di nazionalità, e poichè i cottimisti austro-ungarici non si presentarono in gran numero, giacchè essi trovavano da guadagnare di più sulle linee della Monarchia, che richiedevano minore fatica e minori disagi di quelli che esigevano le linee della Bosnia-Erzegovina, così il campo rimase aperto ai cottimisti italiani che vi concorsero numerosi, e poichè la fornitura del materiale veniva data dalla direzione delle costruzioni, così i detti cottimisti non dovevano pensare ad altro che alla sola mano d'opera. Perciò essi fecero venire in gran parte dall'Italia

gli operai, specialmente quelli esperti per i lavori di gallerie, e tutti serbarono tale ottima condotta e così bene corrisposero alla aspettazione generale che lo stesso Governo regionale, nella sua relazione del 14 dicembre 1905, così si esprime:

“ Senza dubbio dobbiamo riconoscere il merito degli operai italiani nelle maggiori linee della Bosnia-Erzegovina, in cui essi si segnalano per diligenza, costanza ed intelletto, sì che dobbiamo ascrivere a loro in gran parte la felice riuscita dell'impresa ”.

L'attività dei nostri connazionali però non si limita soltanto ai lavori ferroviari, ma si estende anche ad altri rami. Dopo la creazione del dipartimento governativo per la edilizia, furono eseguiti parecchi lavori per conto del Governo, che dal 1887 al 1905 vi spese la somma di corone 1,495,700, pari a lire it. 1,570,485, non compresi i lavori secondari ed accessori, come riparazioni, restauri, e nella costruzione degli edifici erariali eseguita sotto la direzione della prefettura di Banjaluka, di Bihac, di Mostar, di Serajevo, di Dol-Tuzla e di Travnik trovarono occupazione un gran numero di cottimisti e di operai italiani.

Ora poi che anche questi lavori sono terminati, l'operosità dei nostri concittadini viene esplicata nelle foreste, al taglio del legname e alla produzione del carbone, e si accentra specialmente nei circondari di Serajevo, Vares, Busovaca, Han Kompanie e Nemila: i nostri operai lavorano durante alcuni mesi dell'anno, perchè durante l'inverno per la rigidità del clima tutti i lavori restano sospesi, e perciò essi preferiscono far ritorno in patria, approfittando delle riduzioni ferroviarie loro concesse dal Governo imperiale e reale: infatti le comitive che viaggiano per ragioni di lavoro godono di una riduzione del 50 per cento sul prezzo del biglietto ferroviario ordinario, ma occorre che siano almeno dieci sulla linea Bosn-Brod-Agram, ed almeno cinque sul percorso Agram-Cormons. Per le ferrovie bosniache il Governo regionale rilascia un biglietto a metà prezzo a tutti quelli per i quali il regio Consolato richiede

tale trattamento di favore, dichiarando che non hanno i mezzi per pagare il biglietto intero.

Riguardo alla emigrazione permanente, essa è composta in massima parte di individui, che, per essere ammogliati con donne indigene e per avere comperato piccole casette o un po' di terreno coi risparmi fatti nei tempi in cui si guadagnava coi lavori ferroviari, sono rimasti in questo paese: sono muratori, stuccatori, falegnami, fabbri e meccanici, pochissimi contadini; e poichè gli indigeni si contentano di una mercede più bassa, così quasi tutti i braccianti e manovali hanno dovuto partire, non trovando qui occupazione, e così pure i fornaciai dopo che gl'indigeni hanno imparato tale mestiere.

Da accurate ricerche fatte posso accertare che il numero dei regi sudditi attualmente residenti in Bosnia-Erzegovina è così ripartito: Serajevo, città e campagna, 380 — Busovaca 150 — Dol-Tuzla, 80 — Banjaluka, città 70, campagna 40 — Vares 45 — Kobiljdol 40 — Zavidovic 25 — Usora 12 — Bihac 12 — Han Kompanie 10 — Rudo 10 — Bos-Gradiska 8 — Travnik 8 — Vitez 8 — Visoko 3 — Visegrad 2. Un altro centinaio è sparso nella Erzegovina, sì che può dirsi che la colonia italiana nella intera regione ascende a poco più di mille individui.

Quanto alle provincie che vi contribuiscono, posso classificarle in quest'ordine decrescente: Udine, Belluno, Treviso, Padova, Ancona, Verona, Venezia, Bari. Il numero degli emigranti cresce in ragione della minore distanza e delle maggiori facilità di comunicazioni. Quelli delle provincie meridionali, come pure quelli diretti per la Erzegovina, sogliono giungere per la via di mare, approdando a Metkovic e di là proseguendo in ferrovia sino a Mostar; quelli che vengono in Bosnia prendono per lo più la ferrovia che passa per Cormons, Agram, Brod.

I dati che precedono si riferiscono alla parte stabile della nostra colonia, la quale però viene sensibilmente accresciuta ogni anno, nei mesi in cui si può lavorare all'aperto, da un nuovo contingente, il cui numero è quasi impossibile determinare con

sicurezza, ma che oscilla dai mille ai duemila individui, provenienti quasi esclusivamente dalle provincie di Udine, Belluno e Treviso. I giornalieri, braccianti e manovali, che prima rappresentavano la grande maggioranza, ora sono andati decrescendo, lasciando il posto agli esercenti arti e mestieri, di cui qualcuno ha raggiunto anche una discreta agiatezza.

Tutti poi, sia stabili, sia qui venuti temporaneamente, sono buoni, tranquilli, rispettosi, attaccati all'Italia ed alla Dinastia, ormai anche benveduti dall'elemento indigeno, con cui parecchi hanno contratto vincoli di parentela; le autorità locali non hanno che parole di encomio per il loro contegno, perchè ben raramente provocano disordini, o sono immischiati a quelli provocati dagli abitanti del paese.

Le mercedi possono riassumersi nei seguenti prezzi per la giornata di lavoro: capomastro da 6 a 9 corone; muratore da 5 a 6; scarpellino da 5 a 6; falegname da 4 a 6; fabbro ferraio da 4 a 5; minatori in cava 5 corone, nelle gallerie da 6 a 8; formatori in gesso da 4 a 6; i fornai sono pagati a mese con 80 sino a 100 corone ed i boscaioli lavorano a cottimo. Ma la vita materiale è relativamente cara: un operaio può trovare alloggio in una cameretta per sé pagando 15 o 20 corone al mese, o può pagare il letto in una camera comune con altri da 25 a 30 centesimi per notte. I prezzi dei generi si possono desumere dalla seguente *mercuriale* emessa dal municipio di Serajevo il 1° gennaio 1910:

Prugne secche . . . . . al kg.	0.80	Rape gialle . . . . . al kg.	0.16
Mele . . . . . " . . . . .	0.40	Patate dell'anno . . . . . " . . . . .	0.10
Pere . . . . . " . . . . .	0.50	Sedano . . . . . al pezzo	0.20
Limoni . . . . . al pezzo	0.04	Fave secche . . . . . al kg.	0.40
Noci . . . . . al kg.	0.64	Cipolle . . . . . " . . . . .	0.16
Cavolfiore . . . . . al pezzo	0.30	Aglione . . . . . " . . . . .	0.60
Spinaci . . . . . al kg.	0.20	Miglio . . . . . " . . . . .	0.43
Insalata riccia . . . . . " . . . . .	0.40	Lenticchie . . . . . " . . . . .	0.72
Orzo mondato . . . . . " . . . . .	0.70	Piselli sgranati . . . . . " . . . . .	0.72
Zucchette . . . . . " . . . . .	0.16	Piselli in guscio . . . . . " . . . . .	0.60

Semolino . . . . . al kg.	0.56	Gallina . . . . . al kg.	2.50
Orzo minuto . . . . . "	0.80	Gallinaccio . . . . . "	8.00
Papavero . . . . . "	1.60	Anitra . . . . . "	5.00
Zucchero in pani . . . . . "	0.96	Oca . . . . . "	6.00
Zucchero in dadi . . . . . "	1.00	Aringa . . . . . "	0.12
Caffè non tostato . . . . . "	3.60	Carne di manzo . . . . . "	1.10
Frank caffè . . . . . "	0.96	" di lombo . . . . . "	1.56
Thè . . . . . "	7.00	" per arrosto . . . . . "	1.43
Rhum . . . . . al litro	4.00	" di maiale . . . . . "	2.00
Birra nostrale . . . . . "	0.48	" di vitello . . . . . "	1.90
Birra di Pilsen . . . . . "	0.72	" di pecora . . . . . "	1.20
Aceto . . . . . "	0.26	Lardo . . . . . "	2.40
Latte . . . . . "	0.32	Grasso di vacca . . . . . "	3.00
Uova . . . . . al pezzo	0.10	Grasso di bove . . . . . "	1.20
Miele . . . . . al kg.	2.00	Burro . . . . . "	3.60
Panna . . . . . "	1.60	Burro di margarina . . . . . "	1.80
Marmellata . . . . . "	0.96	Parmigiano . . . . . "	5.00
Formaggio . . . . . "	1.80	Pane grattato . . . . . "	0.56
Prosciutto bosniaco . . . . . "	2.80	Panini . . . . . "	0.64
Prosciutto di Praga . . . . . "	3.00	Farina di frumento n. 0 . . . . . "	0.52
Salame . . . . . "	4.00	"    "    n. 5 . . . . . "	0.46
Salsicce . . . . . "	1.60	"    "    n. 6 . . . . . "	0.44
Olio di oliva . . . . . al litro	2.40	"    "    n. 7 . . . . . "	0.42
Pepe . . . . . al kg.	4.00	" di grano . . . . . "	0.42
Paprica . . . . . "	4.00	" gialla . . . . . "	0.36
Sale . . . . . "	0.22	Pesce di acqua dolce . . . . . "	2.00
Riso . . . . . "	0.64	Carpio . . . . . "	1.60
Senape . . . . . "	1.80	Luccio . . . . . "	1.40
Grasso di maiale . . . . . "	1.84	Sgombri . . . . . "	1.00
Strutto . . . . . "	2.40	Salmonè . . . . . "	1.90
Pollo . . . . . al pezzo	1.70	Pane . . . . . "	0.54

Nonostante questi prezzi i nostri connazionali riescono a fare discrete economie che portano alle loro famiglie allorchè ogni anno, all'incominciare dell'inverno, fanno, come si è detto, ritorno in patria.

Le leggi ed i regolamenti locali non contengono norme circa gli immigranti, ma alcune Amministrazioni riservano solo agli

indigeni ed agli austro-ungarici tutti gli impieghi stabili ed in qualche recente contratto per la concessione di miniere e di foreste il Governo regionale ha imposto la clausola che il concessionario non deve in alcun modo impiegare *stabilmente* lavoranti stranieri.

Non v'è alcuna legge che riguarda l'assicurazione degli operai, ma è già pronto un progetto, che verrà presentato alla Dieta nella prossima sessione: per ora vi è la disposizione che obbliga tutti gli appaltatori ad assicurare contro gli infortuni i propri operai presso qualche Compagnia, ed uno speciale ispettore governativo residente a Serajevo è incaricato di sorvegliare che tale prescrizione sia da tutti eseguita. Il premio di assicurazione è rappresentato in generale da una ritenuta del 2 per cento sui salari e dà diritto ad una indennità proporzionata alla durata della malattia e della incapacità al lavoro; anche la vedova ed i figli minorenni possono ottenere una indennità per tutto il tempo della vedovanza o della minore età.

Neanche esistono speciali disposizioni legislative intese a migliorare le condizioni dell'operaio non assicurato, che cade ammalato, nè vi sono istituzioni di soccorso e di assistenza speciali di cui gli italiani possano giovare, all'infuori degli ospedali regionali e comunali, ove qualche volta per deficienza di posto l'ammissione è limitata alle sole malattie gravi.

Neppure vi sono leggi speciali per regolare il lavoro delle donne e dei minorenni, nè vi sono regolamenti per l'esercizio della medicina, farmacia, avvocatura ed altre professioni liberali, ma il Governo giudica sopra ogni singola domanda ed è facile comprendere che sarebbero respinte quelle di sudditi esteri, essendo già sufficienti per i bisogni del paese i professionisti austro-ungarici che vi si trovano al presente.

Infine dirò che per la concessione di terreni si è ora stabilito di non accordarne più a stranieri, essendo numerose le domande presentate dagli indigeni che fanno a gara per averne.

Dati quindi gli elementi che compongono la nostra colonia, si capirà facilmente come sia impossibile trovarvi istituzioni italiane

di credito, le quali presuppongono sempre operose collettività nazionali con rilevanti interessi commerciali ed industriali, che qui non sussistono. Vi è tuttavia una società di beneficenza italiana che purtroppo però ora non funziona più. Dopo l'esecrando misfatto di Monza, il regio console generale di quel tempo, comm. Vito Finzi, con quello zelo e patriottismo che lo distinguono, pensò a fondare una società che portasse il glorioso nome del re buono e leale, e così ebbe origine il *Fondo soccorso indigenti Umberto I*, che, come indica il nome, avrebbe dovuto aver lo scopo di venire in aiuto dei poveri nostri connazionali residenti o di passaggio in Bosnia-Erzegovina, con la clausola che avrebbe dovuto cominciare a funzionare il giorno in cui raggiungesse la cifra di 10,000 corone di capitale. Ma dopo lo slancio del primo momento la società, malgrado gli sforzi fatti dal sullodato mio predecessore e da me, ha vissuto e vive una vita misera e stentata, sì che oggi non conta neppure un socio ed il suo capitale è rimasto a poco più di mille franchi, nè vi è alcuna speranza che esso possa aumentare altro che coi propri interessi che ogni anno si capitalizzano.

Riguardo al commercio italiano in Bosnia-Erzegovina dirò che l'importazione delle nostre merci è rappresentata da una cifra insignificante, che ascende al massimo a qualche migliaio di franchi, ed anche queste merci giungono quasi sempre per mezzo di case commerciali di Vienna, Buda-Pest e Trieste, eccetto quel poco che è riuscito ad ottenere lo zelo e l'attività del nostro connazionale Carlo Brocchi, il solo commissionario italiano in tutte queste provincie.

Gli articoli più ricercati del nostro commercio in questo paese sono i cappelli, i coralli, i filati doppi di seta, i formaggi (parmigiano, gorgonzola, stracchino), le frutta secche (mandorle, nocciole, fichi, pignuoli, uva passa), olio, riso, salumi, vino. Una maggiore iniziativa da parte dei nostri negozianti e produttori potrebbe rendere abbastanza rilevante l'introduzione di questi articoli; se fino ad oggi questi non hanno trovato in Bosnia-Erzegovina quello

sbocco che pur potrebbero avervi, ciò dipende dal fatto che essi vi sono poco conosciuti, che sono deprezzati dai concorrenti che vi hanno interesse ed infine che, allorquando i negozianti locali si decidono a farli venire, si rivolgono per averli quasi sempre a Ditte di Vienna, di Buda-Pest e di Trieste, e per conseguenza sono costretti poi a rivenderli a prezzi molto superiori, il che allontana gli acquirenti e nuoce al nostro commercio.

## Le condizioni degli operai italiani nel distretto minerario di Cobalt, nella provincia di Ontario (Canadà).

(Da un rapporto del dott. **Dante Viola**, Capitano medico nella R. Marina, R. Addetto di emigrazione in Montreal - Luglio 1910)

L'accidentale scoperta, fatta pochi anni or sono, di cobalto, associato ad argento e a *kupfer-nichel*, nella località rocciosa che s'erge tra il lago Temagami ed il lago Temiskamingue al nord, nella provincia dell'Ontario, richiamò ivi una notevole affluenza di cercatori di argento, accompagnati da numerose squadre di operai di ogni nazionalità e di ogni provenienza. La ricerca ansiosa del filone del minerale prezioso, che corre tra le rocce, richiede e richiede per miglia e miglia lo scavo di trincee della profondità da uno a cinque metri, tagliate nel suolo e nella roccia in tutte le direzioni: trovato il filone, lo si segue nel suo approfondirsi, talora verticale per centinaia di metri, venendo così a formare i pozzi delle miniere e le gallerie.

*Categorie di lavoratori.* — Ecco perciò distinguersi già due categorie di lavoratori: una che, colla costruzione delle trincee, saggia sotto il terreno la roccia alla ricerca del filone, e l'altra che segue il filone nelle viscere della terra e colle macchine perforatrici e colla dinamite estrae per strette gallerie il minerale. Il necessario e conseguente formarsi di una città nel luogo stesso delle miniere, là dove poco prima esistevano e dove ancora esistono i campi dei minatori, nella pittoresca mescolanza forzata di ogni classe sociale e di ogni nazionalità, e la impostasi necessità di lavori per ragioni sanitarie (acquedotti, condotture varie, fogn-

ture) diede poi occupazione ad un'altra numerosa schiera di lavoratori.

Distinguiamo così nel distretto di Cobalt, specialmente per quanto riguarda gli Italiani, le tre seguenti categorie di lavoratori: prima: i minatori propriamente detti, che lavorano nell'interno delle miniere, un centinaio circa; - seconda: i lavoratori dei prospetti o saggi del terreno, seicento circa; - terza: i lavoratori per le costruzioni varie nella città che si viene formando, circa mezzo migliaio.

Altri trecento lavoratori italiani si trovano nei dintorni, occupati nei soliti lavori di costruzione e manutenzione della strada ferrata, che va prolungandosi al nord o si congiunge con le miniere, e nei lavori di diboscamento; ma costoro sono semplicemente di passaggio per la località.

Fu dunque per ciò, qualche anno fa, un accorrere di migliaia di braccianti allettati dalla vistosità del salario che le necessità della vita, nelle condizioni speciali dei *campi*, avevano reso elevato; ma ora, sistemati e regolati dalle varie Compagnie i lavori, il numero degli operai impiegati è considerevolmente ridotto. La fluttuante e numerosa massa accorse quindi più al nord, a Port-Pine, richiamata dall'annuncio della scoperta dell'oro; ma le condizioni disastrose di quei *campi*, il lavoro nella foresta infestata da *mosquitos*, la viabilità difficilissima, la mancanza di acqua potabile, il caro dei viveri (un pane di una libbra costa 25 centesimi di dollaro) l'hanno ricacciata ben presto ed essa attende ora, per un nuovo attacco, la stagione invernale, in cui la viabilità, per la neve e per i ghiacci, è più agevole che non per stagni, che nell'estate si asciugano tagliando le comunicazioni. Per quanto i salari ascendano oggi a Port-Pine a tre dollari o tre dollari e mezzo, pure pochi sono gli Italiani ivi rimasti.

Complessivamente dunque il numero dei lavoratori italiani, nel distretto minerario di Cobalt, è ora di poco più d'un migliaio nella buona stagione; nella stagione invernale si può ritenere che questo numero diminuisca notevolmente e si riduca a circa trecento. La ragione di questa diminuzione sta nel fatto che la maggior parte

dei nostri lavoratori non sono occupati nei lavori entro le miniere, che sono continui per tutta l'annata, ma attendono invece a quelli di saggio e sterratura, che verso la fine di novembre cessano per tutta la durata della stagione rigida. I nostri lavoratori non amano scendere nelle miniere, talora profonde mille piedi, per i pericoli continui che vi sono, sia per gli scoppi di dinamite, sia per la scarsa sicurezza che le opere di sostegno, non fatte a regola d'arte, possono presentare. Preferiscono lavorare all'aperto nei lavori di saggio, imperocchè, quantunque anche in questi la dinamite sia necessariamente usata, i possibili scoppi cagionano sempre un numero di infortuni assai minore, potendo gli operai facilmente mettersi al riparo e sorvegliare l'andamento del lavoro.

*Salari.* — L'affluenza di mano d'opera di ogni nazionalità è superiore alla richiesta: ciò ha prodotto una riduzione dei salari, così che si può ritenere che la paga media odierna sia, per coloro che lavorano all'aperto, di 1.75 a 2 dollari al giorno. Le ore di lavoro sono dieci, tanto per i lavori diurni quanto per i notturni (entro le miniere si lavora anche di notte). Di domenica non si lavora che in casi eccezionali. In questi casi, o in caso di lavoro protratto oltre l'orario normale, l'*overtime* è pagato in proporzione della paga giornaliera. Gli operai dell' "Unione" lavorano invece solo nove ore e maggiore è il salario da essi percepito per l'*overtime*. Coloro che lavorano entro la miniera, con la macchina, guadagnano dollari 3.25 al giorno, 2.75 il loro assistente e 2.50 il bracciante destinato a caricare il carrello. I più intelligenti dei nostri connazionali, che potrebbero facilmente imparare il maneggio della macchina entro la miniera, preferiscono farsi capisquadra, nel qual posto raggiungono il salario di dollari 2.75 al giorno, lavorando all'aperto: questi sono, però, in scarso numero. Ora, se si considera che il lavoratore deve, nella buona stagione, guadagnarsi da vivere anche per il lungo inverno, quando cessano la maggior parte dei lavori, si vedrà come la mercede ora pagata sia scarsa. La tendenza ad ulteriori abbassamenti del salario è causata, ad arte, dagli imprenditori mediante l'arruolamento di altre squadre di operai. Scarso

è pure il numero di imprenditori italiani: così che, non avendo i nostri operai capi della loro nazionalità e mancando di ogni organizzazione, diventano facile preda degli imprenditori e capi-operai di altre nazionalità, che li preferiscono, nella massa internazionale, perchè li conoscono per buoni operai, per quanto pronti alla rissa ed al coltello, e, se talora possono portarli distanti dal centro e dalla ferrovia, li sfruttano in modo vergognoso.

*Infortuni.* — Frequenti sono gli infortuni sul lavoro, la massima parte dovuti a scoppi di dinamite, affidata spesso a persone inesperte. Non vi è una seria sorveglianza a causa dell'ardore febbrile del lavoro.

*Assicurazioni.* — A Cobalt le Società proprietarie delle miniere non assicurano i loro operai contro gli infortuni sul lavoro, contrariamente a quanto, in via generale, fanno le grandi Compagnie, sia pure nel loro interesse, per non avere questioni giudiziarie: mi si riferisce, anzi, che non assumono in servizio individui che appartengano palesamente all' "Unione", temendo, in caso di accidente, di essere costretti al risarcimento dei danni in seguito all'azione giudiziaria che promuove contro di esse l' "Unione"; e ciò a prescindere dalle ore di lavoro, dalla retribuzione dell' *overtime*, dagli scioperi, ecc., tutte questioni dall' "Unione" trattate a fondo, prestando essa un'efficace assistenza legale a coloro che ne fanno parte. In Cobalt la sola Società assuntrice dei lavori per l'acquedotto assicura i suoi operai, e l'assicurazione viene pagata dall'operaio mediante ritenuta sulla paga. Le Società proprietarie delle miniere di Cobalt trattengono, sul salario mensile dell'operaio, soltanto dollari 0.50 al mese per le visite mediche.

Qualche operaio, tra i più intelligenti e scaltri, si assicura, messo a cognizione dei fatti, per conto proprio: mi fu riferito, però, che i premi di assicurazione individuale sono notevolmente elevati per i lavoratori delle miniere, sempre ammettendo che si abbia a che fare con serie società di assicurazione; molte di

esse infatti costituiscono una forma di sfruttamento dell'operaio, venendo meno ai patti e dando luogo per ciò a reclami, questioni giudiziarie, ecc. Avviene così che gli operai lavorano a completo loro rischio e che anche in caso di morte i parenti non hanno quasi mai alcun indennizzo.

Talora la Società, allo scopo di evitare fastidi giudiziari, specialmente nei casi d'infortunio di non grave entità, tacita l'individuo con qualche centinaio di dollari, facendogli apparire la scarsa probabilità di poter liquidare di più mettendosi per la via legale, imperocchè si potrà provare davanti al giudice che l'accidente è avvenuto per sua negligenza e si troveranno sempre testimoni pronti a giurare ciò che vorrà la Società. Talora il caposquadra stesso, che potrebbe essere incolpato a giusta ragione dell'accidente, si darà la briga di trovare questi testimoni. Così l'infelice si accontenta di quel poco che gli vien dato e si astiene da ogni forma di protesta o di ricorso in via legale. Invece nelle non lontane miniere di Copper Cliff i risarcimenti negli infortuni sono liquidati ben diversamente, poichè quivi le Compagnie hanno organizzato una specie di società di assicurazione contro l'infortunio, alla quale gli operai sono obbligati di iscriversi pagando una tassa che varia secondo i generi dei lavori e che viene trattenuta sul salario dell'operaio: tale assicurazione gli dà diritto alla mezza paga durante la degenza all'ospedale e poi al definitivo indennizzo. Le condizioni di questo sono discrete: così pure discrete sono le indennità pagate per infortunio ai lavoratori tutti nella provincia di Ontario: l'indennità per infortunio seguito da morte è di 1000 dollari.

Nel distretto minerario di Cobalt nulla di tutto ciò esiste in via legale: qualche indennizzo viene pagato ad alcuni di coloro che gridano più forte e che minacciano pubblicità; ma questo è tutto, e durante la degenza all'ospedale l'operaio non percepisce nulla.

*Legislazione sulle miniere nella provincia di Ontario.* — Le leggi sulle miniere nella provincia di Ontario, approvate nel 1908 (*Ontario Statutes, 1908, chap. 21, Ontario Mines Act*), contengono nell'art. 9 disposizioni importanti, oltre che per quanto

si riferisce all'età del minatore, alle ore del lavoro, al pagamento dei salari, ecc., anche per quanto riguarda la sicurezza personale del minatore e i mezzi per raggiungerla. In questi ultimi mesi sono state aggiunte a tale capitolo nuove disposizioni che trattano ampiamente e dettagliatamente degli infortuni sul lavoro, e mirano soprattutto a prevenirli: l'inasprimento delle pene per le trasgressioni, l'obbligatorietà di un'inchiesta legale subito dopo un'accidente mortale avvenuto in una miniera o per i lavori di una miniera, i risultati della quale devono essere trasmessi al Ministero entro 46 ore dalla conoscenza di tale notizia, tendono a tutelare la sicurezza personale al più alto grado possibile. Ma nessuna disposizione di legge obbliga alcuna Società o imprenditore ad assicurare l'operaio che potesse essere vittima di un infortunio.

*Ufficio di collocamento.* — In Cobalt esistono vari uffici di collocamento, alcuni dei quali tenuti dalle stesse Compagnie proprietarie delle miniere e quindi con servizio gratuito per i lavoratori; altri uffici, legalmente riconosciuti, sono tenuti da privati che ricevono, nominalmente, un dollaro di mediazione da coloro ai quali trovano lavoro, ma effettivamente la mediazione costa più cara. A questi uffici i nostri ricorrono raramente: la diffidenza naturale del nostro emigrante viene da interessati sfruttatori accresciuta colla affermazione che quegli uffici, appartenendo alle Compagnie o essendo loro emanazione, hanno interesse ad ingannarli, e così il lavoratore, alle prese con le prime difficoltà del collocamento, diviene facile preda di questi sfruttatori, quasi tutti connazionali, pullulanti in ogni nostra colonia, per quanto piccola essa sia. Costoro si fanno pagare la mediazione ad alto prezzo e le truffe per carpirla sono frequentissime: si alterano le condizioni del salario, quelle del lavoro, ecc.

*Condizioni di vita materiale.* — Le condizioni di vita materiale in genere non variano fra le diverse categorie di nostri operai che lavorano all'aperto: i prezzi del mercato sono però abbastanza alti. Per mangiare si riuniscono in squadre formate

da individui provenienti dallo stesso paese, alcune volte parenti: ciascuna di esse provvede al proprio vitto, che viene preso nell'ora del riposo e alla sera: la proverbiale frugalità del lavoratore italiano si manifesta in quasi tutti i ranci. Il vitto viene a costare da 8 a 10 dollari al mese, senza contare la carne e le bevande alcoliche. È da notare poi che nella città di Cobalt le bevande alcoliche non possono, *per legge*, essere vendute, all'evidente scopo di prevenire disordini che, in tali località, potrebbero facilmente avvenire. I prezzi ordinari risentono dell'ingordigia dei venditori: infatti, benchè le squadre abbiano libertà di acquistare i viveri ove meglio credono, pure, il più delle volte, sono costrette, per la distanza dai centri e dalla ferrovia, ad acquistare i generi alimentari dagli imprenditori stessi, che fanno di tale rivendita un cespite notevole di illecito guadagno. Gli operai alloggiano o sotto tende o in capannoni: ho potuto notare le notevoli differenze che esistono a questo riguardo. Così, ad esempio, mentre le Società proprietarie delle miniere di Nipissing hanno capannoni solidi e ben costruiti, illuminati a luce elettrica, riscaldati artificialmente con grandi stufe e tenuti ben puliti, in altri campi esistono solo dellè tende nelle quali larghe brande, ove dormono due ed anche tre individui, costituiscono l'unica suppellettile. In alcune miniere i lavoratori, oltre che alloggiati, sono anche nutriti per cura della Compagnia, alla quale pagano un ragionevole prezzo per il vitto. L'alloggio viene calcolato dalle Società circa 25 centesimi di dollaro al giorno e il vitto 50 centesimi.

*Risparmi.* — I più economi fra i lavoratori all'aria aperta non riescono in tal modo a risparmiare più di un dollaro al giorno nei mesi di lavoro, denaro che saranno poi costretti a consumare nei mesi d'inverno, nei quali non si può lavorare. È quindi da ritenere per vero ciò che da molti mi è stato assicurato, che, cioè, non riescono a fare alcun notevole risparmio e che i salari bastano per mantenersi durante l'anno e per pagare i lunghi viaggi che molte volte sono costretti a fare a proprie spese, sia per trovare lavoro, sia per recarsi ai quartieri d'inverno. Notevoli risparmi

vengono fatti dai minatori, nel senso stretto della parola, e potrebbero essere anche maggiori se il soffio dei nuovi tempi non scendesse giù per i pozzi delle miniere; già nei centri minerari il nostro connazionale, quando è divenuto minatore, per il rude contatto coll'individuo più progredito di altre nazionalità, progredisce anch'esso: non è più il lavoratore di una volta, così eccessivamente economo da stentare la vita per risparmiare; ma i nuovi venuti, anche perchè partono dall'Italia con cognizioni superiori a quelle d'una volta, elevano subito la loro condizione di vita materiale e contraggono tutti i difetti e i vizi dell'ambiente: così rinunciano ai lavori nei quali il salario sia alquanto inferiore al normale, quantunque per lungo tempo assicurati; giuocano, bevono e tentano di differenziarsi dalla classe inferiore ora costituita dai polacchi. Nè va dimenticato che nei *bars* e nelle *boarding-houses* essi fanno discussioni intorno alle questioni sociali e che in questi centri l'anarchico trova facile ascolto fra le giovani turbe, oggi differenti, per quanto sempre lavoratrici, da quelle di un dì, rassegnate al lavoro della terra.

*Esercenti in città.* — Pochissimi sono gli Italiani che esercitano il piccolo commercio ed hanno negozi nella città; sono quattro o cinque in tutto: vendono generi alimentari e bevande non alcoliche, ma le retrobotteghe dei loro negozi sono fornite di ogni sorta di liquori ch'essi, per tema di cadere in multa, vendono ai connazionali di nascosto e, s'intende, a prezzi esagerati. Questi esercenti, nella stagione invernale, danno anche alloggio e vitto nei loro locali, ma i nostri lavoratori ne approfittano scarsamente, preferendo recarsi nei grandi centri di Toronto, Montreal, North Bay, ove il costo della vita è minore e dove vi è possibilità di trovar lavoro durante le stagioni per qualche settimana. In questi negozi si raccolgono in gran numero i nostri lavoratori; e gli esercenti fanno con loro ottimi affari: prestano danaro, danno informazioni sul lavoro, accolgono i disoccupati, fornendo loro vitto ed alloggio, che poi si faranno ben pagare, ritirano la posta e danno varie indicazioni. È qui che bazzicano i protettori degli Italiani, che certamente proteggono ed aiutano

nelle controversie i nostri lavoratori, ma che, costretti a trarre i loro mezzi di sussistenza da questa protezione, la vendono a caro prezzo.

*Costituzione di Società.* — Con simile fluttuante elemento è inutile il pensare alla costituzione di società: l'elemento fisso è troppo scarso e, dopo due o tre stagioni al massimo, preferisce partire in cerca di miglior fortuna. Si tentò, pochi anni or sono, di fondare una società italiana di mutuo soccorso e di assistenza in caso di controversie, infortuni, ecc., ma questa non attecchì, essendo il nostro lavoratore riluttante ad entrare in tali società o per ignoranza o perchè convinto di poterne ritrarne poco utile nel breve tempo che ritiene di dover quivi rimanere. Messa da parte quindi ogni idea di poter riunire questi lavoratori in società, non rimaneva che esortarli a rivolgersi per assistenza al nostro ufficio, al Consolato, alla Società di Montreal. Ma i più, è doloroso dirlo, non intendono rivolgersi agli uffici suddetti per errata convinzione e errati giudizi intorno ad essi. Alcuni temono persino di perdere della loro dignità ricorrendo là ove credono debban ricorrere solo i poverissimi. Alcuni altri sono apatici: lasciano andare le cose come vanno e considerano come una dura ineluttabilità i casi di truffa e gli infortuni di cui possono essere vittime. Anche ciò entra nel loro bilancio come i giorni di disoccupazione. Un esempio di tale apatia si ha nel fatto di due individui, iscritti all'Unione, di cui raccolsi i nomi per le opportune ricerche, che da vari mesi devono ritirare circa un migliaio di dollari dalla banca di Albery, somma a loro dovuta per infortunio sul lavoro, ma che sinora sono irreperibili (1). Forse sono ritornati al loro paese e, ignari di ciò, si accontentano di avere avuto salva la vita.

*Disoccupati.* — Ho trovato in Cobalt molti operai disoccupati, non tanto per mancanza di lavoro quanto perchè i salari sono da

---

(1) Il R. Commissariato dell'Emigrazione non ha mancato d'interessarsi anch'esso per la ricerca di questi due emigranti.

(N. d. C.).

essi ritenuti troppo bassi. Per i dintorni vi è richiesta di mano d'opera, ma le condizioni disagiati della città, il lavoro nei pantani con l'acqua talora sino alla cintola, il lavoro in mezzo alla foresta, non influiscono sull'accrescimento dei salari. Siccome le società, che hanno in concessione il terreno, sono obbligate ad eseguire i lavori di saggio, per un determinato numero di lotti, entro l'anno; così i nostri lavoratori sperano che il salario possa, per necessità di cose, aumentare con l'avanzare della stagione. Richiesti tutti costoro perchè non si portassero verso l'*ovest* e non tentassero di occuparsi presso i *farmers*, cercando colà di economizzare e di divenire, forse, anch'essi proprietari di un piccolo podere, dichiararono candidamente che erano stanchi dei lavori dei campi, dai quali appunto per ciò erano fuggiti, che temevano di allontanarsi dalle coste marittime e che si trovavano qui solo temporaneamente per lavorare da braccianti. Essi sono ben lontani dal tipo dell'emigrante che vorrebbe il Canada e che vorremmo noi stessi, dal tipo del lavoratore dei campi che aspira a stabilirsi nel paese, a quivi accasarsi, a farsi cittadino canadese e a divenire padre, secondo i concetti morali e politici di qui, di numerosissima prole. Il nostro emigrante è partito invece dall'Italia pel Canada allo scopo di occuparsi subito in un lavoro remunerativo, e subito vuol fare i conti di quanto guadagna, di quanto spende, di quanto può economizzare alla settimana. È in Italia quindi, prima della partenza, che dovrebbe avvenire la preparazione del soggetto all'idea agricola.

*Leva.* — Ho trovato pure nel distretto di Cobalt molti individui che non sono in regola con la leva e mi fu assicurato che nei grossi centri dei dintorni ve ne sono moltissimi altri. Tutti sarebbero desiderosi di regolare la loro posizione: ma il fatto che sono costretti a tal uopo a recarsi presso l'Autorità consolare di Montreal, che è l'unica per tutto il Canada, costituisce per costoro una materiale impossibilità. Le distanze enormi, il costo del viaggio, la necessità di trovare chi li sostituisca nel lavoro ed oltre a ciò il pericolo di perdere, abbandonandolo, il posto che occupano, vincono

ogni loro buona volontà. Evidentemente nel Dominio del Canada, vasto come l'Europa, una sola località per la leva è assolutamente insufficiente.

L'autorizzare l'Addetto di emigrazione ad eseguire le visite di leva nei giri e nelle ispezioni che fa per ragioni di servizio, costituirebbe un provvedimento transitorio di qualche utilità sino a che saranno istituiti i viceconsolati di Toronto e Vancouver, ripetutamente invocati, per quanto, pur troppo, per forza di cose, questo delicato ufficio venga lasciato ad un impiegato del Consolato. La espressa disposizione del Ministero della Marina che l'Addetto non si debba occupare delle visite di leva potrebbe così riferirsi alla località dove l'Addetto risiede e dove mancano uffici che possano dare una seria garanzia. Durante il mio giro nel distretto di Cobalt, conosciuta la mia qualità di ufficiale medico in attività di servizio, fui ripetutamente richiesto per le visite di leva. I nostri connazionali non potevano persuadersi come non si procedesse con effettivo loro giovamento, alla visita di leva, dal momento che sul posto vi era un incaricato governativo.

*Conclusioni.* — Concludendo dirò che la maggioranza dei lavoratori, nel distretto minerario di Cobalt, è costituita di nostri braccianti venuti in America ad affittare le loro braccia per un breve periodo di tempo e che sono quindi soggetti a tutte le vicissitudini degli *unskilled laborers* ;

che il salario è basso, tenuto conto del lungo periodo invernale in cui non si lavora;

che gli infortuni sono assai frequenti per il genere del lavoro che richiede l'uso continuo della dinamite;

che la mancanza di ogni legale assicurazione contro gli infortuni sul lavoro rende la condizione di questi lavoratori, a parità di salari, inferiore a quella di altri nella medesima provincia.

Per questi motivi e perchè una maggiore affluenza di mano d'opera in questo distretto potrebbe sfavorevolmente influire sui salari, ritengo sia il caso di dissuadere i lavoratori italiani, non minatori di professione, dal recarsi qui.

In tal senso fu scritto al *Labor Office* di New York per le opportune comunicazioni.

È necessario inoltre far nota ai nostri emigranti per il Canada la esistenza della Società di Patronato e dell'Ufficio dell'Addetto, poichè, nella maggior parte dei casi di infortunio, i nostri lavoratori ricorrono ai *banchisti*, i quali si fanno pagare per l'opera che prestano somme facilmente immaginabili da chi conosce questo genere di persone.

## Ispezione ai campi di lavoro di La Tuque (Canadà)

(Da un rapporto del dott. **Dante Viola**, Capitano medico nella R. Marina,  
R. Addetto di emigrazione a Montreal - Agosto 1910)

Fui incaricato dal regio Console generale in Montreal di compiere un'ispezione ai campi di lavoro nel tratto del tronco ferroviario della Transcontinentale che si sta prolungando al nord-ovest di La Tuque, essendo giunte al Consolato notizie di frequenti disgrazie, di cattivi trattamenti e di condizioni generali non buone.

In quella linea, il 18 aprile u. s., un treno carico di lavoratori era caduto nel lago Macdonald; vi erano stati numerosi morti e feriti, parecchi dei quali italiani.

Stavo decidendo sull'epoca più opportuna per tale ispezione allorché giunse notizia di una grave esplosione, avvenuta nei dintorni di La Tuque, nei lavori della linea Transcontinentale: i giornali parlavano di numerosi morti e feriti, senza indicare nè i nomi nè la nazionalità dei disgraziati: un telegramma, da me inviato subito al *Coroner* di La Tuque, con cui chiedevo informazioni in proposito, rimaneva senza risposta, per cui ritenni opportuno di recarmi immediatamente a La Tuque, dove avrei potuto avere più ampie informazioni e donde mi sarei spinto innanzi per la mia ispezione.

Giunto a La Tuque, venni a sapere che il fatto era avvenuto a circa 125 miglia, sulla sezione della linea ferroviaria, e che, per effetto dell'esplosione, avevano trovato la morte una dozzina di persone e vi erano stati numerosi feriti gravi, fra i quali, però, non vi era alcun operaio italiano. Rassicurato su questo punto, mi disposi ad un'ispezione ai campi di lavoro.

Feci anzitutto una visita all'ospedale di campo di La Tuque, distante circa quattro miglia dalla località così denominata, allo scopo di vedere se vi fossero ricoverati operai italiani e per quale motivo. Ve ne trovai tre: due erano rimasti feriti nel disastro del 18 aprile, sopra accennato, dei quali uno, guarito, era occupato in lavori leggeri per l'ospedale, in attesa che fossero definite le pratiche per l'indennizzo da lui chiesto, un altro era in via di guarigione della ferita chirurgica conseguente all'amputazione al terzo superiore della coscia destra resasi necessaria per lo stato dell'arto e per evitare l'infezione generale; il terzo aveva riportato, qualche giorno prima, nei lavori di un campo vicino, la frattura di due coste al torace sinistro, alla quale era susseguita la pleurite traumatica. Confortatili, diedi loro i consigli e le informazioni necessari per ottenere lo sperato indennizzo.

Per una fortunata combinazione potei usufruire di un treno speciale, che portava sui lavori il *manager* e alcuni ispettori della Ditta intraprenditrice. In tal modo mi fu possibile compiere con celerità la mia missione, che altrimenti, a causa della irregolarità dei treni che trasportano ai vari campi i materiali e il personale addetto alla costruzione e che sono bisettimanali, avrei dovuto impiegare assai maggior tempo, perchè avrei dovuto fermarmi in ciascun campo almeno tre giorni.

La Transcontinentale richiede e richiede un lavoro di costruzione lungo, paziente e costosissimo; senza la sovvenzione governativa nessuna società avrebbe potuto intraprendere un'opera così ardita. Questa linea dovrà divenire la via verso il mare per i prodotti del suolo, non solo delle regioni agricole del Canada, ma anche degli Stati occidentali della vicina Confederazione americana. Fatta a sezioni, delle quali alcune già in esercizio e altre in costruzione, ha dei tratti incompiuti segnati solo sulla carta. Si calcola che il lavoro non sarà finito prima di tre anni; vi sarebbe dunque sicuro impiego per un numero rilevante di italiani che volessero recarsi qui.

La costruzione di ciascun tratto di linea è affidata ad un'impresa diversa, la quale, a sua volta, riappalta i lavori ad altri

imprenditori; così che, mancando una strada continuata, per giungere ai campi dei vari imprenditori è necessario seguire vie e adottare mezzi di locomozione diversi.

Il tratto di ferrovia da me percorso per ispezionare i campi non è ancora compiuto: è — si può dire senza tema di esagerazione — tracciato per la massima parte nella foresta e su terreno roccioso, su cui sono poste le traverse di legno e le sbarre di ferro. Volendo i costruttori che la via abbia i minori dislivelli possibili, è facile immaginare come siano necessari, in terreni vergini e selvaggi, in mezzo alla foresta, sulle rive di laghi, su per colline rocciose, attraverso vasti pantani, enormi lavori di sterratura e ingenti terrapieni. Per l'azione degli agenti atmosferici, per il passaggio dei treni stessi, la strada, non ancora consolidata, ha continue variazioni di livello, che rendono necessaria una continua manutenzione dove il terreno non è roccioso, affine di dare alla stessa la voluta compattezza e resistenza. Ricordo incidentalmente che fu appunto per i lavori di livellazione di uno di questi terrapieni che avvenne la disgrazia ricordata più sopra: questi terrapieni si innalzano talora fino a sessanta e settanta piedi di altezza, molte volte sostituendosi ai viadotti ed ai ponti là dove lo scorrere delle acque può essere assicurato a traverso *tunnels* artificiali che forano il terrapieno. I numerosi ponti sul fiume St. Maurice e sul Rubin River ed alcuni viadotti sono, per ora, costruiti in legno e solo in seguito saranno sostituiti da altri in ferro: si tratta di costruzioni esili, leggere e provvisorie, nelle quali non si sa se più ammirare l'arditezza della costruzione o la problematica solidità. Il lavorarvi sopra costituisce un pericolo, così come il passarvi semplicemente costituisce un'emozione.

I campi di lavoro da me ispezionati, posti lungo la strada a nord-ovest di La Tuque, per un tratto di 72 miglia, sono quelli di Ludger Noel, Camp n. 2, Coo-coo-cacee, Lake Sine, Sackson P. T., Grand Flemon, il campo al fine della strada (*End of Street*), ed altri minori. La mancanza di mezzi materiali adatti e di una speciale preparazione non mi ha permesso di spingermi ad una cinquantina di miglia dal campo *End of Street*, ove avrei trovato

campi di altri appaltatori, con numerosi Italiani; ma quei luoghi sono più accessibili durante l'inverno, sui ghiacci dei laghi e pantani e sulla neve, che non nella presente stagione. Infatti essi vengono vettovagliati e provvisti del materiale di lavoro durante la stagione invernale. I campi visitati appartengono tutti al medesimo imprenditore e le condizioni di lavoro non differiscono se non in dettagli dovuti alla località ed al genere di lavoro. Essi appartengono alla ditta Macdonell & O'Brien, che impiega circa 3500 operai, dei quali 1000 italiani. Questa ditta impiegherebbe un maggior numero di operai italiani, se li potesse trovare; ma risente anch'essa (quantunque sia ritenuta una delle migliori per le condizioni fatte agli operai) della mancanza di lavoratori che si lamenta nel Canada. Certamente il salario, inferiore a quello che si può ora percepire nei lavori di città (§ 2), e le difficili condizioni del lavoro influiscono anche sulla categoria di operai impiegati nella costruzione della linea, la maggior parte dei quali è nuova all'America: sono specialmente i novizi che, privi di ogni indicazione sui lavori che vi sono nelle diverse località, vengono arruolati da queste Compagnie, a mezzo dei noti *banchisti*, ai quali pagano una buona mediazione.

La linea ferroviaria che si sta costruendo passa attraverso la foresta, che si stende su terreno ineguale, ora a valle ora a monte, e gira attorno ad innumerevoli laghi, per cui si devono lamentare gl'inconvenienti soliti a riscontrarsi nei lavori eseguiti in terreni di questo genere: a valle, pantani o località acquitrinose, dove si lavora con l'acqua sino al polpaccio; a monte, la dinamite; sempre poi la foresta infestata da zanzare, contro le quali ogni riparo è vano; infine lontananza da ogni centro abitato, perchè la ferrovia non unisce località, ma le crea; si tratta insomma di lavori o pericolosi o disagiati.

Il salario è di \$ 1.75 al giorno, nella stagione lavorativa, per i braccianti e di dollari 2 per i fabbri-ferrai o per coloro che lavorano sulla roccia con la dinamite. Sulla paga è mensilmente trattenuto un dollaro per le spese del medico e per il servizio postale. Si

lavora anche la domenica e si fanno alcune ore lavorative oltre quelle ordinarie; l'*overtime* è pagato in proporzione del salario.

Le condizioni di vita materiale son ben tristi: forse in una inconscia ribellione a queste tristi condizioni sta la ragione del vagabondare del nostro emigrante dai campi di un imprenditore a quelli di un altro, vagabondaggio nel quale talora consuma i suoi risparmi ed il suo tempo. Infatti basta che in un campo arrivi una lettera di qualche parente o amico, in cui si dica che in un'altra località il salario è superiore di soli 10 centesimi al giorno, o che le condizioni del lavoro sono migliori, o che la paga dell'*overtime* è di qualche frazione superiore a quella pagata sul posto, perchè tutti gl'Italiani siano presi dalla smania di recarsi colà. Non tengono conto della incertezza, non del tempo che perdono, non del denaro da spendere, non delle angherie che devono pur subire nel luogo di partenza per l'abbandono del lavoro: no, devono partire ad ogni costo, facendo talora molte miglia a piedi per raggiungere la più prossima stazione ferroviaria perchè la Compagnia nega loro ogni mezzo di trasporto: arrivati, finiscono col trovare che non valeva la pena di cambiare. Certo, se le grandi Compagnie appaltatrici sapessero di poter contare sopra un elemento fisso ed esperto, offrirebbero migliori condizioni di salario. La questione dell'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro potrebbe divenire individuale per il fatto dell'assunzione stabile; ma, come mi assicuravano ingegneri pratici da molti anni dei nostri lavoratori, non si può calcolare sulla loro stabilità. E questo lato del carattere del nostro emigrante è sfruttato dai *banchisti*, che così bene ne conoscono l'animo; e molte volte sono essi che scrivono le lettere annuncianti migliori condizioni e migliori salari allo scopo di ricevere la mediazione e dalle Compagnie (2 dollari per individuo) e dal lavoratore. In tal modo una stessa Compagnia finisce per pagare, nella stagione lavorativa, due o tre volte la mediazione per un medesimo individuo, perchè questi, licenziatosi e recatosi altrove, finisce per capitare presso il medesimo imprenditore.

Per ciò che riguarda l'alloggio e il vitto, è lasciata all'operaio

piena libertà di procurarseli dove vuole, senza essere obbligato a servirsi di quelli che la Compagnia mette a sua disposizione.

La Compagnia alloggia i suoi operai talora in vagoni ferroviari, nei quali le cuccette sono disposte in due ordini, talora in capanne di legno fatte con tronchi di albero e ricoperte di tela incatramata, pittoresche ma incomodissime, umide e sudice. L'operaio paga all'imprenditore che gli fornisce l'alloggio un dollaro al mese: egli è libero, però, di costruirsene uno per proprio conto; il legno non manca, la foresta essendo a due passi e qualche pezzo di cartone incatramato trovandosi facilmente sui capannoni abbandonati. In questi tuguri ancora più miseri si affollano i lavoratori pur di economizzare il dollaro.

Quanto al vitto, la Compagnia dà il così detto "bordo", per sessanta centesimi di dollaro al giorno: sono tre pasti discreti con carne, e per questo prezzo si ha anche diritto all'acqua, alle coperte, ecc. Ma non tutti vogliono e possono spendere 18 dollari per il vitto, e i nostri lavoratori, specialmente i meridionali, che alla cucina degl'imprenditori male si adattano per i loro gusti paesani, preferiscono fare da sé; però, i villaggi essendo assai lontani e le comunicazioni difficili, essi sono costretti ad acquistare i viveri dagl'imprenditori stessi, generalmente a prezzo più elevato: sono note le angherie che in questo ramo di commercio vengono esercitate. Al ritorno da un faticoso e pericoloso lavoro, della durata di 10 e più ore, i lavoratori non associati al "bordo" devono prepararsi il cibo, perdendo un tempo che potrebbero consacrare al riposo, e ciò per un mal inteso spirito di economia. Ho assistito ad una di queste preparazioni fatte sul campo, nella foresta, la sera di una domenica, in cui, però, quegli operai avevano lavorato, ed assicuro che, per quanto io conosca la vita dell'emigrante in tutti i suoi particolari, un profondo senso di pietà invase l'animo mio, non suggestionato, per quanto compreso, dalla selvaggia orridezza del luogo. Preparandosi essi stessi il cibo, vengono, a seconda dei ranci, a spendere da otto a dieci dollari al mese. I campi sono sotto il regime di una rigorosa temperanza: è assolutamente vietata, per ragioni ben note, la vendita

di bevande alcoliche: ciò costituirebbe una economia forzata se molti operai, specialmente settentrionali, non si lasciassero allettare dalla vendita clandestina, a prezzi elevati.

La Società interessata al compimento della linea transcontinentale continuerà i lavori, per quanto sarà possibile, anche nella stagione invernale, e potrà perciò impiegare molti lavoratori nel diboscamento e nei lavori di spianamento. Una gran parte degli emigranti nostri, non resistenti al freddo, si ritira a svernare nei centri grandi e piccoli, ove poi è soggetta alle note vicissitudini degli altri lavoratori: ciò anche perchè i salari vengono nella stagione invernale ridotti dagli imprenditori.

Dato il genere di lavoro, gl'infortuni sono piuttosto frequenti. L'assistenza chirurgica negli ospedali da campo, i quali si spostano col procedere dei lavori e li seguono, è relativamente buona; scarsa invece nei casi di malattia è l'assistenza medica. Ho potuto, consultando i registri e le statistiche dei più importanti ospedali da campo, rilevare che i disgraziati accidenti sono di una frequenza notevole, molte volte assai grave. Pochissimi risultano invece i ricoverati per malattie mediche. È questo un effetto della bontà del clima e della robustezza del lavoratore o non piuttosto, come io credo, una prova che gli ammalati non vengono accettati negli ospedali e devono curarsi per proprio conto, abbandonando il lavoro e ricoverandosi nelle città più vicine?

La Compagnia intraprenditrice dei lavori non assicura individualmente i suoi operai: allo scopo, però, di non avere fastidi nei casi d'infortunio nei quali la colpa di questo possa risalire ad essa (nel qual caso qualche indennità, secondo le leggi delle diverse provincie, deve pure pagare all'operaio), essa li assicura collettivamente presso società che si occupano direttamente della trattazione legale della questione. Si può facilmente arguire quanto poco verranno a percepire la vittima o i suoi eredi, allorquando riescano a provare che la colpa dell'infortunio è stata del personale della Compagnia. Le somme che vengono pagate in tal caso dalla Società assicuratrice sono così irrisorie che alle volte la stessa Compagnia intraprenditrice dei lavori, a definitivo taci-

tamento della parte lesa, aggiunge qualche centinaio di dollari, allo scopo, ripeto, di evitare le noie di un giudizio.

Concludendo dirò che, per quanto riguarda le condizioni di lavoro nei campi da me ispezionati (appartenenti tutti alla ditta Macdonell & O'Brien), esse sono disagiati per la località stessa ove si compie il lavoro e pericolose per frequenti infortuni; che, il salario, pur essendo superiore a quello che sogliono pagare altre Società assuntrici di lavori ferroviari, è basso, avuto riguardo alla non continuità del lavoro e al costo del *bordo* o dei viveri acquistati sul luogo.

A questi due motivi è dovuta la scarsezza di offerta di mano d'opera per i lavori ferroviari in genere, scarsezza che determinò il Governo canadese, su pressione delle grandi Compagnie costruttrici di strade ferrate, a modificare recentemente la legge sull'immigrazione. Per ciò sarà bene che il nostro emigrante diretto al Canada venga consigliato a partire soltanto se possiede i 25 dollari prescritti dalla legge, sia per avere all'arrivo una certa libertà di scelta del lavoro a cui dovrà dedicarsi, sia per impedire che l'arruolamento, a cui viene forzato in caso contrario, abbia ad avere una influenza sui salari attuali, già non rilevanti, dato il genere e la precarietà del lavoro stesso.

---

## Notizie statistiche sui movimenti migratori

### L'immigrazione nel Canada nell'anno fiscale 1908-909.

È stato pubblicato recentemente il rapporto annuale del Ministro dell'interno al Governatore generale del Canada (1), rapporto che contiene, fra l'altro, numerosi e particolareggiati dati statistici circa l'immigrazione che si ebbe in quel Dominio durante l'anno fiscale 1° aprile 1908-31 marzo 1909. Da esso ricaviamo una serie di prospetti, i quali servono di complemento alle notizie pubblicate sullo stesso argomento nel *Bollettino dell'emigrazione* n. 19 dello scorso anno 1909.

Gli immigranti giunti al Canada nell'anno fiscale 1908-1909 furono 146,908, dei quali 87,076 sbarcarono in porti oceanici e 59,832 provenivano direttamente dagli Stati Uniti. Nel precedente anno fiscale il numero degl'immigranti era stato di 262,469, dei quali 58,312 giunti direttamente dalla Confederazione nord-americana; di guisa che la rilevante diminuzione che si ebbe nel 1908-909 rispetto al 1907-908 è dovuta esclusivamente agli arrivi attraverso i porti oceanici.

Tale diminuzione è attribuita generalmente all'applicazione delle norme emanate in virtù della legge del 1906 sull'immigrazione (2), intesa ad escludere dal Canada, soprattutto nella stagione invernale, gl'immigranti senza occupazione, o interamente privi di risorse, o che non sono in grado di guadagnarsi da vivere al loro arrivo nel Dominio. Le dette norme prescrivono inoltre che ciascun immigrante, per essere ammesso nel Canada, debba possedere una somma di 50 o di 25 dollari, secondo il periodo dell'anno in cui giunge, e che coloro che vengono con viaggio pagato siano muniti di apposito certificato datato da Londra.

---

(1) *Annual Report of the Department of the Interior for the year ending March 31, 1909.* — Part II, *Immigration.* Ottawa, C. H. Parmelee, 1909.

(2) Nel maggio 1910 è stata emanata nel Canada una nuova legge sull'immigrazione, il testo della quale sarà pubblicato in uno dei prossimi fascicoli del *Bollettino.*

S'intende agevolmente come disposizioni così rigorose e restrittive abbiano prodotto una diminuzione nella corrente immigratoria, che negli ultimi tempi aveva assunto così vaste proporzioni. Nel rapporto annuale per l'anno fiscale 1907-908 il vice-ministro per l'interno osservava come l'enorme immigrazione avutasi in quell'anno rappresentasse oltre  $\frac{1}{6}$  della popolazione totale del Canada, quale era stata rilevata col censimento del 1901, e come l'immigrazione degli ultimi dieci mesi rappresentasse più di  $\frac{1}{20}$  della popolazione attuale, calcolata a 7 milioni. Mai — egli aggiunge — nella storia degli Stati Uniti d'America, verso i quali si è pur diretta durante il secolo scorso la più imponente massa di emigranti che sia stata registrata per l'addietro, mai, anche quando questo movimento ha raggiunto la massima intensità, si è veduta venire dall'estero una tale marea d'uomini, in rapporto alla popolazione, quale è quella che ha invaso il Canada dall'inizio del nuovo secolo.

Vediamo come gl'immigranti arrivati al Canada nell'ultimo anno fiscale si ripartivano secondo che giunsero per via di mare nei singoli porti oceanici, ovvero direttamente dagli Stati Uniti.

PROSPETTO I. — Immigranti arrivati nel Canada nell'anno fiscale 1908-909, distinti secondo che giunsero per via di mare nei singoli porti oceanici, o direttamente dagli Stati Uniti.

		Immigranti
Arrivati in porti oceanici:		
Porti canadesi	Quebec . . . . .	44,070
	St. John. . . . .	13,601
	Halifax . . . . .	13,379
	North Sydney . . . . .	2,390
	Vancouver . . . . .	1,517
Porti degli Stati Uniti	Victoria . . . . .	1,302
	New York . . . . .	8,458
	Portland. . . . .	1,615
	Boston . . . . .	675
	Philadelphia . . . . .	40
	Baltimore . . . . .	29
Arrivati direttamente dagli Stati Uniti . . . . .		59,832
TOTALE . . . . .		146,908

Circa il 60 per cento degl'immigranti (87,076) giunsero in porti oceanici, sia canadesi, sia nord-americani, e solamente il 40 per cento di essi (59,832) arrivarono direttamente dagli Stati Uniti.

I porti oceanici nei quali si ebbe un maggior numero di arrivi furono nel Canada quelli di Quebec (44,070), St. John (13,601) ed Halifax (13,379) e negli Stati Uniti quello di New York (8,458). Assai meno numerosi furono gl'immigranti sbarcati negli altri porti canadesi (North Sydney 2390, Vancouver 1517, Vittoria 1302) e nord-americani (Portland 1615, Boston 675, ecc.).

Nel prospetto seguente gl'immigranti sono ripartiti secondo i singoli mesi dell'anno in cui arrivarono e secondo che erano adulti o fanciulli e, gli adulti, maschi o femmine.

PROSPETTO II. — Immigranti arrivati al Canada nell'anno fiscale 1908-909,  
classificati per mesi e per sesso.

M E S I	Adulti		Fanciulli	Totale
	Maschi	Femmine		
Aprile . . . . .	19311	5342	5100	29753
Maggio . . . . .	13168	5418	4908	23594
Giugno . . . . .	7800	4439	3397	15636
Luglio . . . . .	5611	3191	2528	11330
Agosto . . . . .	5062	2765	2255	10082
Settembre . . . . .	5367	2829	1806	10002
Ottobre . . . . .	4248	2340	2201	9089
Novembre . . . . .	3359	1924	1747	7080
Dicembre . . . . .	2670	1215	1075	4960
Gennaio . . . . .	2247	976	874	4097
Febbraio . . . . .	2963	1033	735	4791
Marzo . . . . .	10059	3011	3064	16464
TOTALE . . . . .	82165	34783	29060	146008

Il numero degl'immigranti in arrivo da 29,753, quanti erano nel mese di aprile 1908, che è il primo dell'anno fiscale, è andato di mese in mese diminuendo costantemente, sebbene in varia misura, fino a ridursi a 4097 nel gennaio 1909. Il mese di febbraio segna un lievissimo aumento, che si accentua sensibilmente nel marzo, in cui gl'immigranti furono 16,464.

Gli adulti costituiscono circa l'80 per cento del totale degl'immigranti, e prevalgono di gran lunga i maschi sulle femmine, i primi raggiungendo il 70 per cento degli adulti.

La distribuzione per mesi dei maschi e delle femmine adulti e dei fanciulli presenta ben poco che meriti di essere rilevato.

Si può soltanto osservare che, mentre nel mese di maggio in confronto del precedente è diminuito di oltre 6000 il numero dei maschi, ha invece subito un lievissimo aumento quello delle femmine; del resto le tre serie di cifre seguono, salvo differenze insignificanti, lo stesso movimento che abbiamo notato per il totale degli immigranti.

Nella tavola III gl'immigranti arrivati tanto nei porti oceanici quanto direttamente dagli Stati Uniti sono classificati per professioni e secondo che erano adulti maschi o femmine oppure fanciulli.

PROSPETTO III. — Immigranti arrivati al Canada nell'anno fiscale 1908-909,  
classificati per professioni, sesso ed età.

PROFESSIONI	IMMIGRANTI ARRIVATI							
	nei porti oceanici				direttamente dagli Stati Uniti			
	Adulti		Fanciulli	Totale	Adulti		Fanciulli	Totale
	Maschi	Femmine			Maschi	Femmine		
Addetti all'agricoltura, contadini, ecc. . . . .	16489	4253	4902	25644	23214	9291	10960	42865
Braccianti . . . . .	13909	1997	2573	18379	6312	648	644	7604
Meccanici . . . . .	8909	5090	4999	18998	3326	739	491	4547
Addetti al commercio, commessi, ecc. . . . .	4402	1930	1302	7634	1424	411	231	2066
Minatori . . . . .	1294	454	635	2353	945	95	74	1114
Addetti ai servizi do- mestici . . . . .	..	6615	..	6615	..	182	..	182
Altre professioni . . . . .	1464	2529	3490	7483	607	528	319	1454
TOTALE. . . . .	46337	22896	17841	87076	33928	11885	12119	59892

Degl'immigranti arrivati nei porti oceanici 29.45 su 100 erano addetti all'agricoltura, contadini, ecc., 21.11 braccianti, 21.75 meccanici, 8.80 occupati nel commercio in qualità di padroni, commessi, ecc., 2.70 minatori, 7.60 addetti ai servizi domestici, e 8.59 esercitavano altre professioni. Invece la grande maggioranza degl'immigranti giunti direttamente dagli Stati Uniti era costituita di agricoltori, contadini, ecc. (71.64); seguivano, con proporzioni di gran lunga minori, le altre categorie (braccianti, 12.78; meccanici, 7.60; addetti al commercio, 3.45; ecc.).

Le proporzioni degli adulti maschi e femmine e dei fanciulli non sono molto diverse dall'una all'altra classe professionale, se si eccettua quella degli immigranti addetti ai servizi domestici, che è interamente formata da donne.

Nel prospetto IV gl'immigranti — distinti anche qui secondo che giunsero in porti oceanici ovvero direttamente dagli Stati Uniti — sono ripartiti per provincie di destinazione.

PROSPETTO IV. — Immigranti arrivati al Canada nell'anno fiscale 1908-909, classificati per provincie di destinazione.

PROVINCIE di destinazione	Immigranti arrivati	
	nei porti oceanici	diret- tamente dagli Stati Uniti
Provincie Marittime . . . . .	6144	373
Quebec . . . . .	16882	9851
Ontario . . . . .	27020	2245
Manitoba . . . . .	14930	4772
Saskatchewan. . . . .	6355	15491
Alberta . . . . .	6100	21551
Columbia Britannica . . . . .	9341	12521
Yukon . . . . .	4	28
TOTALE . . . . .	87076	59892

Alquanto diversa è la distribuzione degl'immigranti per provincie di destinazione secondo che essi sbarcarono nei porti oceanici, ovvero provenivano direttamente dalla vicina Confederazione nord-americana. Vediamo infatti come i primi si siano diretti specialmente nelle provincie di Ontario (31.03 su 100 immigranti arrivati nei porti oceanici), Quebec (19.39), Manitoba (17.15); i secondi in quelle di Alberta (36.02 su 100 immigranti provenienti dagli Stati Uniti), Saskatchewan (25.89) e Columbia Britannica (20.92), che sono appunto fra le più vicine ai confini terrestri della finitima Confederazione.

Segue la classificazione per nazionalità dei soli immigranti giunti in porti oceanici, non avendosi questa notizia per quelli arrivati direttamente dagli Stati Uniti.

**PROSPETTO V. — Immigranti arrivati nel Canada nell'anno fiscale 1908-909, classificati per nazionalità.**

Nazionalità degli immigranti	Numero degli immigranti
Immigranti giunti in porti oceanici:	
Italiani . . . . .	4,228
Inglesì . . . . .	37,482
Scozzesi . . . . .	11,810
Irlandesi . . . . .	3,609
Austriaci . . . . .	10,049
Ungheresi . . . . .	749
Belgi . . . . .	828
Francesi . . . . .	1,830
Tedeschi . . . . .	1,340
Russi . . . . .	3,547
Svedesi . . . . .	1,135
Cinesi . . . . .	1,887
Ebrei . . . . .	1,636
Di altre nazionalità . . . . .	6,946
Immigranti giunti direttamente dagli Stati Uniti	59,832 (1)
TOTALE . . . . .	146,908

(1) Secondo la statistica americana (*Annual Report of the Commissioner-General of immigration for the fiscal year ended June 30, 1909*, Washington, Government Printing Office, 1909), nell'anno fiscale 1908-909 partirono per il Canada 37.167 passeggeri stranieri, dei quali 30.478 emigranti e 6689 non emigranti. I 30.478 stranieri si ripartivano nel seguente modo secondo le principali nazionalità:

Svedesi, norvegesi e danesi 4179; tedeschi 3445; italiani 2639; inglesi 1747; russi 1017; scozzesi 740; irlandesi 511; ungheresi 399; polacchi 371; di altre nazionalità 3557; di nazionalità non specificata 11.873.

La differenza (22.665) che si riscontra fra il numero degli immigranti arrivati direttamente dagli Stati Uniti nel Canada (59.832), secondo la statistica canadese, e quello degli stranieri partiti dagli Stati Uniti pel Canada (37.167), secondo la statistica americana, è probabilmente rappresentata da cittadini americani o naturalizzati americani che si recarono nel Canada sia per risiedervi temporaneamente sia per fissarvi stabile dimora.

Gli Inglesi, gl'Irlandesi e gli Scozzesi, insieme riuniti, costituiscono, com'è naturale, la grande maggioranza degl'immigranti giunti in porti oceanici, raggiungendo la proporzione di 60.75 su 100. Dopo i cittadini del Regno Unito la più alta cifra percentuale è quella degli Austriaci (11.54), a cui seguono a notevole distanza gl'Italiani (4.86), e quindi i Russi (4.07). Le altre nazionalità presentano, in ordine decrescente, le seguenti percentuali: Cinesi, 2.17; Francesi, 2.10; Tedeschi, 1.54; Svedesi, 1.30; ecc. Gli Ebrei, senza distinzione di nazionalità, sono 1.88 su 100.

Nei prospetti precedenti abbiamo considerato tutti gl'immigranti giunti al Canada così per via di terra come per via di mare, e sia che il Canada fosse il paese di loro destinazione, sia che, diretti altrove, vi fossero soltanto di passaggio. Invece i dati statistici esposti nei prospetti che seguono, in cui vi sono, come vedremo, alcune altre notizie, si riferiscono esclusivamente agl'immigranti arrivati nei porti oceanici e diretti al Canada. Esaminiamo brevemente il contenuto di ciascuno di essi.

Il prospetto VI dà il numero dei passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe e di quelli di 3<sup>a</sup> classe (immigranti) giunti per via di mare e con destinazione al Canada, classificati gli uni e gli altri per nazionalità e secondo che erano adulti maschi o femmine, ovvero fanciulli. Quest'ultima classificazione è data pure per i Canadesi di ritorno e per i passeggeri per diporto (*tourists*).

PROSPETTO VI. — Passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe e di 3<sup>a</sup> classe arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei porti oceanici e diretti al Canada, classificati per nazionalità, sesso ed età.

NAZIONALITÀ	Passeggeri di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> classe				Passeggeri di 3 <sup>a</sup> classe			
	Adulti		Fanciulli	Totale	Adulti		Fanciulli	Totale
	Maschi	Femmine			Maschi	Femmine		
Italiani. . . . .	7	2	..	9	1672	815	1090	3547
Russi . . . . .	17	1	..	18	3567	394	267	4298
Inglesì . . . . .	2284	1244	188	3716	16743	11468	9271	37482
Scozzesi . . . . .	529	302	42	873	5342	3060	2500	11810
Irlandesi . . . . .	117	71	8	196	1733	1278	598	3009
Austrinzi . . . . .	13	..	..	13	7342	1424	1383	10049
Ungheresi . . . . .	..	..	..	..	521	117	111	749
Belgi . . . . .	7	4	..	11	401	210	217	828
Francesi . . . . .	132	93	20	245	1143	460	227	1830
Tedeschi . . . . .	38	13	..	51	611	342	387	1340
Svedesi . . . . .	10	4	..	14	633	291	211	1135
Cinesi . . . . .	12	1	5	18	1635	36	156	1887
Ebrei . . . . .	..	..	..	..	532	543	561	1636
Di altre nazionalità .	692	488	97	1277	4502	1561	883	6946
<b>TOTALE . . . . .</b>	<b>3858</b>	<b>2223</b>	<b>300</b>	<b>6441</b>	<b>46337</b>	<b>22808</b>	<b>17841</b>	<b>87076</b>
Canadesi di ritorno. .	2279	1642	317	4238	15320	4438	1743	21501
Passeggeri per diporto.	687	466	84	1237	3412	1279	184	4875
<b>TOTALE GENERALE .</b>	<b>6824</b>	<b>4331</b>	<b>761</b>	<b>11916</b>	<b>65069</b>	<b>28615</b>	<b>19768</b>	<b>113452</b>

I Canadesi di ritorno ed i passeggeri per diporto, addizionati insieme, costituiscono circa la metà dei passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe; l'altra metà, o poco più, è composta quasi per intero di Inglesi, Scozzesi e Irlandesi; i cittadini appartenenti ad altri Stati non rappresentano, se si eccettuano i Francesi, che poche diecine.

Quanto ai 113,452 passeggeri di 3<sup>a</sup> classe (immigranti), poco meno di un quarto (26,376) sono Canadesi di ritorno (21,501) o passeggeri per diporto (4,875). Degli altri 87,076 abbiamo già veduto (prospetto V) come si distribuiscano per nazionalità. Circa la loro ripartizione secondo il sesso e l'età, è degno di nota il fatto del diverso contributo che gli adulti di sesso maschile e femminile e i fanciulli di ambo i sessi danno all'immigrazione secondo la nazionalità a cui appartengono. Gli immigranti italiani hanno una delle più alte percentuali per i maschi adulti (84.37); per conseguenza una delle più basse per la femmine adulte (9.32) e per i fanciulli (6.31). Soltanto i cinesi superano gli italiani per la percentuale dei maschi adulti, avendone 89.83 su 100 immigranti; essi hanno poi 1.91 femmine adulte e 8.26 fanciulli. Per gli emigranti di altre nazionalità le tre percentuali sono rispettivamente: per gli Austriaci 72.07, 14.17 e 13.76; per gli Ungheresi 69.56, 15.62 e 14.82; per i Francesi 62.46, 25.14 e 12.40; per i Russi 47.14, 22.98 e 29.88; per i Tedeschi 45.60, 25.52 e 28.88; per gl'Inglesi, Scozzesi e Irlandesi 45.02, 31.58 e 23.40, ecc. Gli Ebrei presentano questo di singolare, che le tre categorie di immigranti hanno cifre pressochè uguali, con una lieve superiorità del numero dei fanciulli su quello delle donne adulte e del numero di queste su quello degli uomini adulti.

Nei prospetti VII, VIII e IX gl'immigranti diretti al Canada e arrivati nei porti oceanici in ciascun mese dell'anno fiscale 1908-1909 sono rispettivamente divisi per nazionalità, per professioni e per provincie di destinazione.

PROSPETTO VII. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei porti oceanici e diretti al Canada,  
classificati per mesi e per nazionalità.

M E S I	Nazionalità degli immigranti													
	Italiani	Inglese	Scoccesi	Irlandesi	Austriaci	Ungheresi	Belgi	Francesi	Tedeschi	Russi	Svedesi	Cinesi	Ebrei	Di altre nazionalità
Aprile . . . . .	1297	8458	2257	680	4844	231	184	270	905	654	116	190	223	1022
Maggio . . . . .	1005	7680	2044	634	2722	72	170	403	163	510	192	445	184	915
Giugno . . . . .	190	4564	2338	510	1105	48	65	198	141	981	120	154	196	735
Luglio . . . . .	84	8411	905	358	148	37	42	169	97	333	123	418	205	521
Agosto . . . . .	111	2644	742	322	176	19	38	141	90	157	84	197	150	527
Settembre . . . . .	115	2369	1039	327	160	23	50	163	92	192	103	183	160	534
Ottobre . . . . .	126	2182	608	204	141	35	46	144	100	172	88	86	71	506
Novembre . . . . .	112	1150	297	131	180	29	17	71	67	312	41	80	109	400
Dicembre . . . . .	118	675	250	86	69	45	23	50	79	161	50	58	88	346
Gennaio . . . . .	83	543	186	41	118	55	50	34	53	198	25	44	92	279
Febbraio . . . . .	275	752	216	53	98	52	31	42	45	162	67	22	81	275
Marzo . . . . .	763	8145	908	274	288	103	112	144	106	315	128	51	77	366
TOTALE . . . . .	4228	37482	11810	3909	10049	749	828	1890	1340	3517	1135	1887	1636	6046

PROSPETTO VIII. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909  
nei porti oceanici e diretti al Canada, classificati per mesi e per professioni.

M E S I	Professioni degli immigranti							Totale
	Addetti all'agricoltura, contadini, ecc.	Braccianti	Meccanici	Addetti al commercio, commessi, ecc.	Minatori	Donne addette ai servizi domestici	Altre professioni	
Aprile . . . . .	6613	6528	3888	1139	355	1067	1079	20069
Maggio . . . . .	5830	3040	3791	1576	327	1055	1526	17145
Giugno . . . . .	3533	1458	2625	1136	259	1000	741	10732
Luglio . . . . .	1792	949	1711	842	236	564	757	6851
Agosto . . . . .	1296	696	1357	659	195	536	648	5369
Settembre . . . . .	933	603	1834	507	259	575	582	5403
Ottobre . . . . .	913	595	1172	469	183	562	610	4504
Novembre . . . . .	587	663	623	296	116	361	356	3002
Dicembre . . . . .	478	446	325	241	96	190	322	2068
Gennaio . . . . .	306	479	334	167	99	150	266	1801
Febbraio . . . . .	550	605	352	182	103	147	232	2171
Marzo . . . . .	2793	2227	926	440	124	408	364	7282
TOTALE . . . . .	25644	18379	18038	7664	2353	6615	7483	87076

PROSPETTO IX. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei porti oceanici e diretti al Canada, classificati per mesi e per provincie di destinazione.

MESI	Provincie di destinazione							
	Provincia Marittime	Quebec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Columbia Britannica	Yukon
Aprile . . . . .	1419	3593	6452	4723	1545	1311	1653	.
Maggio . . . . .	836	3743	5495	3011	1241	1150	1069	.
Giugno . . . . .	462	1901	3229	1969	1079	831	1271	.
Luglio . . . . .	384	1288	2244	997	536	507	915	.
Agosto . . . . .	438	1110	1739	714	387	403	607	.
Settembre . . . . .	413	1600	1469	696	345	304	634	2
Ottobre . . . . .	412	988	1449	475	314	324	562	.
Novembre . . . . .	395	672	811	357	180	182	405	.
Dicembre . . . . .	298	347	622	245	162	116	308	.
Gennaio . . . . .	252	308	489	238	123	124	207	.
Febbraio . . . . .	170	500	676	233	107	169	315	1
Marzo . . . . .	665	800	2335	1332	636	679	735	1
TOTALE . . . . .	6144	16882	27020	14930	6655	6100	9341	4

L'esame di questi tre prospetti sulla distribuzione per mesi mostra come gl'immigranti presentino, tanto rispetto alla nazionalità quanto rispetto alle professioni esercitate e alle provincie di destinazione, le stesse variazioni che abbiamo già rilevate riguardo al loro numero complessivo (prospetto II). Non manca qualche piccola diversità, ma non tale da modificare la regola, se così possiamo chiamarla, da noi accennata, che, cioè, a incominciare dal mese iniziale dell'anno fiscale (aprile) l'immigrazione va gradatamente diminuendo, per risalire nei due ultimi mesi (febbraio e marzo). Si può dire che facciano soltanto eccezione, per ciò che riguarda la nazionalità, i Cinesi e gli Ebrei, i quali presentano di mese in mese varie oscillazioni in più od in meno, pur seguendo un movimento di diminuzione dal principio alla fine dell'anno. Quanto agli Italiani in particolare, essi superano il migliaio in aprile e in maggio e si accostano a questa cifra in marzo; negli altri mesi variano da un minimo di 83 (gennaio) a un massimo di 275 (febbraio).

Passiamo a considerare, in due distinti prospetti, gl'immigranti appartenenti alle singole nazionalità divisi prima per professioni e insieme per sesso e per età (prospetto X) e poi per provincie di destinazione (prospetto XI).

PROSPETTO X. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei porti oceanici e diretti al Canada, classificati per nazionalità, professioni, sesso ed età.

NAZIONALITÀ	Addetti all'agricoltura, contadini, ecc.			Braccianti			Meccanici			Addetti al commercio, commessi, ecc.			Minatori			Addetti ai servizi domestici (Femmine)	Altre professioni		
	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli		Adulti		Fanciulli
	Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine			Maschi	Femmine	
Italiani . . . . .	1183	45	38	2069	62	48	182	19	11	23	7	5	77	2	5	93	23	166	160
Inglese . . . . .	6381	2143	3002	2208	991	1311	4814	3071	3004	1872	1118	676	402	224	325	2827	786	1094	1933
Scozzese . . . . .	1901	510	562	549	224	262	1875	1023	1011	642	432	278	228	64	36	1444	147	262	303
Irlandese . . . . .	745	145	145	243	65	95	308	158	141	319	149	91	27	12	15	602	91	147	111
Austriaci . . . . .	2655	491	845	4211	223	298	236	68	55	27	7	3	104	21	37	488	9	128	145
Ungheresi . . . . .	416	38	40	69	9	14	24	8	9	2	1	2	7	4	4	21	3	36	42
Belgi . . . . .	149	58	83	58	15	10	50	30	26	16	5	1	116	58	74	21	12	23	20
Francesi . . . . .	572	131	109	128	21	14	193	79	46	94	23	8	29	8	18	85	124	113	32
Tedeschi . . . . .	229	100	180	126	41	60	138	48	58	63	21	10	27	9	18	72	28	51	61
Russi . . . . .	664	279	486	745	108	204	170	117	105	31	22	29	47	3	5	170	15	116	224
Svedesi . . . . .	298	87	116	257	32	30	78	22	23	7	2	1	20	3	9	130	3	15	29
Cinesi . . . . .	24	..	1	559	..	8	46	..	3	975	7	33	1	..	..	..	90	29	111
Ebrei . . . . .	57	32	33	116	33	55	280	290	307	57	73	115	3	1	..	78	10	38	51
Di altre nazionalità . .	945	191	252	2471	173	164	503	157	137	264	93	50	176	45	32	586	143	313	248
TOTALE . . . . .	16489	4253	4502	13809	1997	2573	8903	5090	4989	4402	1980	1302	1264	454	635	6915	1464	2529	3490

PROSPETTO XI. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei porti oceanici e diretti al Canada, classificati per nazionalità e per provincie di destinazione.

NAZIONALITÀ	Provincie di destinazione							
	Provincie Marittime	Quebec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Columbia Britannica	Yukon
Italiani . . . . .	161	1676	1712	80	8	124	458	..
Inglese . . . . .	1961	6139	15327	4728	2927	3655	3745	..
Scozzese . . . . .	408	2372	3820	1886	761	1005	1495	3
Irlandese . . . . .	132	778	1310	694	154	298	253	..
Austriaci . . . . .	393	1897	1469	4411	959	771	176	..
Ungheresi . . . . .	51	130	171	94	127	57	119	..
Belgi . . . . .	210	180	29	290	34	82	54	..
Francesi . . . . .	185	859	106	369	160	99	52	..
Tedeschi . . . . .	75	196	137	343	275	224	90	..
Russi . . . . .	201	727	562	970	706	211	170	..
Svedesi . . . . .	14	85	338	274	153	133	138	..
Cinesi . . . . .	11	146	180	9	..	2	1539	..
Ebrei . . . . .	45	749	473	312	38	4	15	..
Di altre nazionalità . .	2235	948	1386	521	353	435	1037	1
TOTALE . . . . .	6144	16882	27020	14930	6655	6100	9341	4

Fra gl'immigranti inglesi e scozzesi le classi professionali più largamente rappresentate sono quelle dei meccanici e degli agricoltori, contadini, ecc.; seguono quelle dei braccianti e delle persone occupate nel commercio e abbastanza numerosa è pure la categoria delle donne addette ai servizi domestici. Poco dissimile è la distribuzione per professioni degli immigranti irlandesi: anche fra essi prevalgono gli addetti all'agricoltura, a cui seguono però prima le domestiche, e poi, in ordine decrescente, i commercianti, i meccanici, i braccianti, ecc. Gli Austriaci e gli Italiani, che dopo i cittadini del Regno Unito danno, come abbiamo veduto, il maggior contingente all'immigrazione nel Canada, presentano le cifre più elevate anzitutto per la categoria dei braccianti (che per gli Italiani rappresenta quasi la metà del numero totale degli immigranti) e poi per quella degli agricoltori e contadini (per gli Italiani poco meno di un quarto del totale); vengono in seguito le categorie delle domestiche e dei meccanici. Lo stesso può ripetersi per i Russi, con la differenza che il terzo posto è tenuto dai meccanici e il quarto dalle domestiche. Nulla di rimarchevole offrono le altre nazionalità, se si eccettua il fatto della grande prevalenza numerica che si riscontra fra gli immigranti cinesi nelle classi dei commercianti e dei braccianti e fra gli Ebrei in quella dei meccanici.

Circa la ripartizione per professioni degli adulti maschi e femmine, e dei fanciulli, con riguardo alla nazionalità, ci limiteremo ad osservare come in quasi tutte le categorie professionali e per tutte la nazionalità il numero dei maschi superi quello delle femmine, le quali, alla loro volta, sono il più spesso meno numerose dei fanciulli, salvo fra i meccanici e fra le persone occupate nel commercio. La classe degli addetti ai servizi domestici — l'abbiamo già notato — è formata interamente di donne.

La provincia verso la quale si dirigono in maggior numero gl'Inglese, gli Scozzesi e gl'Irlandesi è quella di Ontario, che ne accoglie poco meno della metà; vengono appresso quelle di Quebec e di Manitoba, e poi la Columbia Britannica; il minor numero di immigranti del Regno Unito si reca nelle Provincie marittime. Gli Austriaci ed i Russi vanno di preferenza nel Manitoba, e poi i primi nelle provincie di Quebec e Ontario, e i secondi parimente nella provincia di Quebec e nel Saskatchewan. I nostri connazionali prescelgono più spesso le provincie di Ontario e di Quebec; un certo numero di essi vanno pure nella Columbia Britannica, e pochissimi nelle rimanenti provincie del Dominio. Ontario e Quebec sono anche la destinazione più frequente degli Ebrei; quasi tutti i Cinesi si recano, invece, nella Columbia Britannica.

Negli ultimi quattro prospetti i dati riguardanti le persone dirette al Canada e arrivate nei porti oceanici durante l'anno fiscale 1908-1909 sono esposti distintamente per ogni porto di sbarco.

Il prospetto XII dà notizia dei passeggeri di classe classificati secondo che erano adulti, uomini o donne, ovvero fanciulli, e secondo la nazionalità, e i prospetti XIII a XVI degl'immigranti ripartiti secondo la nazionalità in relazione al sesso e all'età (prospetto XIII), secondo i mesi dell'anno in cui giunsero (prospetto XIV), secondo le professioni esercitate in relazione al sesso e all'età (prospetto XV) e da ultimo secondo le provincie di destinazione (prospetto XVI).

PROSPETTO XII. — *Passeggeri di classe arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei singoli porti oceanici e diretti al Canada, classificati per sesso ed età e per nazionalità.*

PORTI DI SBARCO	Sesso			Nazionalità													Totale	
	Adulti		Fanciulli	Italiani	Inglese	Scozzesi	Irlandesi	Austriaci	Belgi	Francesi	Tedeschi	Russi	Svedesi	Cinesi	Canadesi	Di altre nazionalità		Passeggeri per diporto
	Maschi	Femmine																
North Sydney . . . . .	1278	514	66	4	157	44	8	2	..	154	3	2	..	..	895	508	21	1898
Halifax . . . . .	1090	597	121	2	405	76	17	2	..	9	1	..	3	1	495	67	730	1808
St. John . . . . .	557	360	82	2	350	54	30	1	1	8	..	..	..	..	340	133	90	960
Quebec . . . . .	2918	2296	355	6	2094	585	116	6	7	54	16	..	7	2	2234	98	314	5530
Vancouver . . . . .	751	481	96	2	547	88	31	2	2	15	27	7	3	6	123	363	62	1278
Victoria . . . . .	157	81	39	..	131	19	3	..	1	4	4	..	1	9	46	29	20	267
Porti degli Stati Uniti . . .	73	82	12	2	32	7	1	..	..	1	..	..	..	..	105	19	..	167
TOTALE . . . . .	6824	4331	761	18	3716	873	196	13	11	245	51	9	14	18	4398	1277	1237	11913

PROSPETTO XIII. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei singoli porti oceanici e diretti al Canada, classificati per sesso ed età e per nazionalità.

PORTI DI SBARCO	Sesso ed età			Nazionalità													Totale	
	Adulti		Fanciulli	Italiani	Inglese	Scozzesi	Irlandesi	Austriaci	Ungheresi	Belgi	Francesi	Tedeschi	Russi	Svedesi	Cinesi	Ebrei		Di altre nazionalità
	Maschi	Femmine																
North Sydney . . . . .	1822	409	159	1	58	11	2	3	..	5	134	10	5	11	13	..	2187	2990
Halifax . . . . .	7830	2918	2624	144	6238	1947	356	1990	58	215	306	241	571	165	2	208	818	13379
St. John . . . . .	8855	2743	3003	191	5382	1086	558	4227	74	166	38	210	559	163	1	196	750	13601
Quebec . . . . .	18452	14446	11172	235	23738	8964	2408	2307	61	343	1044	506	1435	663	20	1010	1633	44070
Vancouver . . . . .	1593	103	121	..	113	42	15	..	..	2	7	4	51	2	1074	..	207	1517
Victoria . . . . .	1003	181	118	1	40	6	1	..	..	..	..	..	..	..	777	..	477	1302
Porti degli Stati Uniti. . .	7073	2100	1644	3358	1913	354	269	1282	3	97	211	339	923	181	..	182	521	10817
TOTALE . .	46337	22898	17841	4228	37482	11810	3609	10019	749	825	1830	1310	3547	1135	1887	1636	6946	87076

PROSPETTO XIV. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei singoli porti oceanici e diretti al Canada, classificati per mesi.

PORTI DI SBARCO	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Totale
North Sydney . . . . .	808	855	982	129	210	254	223	245	104	67	39	218	2690
Halifax . . . . .	6461	1439	545	211	154	88	112	224	700	419	694	2382	13379
St. John . . . . .	8281	13	9	7	12	21	16	235	604	814	761	2078	13601
Quebec . . . . .	2093	15224	9075	5646	4429	4430	3504	1669	..	..	..	..	44070
Vancouver . . . . .	141	377	104	305	92	144	59	59	42	48	82	114	1517
Victoria . . . . .	245	222	224	170	129	39	64	63	47	35	24	40	1302
Porti degli Stati Uniti . . . . .	3140	1515	503	388	390	427	523	447	511	419	621	1900	10817
TOTALE . . . . .	20669	17145	10752	6851	5398	5403	4504	3002	2008	1801	2171	7282	87076

PROSPETTO XV. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei singoli porti oceanici e diretti al Canada, classificati per professioni, sesso ed età.

PORTI DI SBARCO	Addetti all'agricoltura, contadini, ecc.			Braccianti			Meccanici			Addetti al commercio, commessi, ecc.			Minatori			Addetti al servizio domestico (Femmine)	Altre professioni		
	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli	Adulti		Fanciulli		Adulti		Fanciulli
	Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine		Maschi	Femmine			Maschi	Femmine	
North Sydney. . . . .	39	1	4	1426	42	84	182	33	27	56	2	..	96	93	22	239	13	59	72
Halifax . . . . .	4383	910	1133	1248	189	224	1372	556	551	380	161	115	275	108	109	799	180	193	380
St. John . . . . .	2018	412	406	4677	396	406	1275	476	400	571	162	102	185	46	65	816	129	435	504
Quebec . . . . .	7146	2945	3008	2913	1138	1890	5224	3797	3727	1548	1498	987	581	250	332	4140	740	978	1728
Vancouver . . . . .	47	4	6	533	5	6	97	5	2	582	16	18	23	1	..	14	61	58	94
Victoria . . . . .	79	7	4	299	21	8	43	5	5	544	16	26	5	..	..	5	96	127	75
Porti degli Stati Uniti	2774	274	338	2773	203	445	703	218	167	462	105	59	99	16	17	602	259	679	618
TOTALE . . . . .	16489	4253	4902	12809	1997	2573	8909	5090	4939	4492	1960	1302	1264	454	635	6615	1464	2529	3490

PROSPETTO XVI. — Immigranti arrivati nell'anno fiscale 1908-909 nei singoli porti oceanici e diretti al Canada, classificati per provincie di destinazione

PORTI DI SBARCO	Provincie di destinazione							
	Provincie Marittime	Quebec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Columbia Britannica	Yukon
North Sydney . . . . .	2125	106	88	85	1	12	43	. .
Halifax . . . . .	2133	1545	8971	2788	1199	845	898	. .
St. John . . . . .	942	1993	3443	3776	1205	1986	1025	1
Quebec . . . . .	731	10181	15038	7189	3322	3347	3960	2
Vancouver . . . . .	12	120	204	20	3	41	1116	1
Victoria . . . . .	. .	1	1	1	. .	3	1296	. .
Porti degli Stati Uniti . . . . .	291	3006	4225	1121	625	566	1003	. .
TOTALE . . . . .	6144	10882	27020	14690	6655	6100	9341	4

Il porto di Quebec è quello in cui sbarca il maggior numero di passeggeri di classe, dei quali oltre la metà sono inglesi, scozzesi e irlandesi, e quasi altrettanti canadesi di ritorno. Dopo Quebec vengono, in ordine decrescente, i porti di North Sydney, Halifax, Vancouver, St. John, ecc., sempre con grande prevalenza dei passeggeri appartenenti alle indicate nazionalità.

Quanto agli immigranti, Quebec è il porto ove essi affluiscono più numerosi, con prevalenza di quelli inglesi, scozzesi, austriaci, irlandesi, ecc. Seguono i porti di St. John e di Halifax, ai quali si dirigono soprattutto emigranti inglesi, austriaci e scozzesi, e quindi i porti degli Stati Uniti, ove sbarca la grandissima maggioranza degli Italiani che si recano nel Canada.

L'affluenza degli immigranti nei singoli porti oceanici varia secondo i diversi mesi dell'anno. Nel porto di Quebec, dove essi giungono, come si è detto, in maggior copia, il massimo degli arrivi si riscontra in maggio e in giugno, ed essi vanno poi diminuendo fino a novembre; nei quattro mesi successivi (dicembre a marzo) non se ne ha alcuno. Nel porto di St. John più del 60 per cento sbarcarono nell'aprile; ma nei sei mesi successivi il numero degli immigranti arrivati è insignificante e va in seguito crescendo fino al marzo, ultimo mese dell'anno fiscale. Nel porto di Halifax e in quelli degli Stati Uniti il movimento degli arrivi raggiunge le cifre più elevate nell'aprile e nel marzo.

La più gran parte degli immigranti che sbarcano nel porto di Halifax sono addetti all'agricoltura, contadini, ecc.; vengono dopo, ma a notevole distanza, i meccanici e i braccianti. Lo stesso è da dire per il porto di Quebec, dove, per altro, il numero degli agricoltori è di poco superiore a quello dei meccanici. Queste tre categorie superano le altre anche fra gli immigranti giunti nei porti di St. John e degli Stati Uniti, sebbene in diverso ordine decrescente. Quanto ai porti di North Sydney, Vancouver e Victoria, la grande maggioranza degli immigranti in arrivo è formata per il primo di braccianti e per gli altri due di addetti al commercio e braccianti.

Per ciò che riguarda le provincie verso le quali si dirigono con maggior frequenza gli immigranti che sbarcano nei singoli porti del Dominio, esse sono le seguenti: Provincie Marittime per il porto di North Sydney; provincie di Ontario, Manitoba e Marittime per il porto di Halifax; provincie di Manitoba e Ontario per il porto di St. John; provincie di Ontario, Quebec e Manitoba per il porto di Quebec; Columbia Britannica, Ontario e Quebec per il porto di Vancouver; Columbia Britannica per il porto di Victoria, e provincie di Ontario e Quebec per i porti degli Stati Uniti.

Diamo infine un prospetto contenente i dati degli immigranti giunti nel Canada dal 1° luglio 1900 al 31 marzo 1909, ripartiti per le principali nazionalità o stirpi.

TAVOLA XVII. — Immigranti giunti nel Canada nei periodi 1900-1901 a 1908-1909, distinti per nazionalità o stirpe.

Nazionalità o stirpe	1900-901 ( <sup>1</sup> )	1901-902 ( <sup>1</sup> )	1902-903 ( <sup>1</sup> )	1903-904 ( <sup>1</sup> )	1904-905 ( <sup>1</sup> )	1905-906 ( <sup>1</sup> )	1906-907 ( <sup>2</sup> )	1907-908 ( <sup>2</sup> )	1908-909 ( <sup>2</sup> )
Italiani . . . .	4,710	3,828	3,371	4,445	3,473	7,359	5,114	11,212	4,228
Inglese . . . .	9,401	13,095	32,510	36,694	49,617	65,932	41,658	91,412	37,482
Scozzese . . . .	1,476	2,853	7,046	10,552	11,744	15,846	10,729	22,923	11,810
Irlandese . . . .	933	1,311	2,231	3,123	3,998	5,018	3,404	6,547	3,600
Svedese . . . .	485	1,013	2,477	2,151	1,817	1,802	1,077	2,132	1,135
Norvegese . . . .	265	1,015	1,746	1,239	1,397	1,415	876	1,554	752
Danesi, Irlandesi	1,000	423	1,225	813	874	642	343	387	195
Olandese . . . .	25	35	223	169	281	389	394	1,212	495
Tedeschi . . . .	984	1,048	1,887	2,985	2,750	1,796	1,903	2,377	1,340
Polacchi . . . .	162	230	274	669	745	725	1,033	1,503	376
Russi . . . . .	1,044	2,467	5,543	1,966	1,940	3,356	1,927	6,281	3,547
Finlandese . . . .	682	1,292	1,734	845	1,323	1,103	1,049	1,212	669
Belgi . . . . .	132	223	303	853	796	1,106	650	1,214	828
Francesi . . . .	300	431	937	1,534	1,743	1,648	1,314	2,671	1,830
Austriaci . . . .	5,067	7,423	10,938	9,914	8,997	8,461	2,581	18,424	10,049
<i>Da riportare . .</i>	23,723	36,687	72,450	77,962	91,534	117,198	74,052	170,451	78,345

(1) I dati contenuti nelle prime sei colonne si riferiscono al periodo che va dal 1° luglio di ciascun anno al 30 giugno dell'anno successivo.

(2) I dati contenuti in questa colonna si riferiscono ad un periodo di soli nove mesi dal 1° luglio 1906 al 31 marzo 1907.

(3) I dati contenuti nelle ultime due colonne si riferiscono al periodo che va dal 1° aprile di ciascun anno al 31 marzo di quello successivo.

(4) Dei quali 70 austriaci, 29 tedeschi, 309 russi e 247 non classificati per nazionalità.

(5) Dei quali 156 austriaci, 29 tedeschi, 385 russi e 155 non classificati per nazionalità.

(6) Dei quali 375 austriaci, 22 tedeschi, 492 russi e 144 non classificati per nazionalità.

(7) Dei quali 596 austriaci, 16 tedeschi, 736 russi e 255 non classificati per nazionalità.

(8) Dei quali 42 austriaci, 3 tedeschi, 255 russi e 76 non classificati per nazionalità.

*Segue* TAVOLA XVII. — Immigranti giunti nel Canada  
nei periodi 1900-1901 a 1908-1909, distinti per nazionalità o stirpe.

Nazionalità o stirpe	1900-001 ( <sup>1</sup> )	1901-002 ( <sup>2</sup> )	1902-003 ( <sup>3</sup> )	1903-004 ( <sup>4</sup> )	1904-005 ( <sup>5</sup> )	1905-006 ( <sup>6</sup> )	1906-007 ( <sup>7</sup> )	1907-008 ( <sup>8</sup> )	1908-009 ( <sup>9</sup> )
<i>Riparto.</i> . . . .	26,736	36,687	72,459	77,962	91,534	117,198	74,052	170,451	78,345
Ungheresi . . . .	625	1,134	2,157	1,223	1,063	1,709	1,464	2,952	749
Svizzeri . . . .	30	17	73	128	150	172	119	195	129
Spagnuoli . . . .	14	1	7	5	10	12	29	61	32
Greci . . . . .	81	161	193	191	98	254	545	1,053	192
Bulgari e Serbi .	23	1	9	24	9	90	183	2,577	87
Rumeni e Mol- davi . . . . .	152	551	438	619	270	396	431	949	278
Turchi . . . . .	37	17	43	29	30	357	222	489	236
Armeni . . . . .	62	112	113	81	78	82	202	563	9
Siriani . . . . .	464	1,096	847	347	630	339	277	732	189
Arabi . . . . .	98	70	46	58	48	19	31	50	4
Ebrei . . . . .	2,765	1,015	2,066	3,727	( <sup>4</sup> ) 7,715	( <sup>5</sup> ) 7,127	( <sup>6</sup> ) 6,584	( <sup>7</sup> ) 7,712	( <sup>8</sup> ) 1,636
Di altre naziona- lità o stirpi . .	17	86	449	708	979	( <sup>9</sup> ) 3,393	( <sup>10</sup> ) 5,860	( <sup>11</sup> ) 16,373	( <sup>12</sup> ) 5,120
TOTALE . . . . .	31,094	40,918	78,891	85,102	102,614	131,145	90,008	204,157	87,076
Immigrazione dagli Stati Uniti	18,055	26,461	49,473	45,229	43,652	57,919	34,659	78,312	59,892
TOTALE GENERALE.	49,149	67,379	128,364	130,331	146,266	189,064	124,667	292,469	146,968

(1) Vedi la nota (1) a pagina precedente.

(2) Vedi la nota (2) a pagina precedente.

(3) Vedi la nota (3) a pagina precedente.

(4) Dei quali 6396 russi, 151 polacchi, 240 austriaci, 118 tedeschi e 1000 non classificati per nazionalità.

(5) Dei quali 6056 russi, 44 polacchi, 290 austriaci, 36 tedeschi e 731 non classificati per nazionalità.

(6) Dei quali 5892 russi, 49 polacchi, 146 austriaci, 43 tedeschi e 544 non classificati per nazionalità.

(7) Dei quali 5738 russi, 46 polacchi, 195 austriaci, 54 tedeschi e 1679 non classificati per nazionalità.

(8) Dei quali 1444 russi, 2 polacchi, 24 austriaci, 15 tedeschi e 151 non classificati per nazionalità.

(9) Dei quali 1922 giapponesi.

(10) Dei quali 2042 giapponesi, 1029 di Terra Nuova e 2124 indiani.

(11) Dei quali 1884 cinesi, 7691 giapponesi, 3374 di Terra Nuova e 2923 indiani.

(12) Dei quali 1887 cinesi e 2108 di Terra Nuova.

## Avvertimenti e consigli

### per gli immigranti italiani negli Stati Uniti

---

*A cura della Società Nazionale delle Figlie della Rivoluzione Americana, sezione di Connecticut, è stata pubblicata una "Guida degli Stati Uniti per l'emigrante italiano", compilata dal signor John Foster Carr (1), scrittore già noto per altre importanti pubblicazioni sulla emigrazione italiana, ispirate a sentimenti della maggiore benevolenza e del più vivo affetto verso di essa.*

*Della Società Nazionale delle Figlie della Rivoluzione Americana, che conta quasi ottantamila membri, fanno parte tutte le dirette discendenti da patrioti che presero parte alla rivoluzione che assicurò l'indipendenza degli Stati Uniti.*

*La Società tende a perpetuare quei principi che animarono gli Americani della fine del settecento a conquistare la libertà con ogni sacrificio personale.*

*La Sezione nel Connecticut dell'Associazione è benemerita per altre imprese a favore degli emigranti, per i quali ha aperto scuole serali di inglese e sale gratuite di lettura, fornite anche di libri e giornali in lingue straniere. E per lo stesso scopo per il quale aveva già iniziato corsi di conferenze in lingua italiana nelle scuole di America ha ora provveduto alla stampa della Guida del sig. John Foster Carr, per diffondere fra gli emigranti italiani una più sicura e precisa conoscenza*

---

(1) JOHN FOSTER CARR. — *Guida degli Stati Uniti per l'immigrante italiano*, pubblicata a cura della "Società delle Figlie della Rivoluzione Americana", Sezione di Connecticut. Stampata da Doubleday, Page & Company, New York, 1910.

*del paese che li ospita e dei diritti e dei doveri che hanno per le leggi locali.*

*Il Commissariato intende dare la maggiore diffusione alla Guida stessa, che contiene molte utili notizie e ottimi suggerimenti per le varie e non sempre facili contingenze della vita in cui i nostri emigranti agli Stati Uniti vengono spesso a trovarsi.*

*Riportiamo qui appresso, a titolo di saggio e per la particolare importanza che offre per essi, la parte che riguarda le leggi sociali degli Stati Uniti, e quella concernente l'igiene e la salute corporale.*

### **Come si diventa cittadino negli Stati Uniti.**

Non appena sbarcato negli Stati Uniti, chi intende farsi cittadino americano deve recarsi dinanzi ad un Tribunale Federale e dichiarare la sua intenzione di divenire cittadino americano. Ogni immigrante di oltre diciotto anni di età può fare in qualsiasi tempo tale dichiarazione. Per ottenere il certificato di questa dichiarazione di intenzione — ossia la *prima carta* — deve pagare la tassa di un dollaro.

In parecchie città degli Stati Uniti vi sono società che assistono gli immigrati nel disbrigo delle pratiche necessarie a divenire cittadino americano. Nella città di New York vi è l' "Italian-American Civic League", con ufficio al n. 498, West Broadway. In caso di bisogno in un'altra città o Stato, potete scrivere, per essere consigliato in proposito, a quella "League", o a qualsiasi giornale quotidiano italiano che si pubblichi negli Stati Uniti.

Dopo cinque anni di residenza continua negli Stati Uniti, e dopo almeno due anni e non più di sette da che avete avuto la prima carta, potete far domanda alla Corte per ottenere la piena cittadinanza. Per ottener ciò presentate la vostra prima carta e poscia dimostrate, mediante testimonianza di due cittadini consci del fatto, che voi avete vissuto continuamente in questo paese, senza

tornare in Europa, almeno per gli ultimi cinque anni, nell'ultimo dei quali voi avrete dovuto risiedere nello Stato ove ha sede il Tribunale a cui avete presentata la domanda di cittadinanza. Per dimostrare il periodo di residenza negli Stati Uniti dovete esibire un certificato di sbarco, che potete ottenere all'ufficio d'immigrazione del porto dove arrivaste. Per diventare cittadino dovete dichiarare che approvate la nostra forma di governo; provare che siete una persona di buona condotta morale e rispettosa delle leggi; giurare di sostenere la Costituzione degli Stati Uniti. Inoltre, dovete dimostrare di saper parlare l'inglese, a meno che non siate muto o vi siate stabilito su una terra pubblica quale "Homesteader".

Non potete divenire cittadino se non riuscite a spiegare al giudice, al quale avete presentata la domanda, l'ordinamento del governo americano, e il sistema che qui è seguito per fare ed amministrare le leggi.

La tassa per la registrazione della domanda di cittadinanza è di due dollari.

Novanta giorni dopo avere ottemperato a questi obblighi, dovete tornare in Tribunale insieme a due testimoni, e di nuovo dichiarare sotto giuramento che tutto quanto dichiaraste nella vostra domanda è vero. Se potete allora provare alla Corte in modo soddisfacente che siete idoneo a divenir cittadino, vi sarà concessa la carta di piena cittadinanza.

Per questa seconda dichiarazione è stabilita una tassa di due dollari.

*Ricordatevi che non vi sono altre tasse nè spese di nessun genere oltre quelle qui sopra menzionate.*

#### Osservazioni riguardo alla naturalizzazione e alla cittadinanza.

Gli anarchici ed i poligami non possono divenire cittadini degli Stati Uniti.

Qualsiasi straniero il quale, dopo aver dichiarato la sua intenzione di divenire cittadino americano (dopo, cioè, aver ottenuto

la prima carta di cittadinanza), serva per tre anni consecutivi quale marinaio su una nave mercantile americana, ha il diritto di chiedere la piena cittadinanza (di chiedere cioè la *seconda carta*), presentando il suo libretto di navigazione, dal quale risulti che egli ha servito per tre anni su una nave mercantile americana.

Chi nasce negli Stati Uniti è cittadino anche se i suoi genitori nacquero all'estero e non acquistarono mai la cittadinanza.

Quando una Corte ha conferita la cittadinanza a qualcuno, questi è cittadino americano in qualunque parte della Nazione si trovi. La sua carta di cittadinanza sarà valida dovunque per assicurargli il pieno godimento dei suoi diritti. Se la perde, può ottenerne un duplicato dalla Corte che gliela conferì.

Ogni emigrato, il quale nei cinque anni successivi a quello in cui ha acquistato la cittadinanza americana ritorna al paese nativo, oppure si trasferisce sul territorio di un'altra nazione, e vi fissa la sua residenza, non è più considerato come cittadino e perde tutti i diritti di cittadinanza americana.

Il cittadino americano può perdere il diritto al voto se commette un reato.

### Le leggi degli Stati Uniti.

Negli Stati Uniti si gode di grande libertà personale, e pochi sono i doveri che il Governo, sia quello federale, sia quello dei vari Stati, impone al cittadino. Esso si occupa poco della vita dell'individuo. Non gli domanda nemmeno di far registrare al municipio o all'ufficio di polizia la propria residenza. Ma il primo dovere imposto a tutti, tanto cittadini quanto stranieri, è l'ubbidienza alla legge. Spesso il nuovo arrivato, senza saperlo, contravviene a parecchie leggi, e viene punito severamente nonostante la propria ignoranza. Vi sono certe leggi speciali riguardanti l'istruzione ed il lavoro dei fanciulli, e talune particolari alla vita nelle affollate grandi città d'America, che il nuovo arrivato deve conoscere, se non vuole avere fastidi.

A questo riguardo abbiamo preso a modello le leggi dello Stato di New York, perchè questo Stato contiene circa la metà degli Italiani che attualmente sono negli Stati Uniti; e perchè le leggi di esso, qui citate, hanno servito di modello alle leggi di quasi tutti gli altri Stati importanti.

*È necessario studiar bene, con grande cura, tutte queste leggi.*

#### Armi nascoste.

Costituisce reato portare addosso od anche possedere corti randelli con impugnatura, che si possono facilmente nascondere, detti "billy"; bastoncini corti e flessibili terminanti con una palla di piombo, detti "slung shot"; sacchetti di sabbia e tirapugni detti "metal knuckles". Così pure costituisce reato portare o possedere pugnali e armi bianche insidiose, che la legge designa coi nomi di "dagger", "dirk" e "dangerous knife".

La pena per le infrazioni di questa legge può essere di sette anni di carcere.

Non c'è regola fissa riguardo alla lunghezza della lama e alla dimensione del coltello, ma l'ordinario coltello a serramanico con la lama lunga quanto il dito medio, che l'Italiano porta con sé venendo dal paese natio, è spesso considerato come arma pericolosa, e moltissimi Italiani sono stati arrestati appunto perchè portavano coltelli di questo genere.

Costituisce reato per chiunque portare addosso, nascosta, in qualsiasi città, borgata o villaggio, in quasi tutti gli Stati, qualunque genere di pistola od altra arma corta da fuoco, senza essere provveduto di apposita licenza scritta. La pena massima è di un anno di carcere.

Le contravvenzioni a questa legge vengono sempre punite severissimamente.

Costituisce anche reato per tutti coloro che non sono cittadini degli Stati Uniti il portare armi da fuoco o dannose, in qualsiasi luogo pubblico, in qualunque tempo. Questa disposizione non concerne le organizzazioni autorizzate, civili o militari, quando sfilano in parata.

### Ricatti e lettere minatorie.

Costituisce reato entrare in possesso della proprietà altrui, quando il consenso è ottenuto con l'uso della forza e della intimidazione.

Costituisce reato scrivere, mandare o consegnare ad altri lettere minatorie allo scopo di ottenere denaro od altro. Pena massima: 15 anni di carcere.

Costituisce inoltre reato scrivere, mandare o consegnare qualsiasi lettera, cartolina postale o scritto, pur non contenente specifiche minacce, con l'intento di arrecar molestia a chicchessia. Pena massima: un anno di carcere.

È pure contrario alla legge richiedere il pagamento di debiti per mezzo di cartolina postale.

### Giocchi d'azzardo.

Nello Stato di New York è proibita ogni forma di giuoco di denaro. Pena massima: 2 anni di carcere.

### Lotterie.

Costituisce reato il semplice possesso di un biglietto di lotteria, tanto se la estrazione abbia luogo in questo paese, quanto in un paese estero. Pena massima: 2 anni di carcere.

Costituisce reato partecipare alla estrazione di qualunque lotteria. Pena massima: 2 anni di carcere.

Così pure il vendere biglietti di lotteria. Pena massima: un anno di carcere.

Così pure far pubblicità per qualsiasi lotteria, per iscritto, mediante stampati o per mezzo di circolari. Pena massima: un anno di carcere.

### Insulti alla bandiera.

Costituisce reato il fare atto di disprezzo alla bandiera degli Stati Uniti o l'adoprarla a scopo di pubblicità commerciale.

### Licenze

Il venditore ambulante che traffica senza licenza, oppure contrariamente ai termini della sua licenza, o che rifiuta di mostrare la licenza all'agente o al cittadino che gliela domanda, è colpevole di reato. Pena massima: un anno di carcere.

### Oltraggi alla moralità pubblica.

Costituisce reato per ogni uomo aver relazione sessuale con una ragazza minore di 18 anni di età e con la quale non sia legalmente ammogliato. Pena massima: 10 anni di carcere.

Il fatto che la ragazza consenti alla relazione, o che essa sia di cattivo carattere, o che l'uomo la credesse maggiore di 18 anni non esime dalla pena.

Costituisce reato commettere atti osceni in strada, o usare in pubblico linguaggio sacrilego od osceno.

È un reato severamente punito in tutti gli Stati il percuotere la propria moglie.

### Bigamia.

Colui, la cui moglie vivente, o colei, il cui marito vivente, passa a nozze con un'altra persona è colpevole di bigamia. Pena massima: 5 anni di carcere.

Il fatto che la prima moglie o il primo marito viva in Italia e non sia mai stato in questo paese non esime dalla pena.

Se l'altra persona contrae il matrimonio conoscendone la natura bigama, è ugualmente colpevole di reato. Pena massima: 5 anni di carcere.

### Reati elettorali.

Procurare un falso certificato di naturalizzazione, allo scopo di votare in una elezione, è un reato punibile con 7 anni di prigione o con multa di dollari 1000, o con ambedue le pene.

L'elettore che riceve un dono o un prestito in denaro, o una promessa di impiego per sè o per un suo amico o parente, allo scopo di votare o di non votare, di iscriversi o di non iscriversi, è colpevole di reato punibile col carcere per non meno di un anno e con la perdita del diritto di voto per cinque anni.

#### **Trattamento degli animali.**

Colui che non provvede cibo ed acqua al proprio cavallo, o all'altrui cavallo a lui affidato, o che fa lavorare un cavallo zoppo o che abbia piaghe sotto i finimenti è colpevole di reato. Pena massima: un anno di carcere.

Tutti gli atti di crudeltà verso gli animali sono severamente puniti.

#### **Uso indebito di biglietti.**

Costituisce reato usare abusivamente un biglietto di corrispondenza "transfer", di "car", stradale o di "elevated", o di "subway", sia comprandolo da altri o vendendolo ad altri, sia cercando di usarlo dopo scaduto il periodo di validità. Pena massima: un anno di carcere.

#### **Regole d'igiene**

Costituisce reato sputare sul marciapiede, sul pavimento delle stazioni di strade ferrate, "elevated", ed altre, sul pavimento di qualsiasi pubblico edificio, come sale, chiese, mercati, o sul pavimento degli "street-cars", e dei "ferry-boats". Pena massima: un anno di carcere.

Sputare non è soltanto un'abitudine disgustosa, ma è una delle cause della diffusione della tubercolosi e di altre malattie.

Costituisce reato battere o scuotere, fuori delle finestre e sulla strada, tappeti, pedane, materassi, coltri, coperte o abiti, in modo che la polvere cada nella strada o in luoghi abitati; e così pure vagliare od agitare calce, ceneri, carbone, sabbia, capelli, peli, penne

o qualsiasi sostanza leggiera che il vento possa trasportare in luoghi donde parti di quelle sostanze possano passare nelle strade o in luoghi abitati. Anche sui tetti occorre fare grande attenzione di non fare polvere.

Non si deve gettare sulla strada nè carta straccia nè spazzatura. Costituisce reato gettare dalle finestre in istrada immondizie e rifiuti di qualsiasi genere.

Costituisce reato il tenere pollame vivo entro quella zona della città di New York che è coperta di fabbricati, senza averne ottenuto il permesso dal "Board of Health", (Ufficio municipale d'igiene), e così pure costituisce reato l'uccidere pollame nel territorio della città stessa.

#### Sicurezza pubblica.

È severamente proibito di ingombrare con oggetti di qualunque genere i "fire-escapes", o uscite di salvataggio in caso di incendio. Chi contravviene a questa disposizione è punibile con multa di dollari 10.

#### Caccia.

Costituisce reato uccidere uccelli selvatici, in qualsiasi stagione, senza avere il permesso di porto di fucile, tanto nella "stagione di caccia", che nelle altre stagioni. Pena massima: un anno di carcere.

Costituisce reato andare a caccia di tortore e di pettirossi in quasi tutti gli Stati.

Costituisce reato uccidere qualsiasi animale, in qualsiasi tempo, in un giardino pubblico.

#### Leggi importanti relative ai fanciulli.

Costituisce reato per chiunque il mendicare, raccattare stracci, fare il venditore ambulante, ecc. in compagnia di fanciulli. Parecchie donne che andavano in giro vendendo e portavano un fanciullo in braccio furono arrestate; il fanciullo venne consegnato alla

“ Children's Society „, e la merce sequestrata. Pena massima: un anno di carcere.

Abbandonare un fanciullo che non abbia ancora raggiunto i sei anni è un reato punibile con un massimo di 7 anni di carcere.

Colui che abbandona la propria famiglia, lasciando figli minori di 16 anni senza sostentamento, o che trascura di provvedere loro i mezzi di vivere secondo la propria condizione economica è colpevole di reato. Chi abbandona in tal modo la propria famiglia può essere arrestato nello Stato di New York, o esservi condotto da ogni Stato dell'Unione, ed incarcerato per due anni.

Le Corti hanno il diritto di togliere i fanciulli alla custodia dei genitori che li trattano crudelmente o che li hanno abbandonati. Oltre a ciò i genitori snaturati possono essere tradotti in giudizio e puniti con multa e prigione.

#### L'obbligo di frequentare la scuola.

Tutti i fanciulli fra i 6 ed i 14 anni che si trovano in buone condizioni mentali e fisiche hanno l'obbligo di frequentare un corso regolare di istruzione impartito in una scuola, od anche altrove, da un competente maestro, dal 1° ottobre al 1° giugno, per tanti giorni quanti sono quelli in cui è aperta la scuola pubblica.

I ragazzi e le ragazze fra i 14 ed i 16 anni, i quali non vanno a lavorare, sono parimente obbligati ad andare alla scuola pubblica o a frequentare un corso di istruzione uguale a quello dato nella scuola pubblica. I ragazzi e le ragazze fra i 14 ed i 16 anni che lavorano e che non hanno terminato il corso elementare delle scuole pubbliche, hanno l'obbligo di andare alla scuola serale per non meno di 6 ore alla settimana e per non meno di 6 settimane all'anno.

Il ragazzo o la ragazza che viola queste leggi, può essere arrestato e tradotto dinanzi ad un magistrato di polizia, il quale può chiuderlo in una “ truant school „, ossia in una scuola dove vengono rinchiusi i fanciulli colpevoli di negligenza nel frequentare la scuola.

I genitori che non obbligano i loro figli ad obbedire a questa legge possono venir condannati al pagamento di una multa ed al carcere. Si ricordi che questa legge è rigorosamente osservata.

#### Legge sul lavoro dei fanciulli.

Le leggi dello Stato di New York sono molto severe relativamente ai lavori nei quali possono essere impiegati fanciulli al di sotto di 16 anni. Nessuno può impiegare un fanciullo sotto i 14 anni, in qualsiasi genere di lavoro o di servizio, durante il periodo in cui sono aperte le scuole pubbliche. Nessun ragazzo fra i 14 ed i 16 anni può essere impiegato, se colui che lo impiega non riempie prima, nel suo ufficio, nella località dove il ragazzo dovrà lavorare, uno speciale modulo che si chiama "Employment Certificate", ossia certificato d'impiego. Il modulo per questo certificato d'impiego viene rilasciato soltanto dal "Board of Health", (Ufficio municipale d'igiene). La pena per chi non osserva questi regolamenti è di dollari 50 per ogni violazione di essi.

#### Ore di lavoro.

I minori di 16 anni di età non possono lavorare più di 9 ore al giorno. Chi non ha raggiunto i 18 anni non può lavorare oltre 10 ore al giorno; non può neppure guidare un ascensore rapido. Fra il 15 dicembre ed il primo gennaio, eccetto il sabato, le ragazze fra i 16 ed i 21 anni, impiegate in negozi, non possono lavorare più di 10 ore al giorno.

A nessun ragazzo sotto i 18 anni ed a nessuna donna sotto i 21 anni è permesso di pulire macchine che siano in moto. Nessun fanciullo può lavorare nella cantina (basement) di qualsiasi bottega senza averne ricevuto il permesso dal "Board of Health".

#### Legge riguardante i fanciulli che vendono giornali.

I ragazzi sotto i 10 anni non possono vendere giornali. I ragazzi fra i 10 ed i 14 anni possono venderli, ma soltanto fino

alle ore 10 di sera. Le ragazze sotto i 16 anni non possono venderli mai. I ragazzi che non hanno raggiunto o che sembrano non aver raggiunto i 14 anni, non possono vendere giornali se non si muniscono di un permesso e di un segno di riconoscimento, che vengono rilasciati dal " District Superintendent of the Board of Education ", ossia dal Soprintendente all'Ufficio della Istruzione Pubblica, nel distretto in cui il ragazzo risiede.

### Lavori proibiti ai fanciulli.

La legge punisce chi impiega i fanciulli a mendicare, a raccogliere stracci, avanzi di sigari, ossa o avanzi di macelleria, chi li impiega in qualsiasi genere di commercio ambulante al minuto o in qualunque occupazione girovaga, chi li esercita allo scopo di esporli come equilibristi, acrobati, lottatori, contorsionisti, cavallerizzi o ciclisti. È parimente contrario alla legge esporre fanciulli pazzi, idioti o deformati.

Colui che vende tabacco in qualsiasi forma ad un ragazzo che abbia, o che sembri avere meno di 16 anni, e colui che compra da fanciulli roba usata commette un reato punito dalla legge.

Costituisce pure reato il vendere liquori inebrianti a persone di età minore, tanto se i liquori servano per loro uso quanto se per uso di altri. Costituisce anche reato permettere a persone minori di età di trattarsi nei locali dove detti liquori vengono venduti.

### Leggi per la protezione degli operai.

Il sentimento dominante negli Stati Uniti è l'individualismo, e, quindi, poche sono le leggi in favore degli operai, come quelle regolanti l'orario di lavoro, quelle sull'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, contro le malattie e la vecchiaia, ecc., ecc.

Nello Stato di New York, e così pure negli altri Stati, e parimente per i lavoratori impiegati dal Governo Federale, l'orario giornaliero di lavoro è di 8 ore per tutti gli operai che dipen-

dono dalle accennate pubbliche amministrazioni. L'orario giornaliero legale per gli impiegati negli "street cars", "elevated lines", e "subways", nelle strade ferrate e nelle fabbriche di mattoni è di 10 ore, e così pure per gli impiegati nelle panetterie, farmacie e fabbriche di dolci.

È da notare che — sebbene non sia stabilito da nessuna legge — sta entrando nell'uso il limitare l'orario in tutti i lavori manuali a sole 8 ore al giorno.

Nello Stato di New York le donne non possono lavorare nelle fabbriche più di 10 ore al giorno.

#### Lavori in casa.

Per fare in casa qualsiasi genere di lavoro su qualsiasi articolo di vestiario che possa esser messo in vendita prima di essere lavato, è necessario avere uno speciale permesso. Le violazioni di questa legge danno diritto al padrone di casa di licenziare l'affittuario.

#### Infortunati sul lavoro.

Negli Stati Uniti l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro non è obbligatoria per legge. Tuttavia, in caso di infortunio avvenuto per negligenza del padrone, l'impiegato può procedere legalmente contro costui e può ricevere un compenso per il danno sofferto, purchè possa dimostrare:

1. Che egli stesso non contribuì, con la propria negligenza, a provocare il fatto che causò l'infortunio;
2. Che non continuò a lavorare dopo essersi accorto che il lavoro era divenuto pericoloso;
3. Che nessuno dei suoi compagni di lavoro può essere ritenuto responsabile di avere con la propria negligenza contribuito a provocare il fatto che ha causato l'infortunio.

Queste prove sono assai difficili. Negli Stati di Pennsylvania e Wisconsin, quando un operaio, che non sia cittadino americano, muore in seguito ad un infortunio sul lavoro, la vedova o i figli non hanno diritto a compenso di sorta, se non risiedono negli Stati Uniti.

### Consiglio importante.

A causa della mancanza di protezione legale è importantissimo che l'operaio usi la più grande attenzione, diligenza e sveltezza per evitare gl'infortuni. Ciò è ancora più importante se egli non sa l'inglese, e non è in grado perciò di comprendere gli avvertimenti che si danno a voce o che sono esposti in iscritto. Spesso la legge obbliga i padroni a prendere le precauzioni necessarie a proteggere i loro impiegati dagli infortuni durante l'esecuzione del lavoro loro affidato. Si raccomanda al lavoratore di guardare, prima di mettersi al lavoro, se quelle precauzioni sono state prese; e gli si raccomanda anche di star sempre molto attento, mentre lavora, per evitare i pericoli.

Nel caso che un operaio venga colpito da un infortunio, farà bene, nel proprio interesse, a scrivere subito al più prossimo ufficio consolare italiano, narrando minutamente come avvenne l'infortunio, e dando per esteso il proprio nome e cognome, la paternità, il nome del comune di nascita ed il nome, la paternità ed il luogo di nascita di due o più persone che erano presenti quando l'infortunio avvenne. Se non sa scrivere, faccia scrivere la lettera al Console italiano da un amico o da uno dei testimoni. Se siete colpito da infortunio sul lavoro, non firmate nessuna carta, specie se, per firmarla, vi vengono offerti regali, a meno che non vi siate prima consigliato in proposito con il Console italiano. Guardatevi bene da tutti gli avvocati e da tutti gli impiegati di avvocati, che in questi casi vi vengono attorno dicendo di volervi aiutare.

## Altre leggi importanti.

### Il riposo domenicale.

Ogni specie di cibo, eccetto la carne non cotta, può essere venduta la domenica. È permessa la vendita di qualsiasi genere di tabacco, come pure quella del latte, del ghiaccio e delle acque gassose, purchè venga fatta in località dove non si vendono liquori. Le frutta, i fiori, i dolci, i giornali, le droghe, le medicine e gli apparecchi chirurgici possono parimente essere venduti, purchè la vendita non sia fatta in modo chiassoso. Le botteghe di barbiere possono rimanere aperte fino all'una dopo mezzogiorno.

È proibita la vendita di bevande alcoliche di ogni genere, ed i locali in cui si fa la vendita di dette bevande alcoliche debbono essere assolutamente chiusi per tutta la domenica. È fatta eccezione per quei locali in cui le bevande alcoliche sono vendute come parte di un pasto.

I contratti fatti di domenica non sono validi, eccetto quelli aventi carattere di carità e di estrema necessità. Anche i documenti legali (eccetto i testamenti) e le cambiali fatti di domenica non sono validi.

### Interesse legale.

In ogni Stato vi sono leggi che stabiliscono l'interesse che può venir pattuito sui prestiti. Essa varia da Stato a Stato: in New York è del 6 per cento. Il far pagare un tasso più forte costituisce il reato d'usura, che è punito diversamente nei diversi Stati.

### Vendite a pagamenti rateali (Installment sales).

Secondo le leggi dello Stato di New York e di altri Stati le cose vendute a rate appartengono al venditore fino a che sia stata pagata l'ultima rata. Costituisce reato il vendere gli oggetti acquistati in questa maniera, prima di aver pagato l'ultima rata.

### Sfratto.

Quando un padrone di casa desidera licenziare un affittuario, deve prima rivolgersi alla Corte, ed il giudice intima all'affittuario, con un apposito avviso, di lasciar libera la località affittata, oppure di recarsi in Corte in un giorno designato nell'avviso e di esporre i motivi per cui non vuole sgombrare dalla località affittata. Il giudice non può obbligare un affittuario a recarsi in Corte prima di tre giorni o dopo cinque giorni dal dì in cui l'avviso è stato notificato. Così, se chi ha in affitto un appartamento non vuole andarsene, va in Corte il giorno indicato ed espone le sue ragioni. Se il padrone di casa vuole sfrattarlo per mancato pagamento della pigione, ed egli può pagarla e può, anche, pagare le spese degli atti legali, oppure può dar garanzia di pagamento entro 10 giorni, egli può aggiustar la cosa in questo modo. Se non ha danaro, e non può dar garanzie, può, per lo più, ottenere il permesso di trattenersi ancora per qualche giorno nella casa, prima che venga emesso l'ordine di sfratto, in modo da potersi sistemare altrove. Queste regole si applicano all'affitto di qualunque immobile.

### Matrimoni, nascite e decessi.

#### Matrimoni.

In quasi tutti gli Stati e Territori è necessario uno speciale permesso per contrarre matrimonio. Nei Territori di Alaska e New Mexico e nello Stato del North Carolina non vi è bisogno di permesso. Nel New Jersey coloro che risiedono nello Stato non hanno bisogno di permesso. In California, tanto l'uomo che la donna prima di sposare sono obbligati a fare una dichiarazione giurata.

Questi permessi sono concessi facilmente, senza le formalità che vengono richieste in Italia. In ogni Stato i matrimoni possono

essere celebrati tanto religiosamente, con l'assistenza di qualsiasi prete o ministro della religione, quanto civilmente, con l'assistenza di un ufficiale che abbia ricevuto dallo Stato il potere di unire in matrimonio. È dovere sia del prete o ministro di religione, sia dell'ufficiale, di registrare regolarmente presso le debite autorità gli avvenuti matrimoni. In molti Stati sono proibiti e punibili i matrimoni fra bianchi e neri o discendenti di neri, fra bianchi e indiani, o fra bianchi e cinesi. In altri Stati son proibiti i matrimoni fra e con persone affette da certe malattie, come tubercolosi, sifilide, ecc., oppure da imperfezioni mentali o fisiche.

Il matrimonio che un italiano contrae in America è riconosciuto in Italia, purchè sia stato celebrato in conformità della legge americana. All'italiano che intende ritornare definitivamente in Italia si consiglia vivamente nel proprio interesse ed a garanzia dei diritti civili suoi e dei suoi eredi, di dare avviso legale del proprio matrimonio al Sindaco del Comune d'Italia dove risiedeva prima di emigrare, inviandogli il certificato di matrimonio, vidimato dal Console italiano. Egli può ottenere il certificato dal giudice di pace, notaio pubblico o prete o ministro di religione che celebrò il suo matrimonio in America.

La donna americana che sposa un italiano diviene suddita italiana rispetto alla legge italiana, ma conserva la nazionalità americana rispetto alla legge americana; perde detta nazionalità se va a risiedere in Italia insieme al proprio marito.

L'italiano che torna in Italia per rimanervi, e che non ha precedentemente dato avviso legale del matrimonio contratto all'estero, è obbligato a fare iscrivere l'atto di matrimonio nei registri dello stato civile del Comune in cui fissa la propria residenza, non più tardi di tre mesi dal di del suo arrivo in Italia. In caso contrario incorre in una multa che può salire fino a 100 lire.

#### Nascite.

È dovere di ogni medico e di ogni ostetrica (levatrice), che abbia assistito alla nascita di un fanciullo, di darne denuncia

presso l'Ufficio locale del " Board of Health „, non più tardi di 30 giorni dal dì della nascita, indicando il nome del fanciullo, la data della nascita ed il nome dei genitori. Se non furono presenti alla nascita nè un medico, nè una ostetrica, quest'obbligo incombe ai genitori o al tutore.

#### Decessi.

Un cadavere non può essere trasportato da una città ad un'altra nè può essere seppellito senza permesso del " Board of Health „. Questo permesso può aversi presentando un certificato del medico curante del defunto, o di altra persona responsabile, nel quale siano indicati il nome del morto, la data e le circostanze del decesso.

Chi viola questa legge è punito col carcere.

#### Come si viaggia negli Stati Uniti.

Se dovete andare oltre New York, è meglio che comperiate il biglietto ferroviario in Italia o ad *Ellis Island*, perchè la speciale tariffa ridotta, di cui godono gli immigranti che arrivano in America in terza classe, non può essere applicata a coloro che sono già entrati negli Stati Uniti.

Inoltre, ricordate che vi è sempre una riduzione sulla tariffa normale per gruppi di 10 o più persone che viaggino insieme per la stessa destinazione. L'ammontare della riduzione varia secondo la linea ferroviaria e la distanza da percorrere. La tariffa media delle ferrovie è di 2 soldi e mezzo per ogni miglio.

Viaggiando in gruppi di 10 o più persone, essa viene ridotta a soli 2 soldi per miglio e per persona.

Le ferrovie e le linee di navigazione americane non fanno spendere niente per il trasporto di bambini sotto i cinque anni. Per quelli fra i cinque ed i dodici anni fanno pagare metà del prezzo. I passeggeri al disopra dei 12 anni pagano il biglietto

intero, come se fossero adulti. Tutte le Compagnie americane di ferrovie e di navigazione pubblicano orari e carte che si possono avere gratuitamente dietro richiesta.

Le Compagnie americane di strade ferrate e di navigazione trasportano gratuitamente il bagaglio fino a 150 libbre (circa 70 chilogrammi) per ogni persona. Quando il bagaglio supera questo peso, si deve pagare qualche cosa di più.

Per ogni cassa o valigia che consegnate all'ufficio dei bagagli, perchè venga spedita con lo stesso treno sul quale viaggiate voi, riceverete una contromarca di ottone o di carta, su cui è segnato un numero che corrisponde al numero di un'altra uguale contromarca, attaccata alla vostra cassa od alla vostra valigia. Quando arrivate a destinazione, potete ritirare il vostro bagaglio soltanto presentando la contromarca. In caso di perdita del bagaglio trasportato gratuitamente, la Compagnia rimborsa, in certi Stati, fino a \$ 100, in altri fino a \$ 150.

Molte stazioni americane son divise in due parti: una per gli uomini ed una per le donne. Agli uomini è sempre consentito di sedere nella sala di aspetto per le donne — a meno che essa non sia esclusivamente riservata alle donne — purchè non fumino e non sputino. La sala d'aspetto per le donne è preferibile perchè più pulita e più attraente.

Il vagone ferroviario degli Stati Uniti non è composto di scompartimenti separati, ma di sedili doppi, disposti uno dietro l'altro ai due lati del vagone, con uno stretto corridoio nel mezzo, che va da un'estremità all'altra del vagone.

Nei treni americani c'è una sola classe. Vi sono però i vagoni "Pullman", che sono elegantissimi e costano di più. Per viaggiare in questi vagoni bisogna comprare un altro biglietto oltre quello normale.

In tutti i vagoni americani c'è acqua da bere, ed ogni vagone è provveduto di due luoghi comodi separati, uno per gli uomini, sul quale è scritto *Men* (uomini), l'altro per le donne, sul quale è scritto *Women* (donne).

Ogni treno è provveduto d'un vagone per i fumatori (*smoking*

car). Negli altri vagoni, come pure nei *trolleys*, *subways* e *elevated* (nei carri elettrici, nelle ferrovie sotterranee e nelle ferrovie elevate) è assolutamente vietato fumare.

Sulle strade ferrate degli Stati Uniti che portano a luoghi molto lontani, corrono treni per immigrati e treni con vagoni-letto (*tourist's sleeping cars*). In questi ultimi i sedili vengono, durante la notte, trasformati in letti. Qualche volta sono attaccati a questi treni i *dining-cars*, ossia vagoni-restaurant.

Siccome il pranzare in quei vagoni costa assai caro, sarà bene che vi procuriate il cibo pel viaggio prima di salire in treno. Frequentemente si trovano *restaurants* nelle stazioni ferroviarie; ma se voi non siete abituati a viaggiare in America e non sapete quanto tempo il treno si ferma in quelle stazioni, correte il rischio di rimanere a terra. Perciò è meglio che facciate le provviste prima di partire.

Nei vagoni-*restaurants* (*dining-cars*) si può avere per un prezzo moderato latte, thè e caffè, ed in ogni *tourist's car* vi è una piccola stufa, su cui si possono riscaldare queste bevande.

Fino a che non avrete acquistato pratica nel viaggiare in America, dovrete far grande attenzione ai cambiamenti di treni. Assicuratevi bene che il treno in cui vi trovate è proprio quello con cui dovete viaggiare, e non abbiate paura nè vergogna di chiedere informazioni, anche se troverete, qualche volta, che gli impiegati ferroviari in America non sono gentili come in Italia.

Viaggiando negli Stati Uniti, prendete, quando vi è possibile, il piroscafo, perchè il viaggiare per mare costa assai meno che il viaggiare in ferrovia. Badate però che in tal modo non si prolunghi troppo il vostro viaggio.

I *carri elettrici*, le *diligenze*, gli *omnibus* son sempre a buon mercato; le carrozze e le vetture da nolo sono sempre care. Non fate uso di queste a meno che non vi siate costretto, e, prima di usarle, fissate bene il prezzo col conduttore o vetturino.

Quando arrivate alla stazione ferroviaria di qualche grande città, sarete circondati da uomini che molte volte portano sul petto della giacca o del cappotto una placca di metallo; essi si offriranno per portare il vostro bagaglio o per condurvi a destinazione. Voi potreste credere che costoro sieno agenti della Compagnia ferroviaria. Fate bene attenzione, perchè, invece, essi sono, per lo più, o vetturini privati, ovvero agenti di Compagnie di trasporti (*express*) o di carrozze, che fanno pagare forti tariffe per piccoli servizi.

Se avete bisogno di sapere quale strada dovete seguire, rivolgetevi ad una guardia (*policeman*), alla quale, se non sapete parlare in inglese, mostrerete l'indirizzo del posto dove siete diretto, indirizzo che le persone che viaggiano in America e che non conoscono l'inglese *debbono portare sempre scritto in maniera chiara e precisa*.

Nelle stazioni principali di New York troverete agenti della Società per gli immigranti italiani. Domandate di essi al vostro arrivo.

### In campagna si trova ricchezza e salute.

In America il prezzo dei generi alimentari è in continuo aumento. Questo fatto accresce i profitti che i lavoratori ricavano dai campi e dagli orti che lavorano, e dovrebbe costituire il più forte incentivo per spingere gli immigranti italiani verso la campagna, dove potranno lavorare e fare fortuna.

Non dovete lasciarvi illudere dai salari elevati che, qualche volta, si pagano agli operai nelle grandi città. Ricordatevi che i lavori in città, per lo più, sono soltanto temporanei e ricordatevi ancora che in città avvengono frequentemente crisi le quali gettano sul lastrico migliaia e migliaia di lavoratori. Mettete a confronto gli utili che un lavoratore può ricavare nella città e nella

campagna per un periodo non breve di tempo — due o tre anni — e vedrete subito che a qualunque operaio torna sempre maggior conto lavorare in campagna anzichè in città, perchè in città, anche quando si hanno salari elevati, i frequenti e talora lunghi periodi di disoccupazione fanno consumare tutti i risparmi che si possono accumulare nei buoni periodi.

Nel lavoro dei campi, invece, ogni uomo, per quanto povero, il quale, oltre ad una certa esperienza di agricoltura, abbia perseveranza, sia industrie e non manchi di senso comune, può divenire indipendente in breve tempo.

La vita in campagna è la più sana per voi e per la vostra famiglia. In campagna non siete soggetti a molte malattie comuni nelle grandi città, ed anche il benessere morale dei vostri figli è più sicuro.

Migliaia di Italiani hanno avuto straordinario successo in questo paese, tanto nella coltivazione dei campi, quanto in quella degli orti. Per riuscire basta che voi seguiate il loro esempio, facendo quel che essi hanno fatto, ed ecco in qual modo.

Cominciate modestissimamente. Se vi è possibile, trovate da lavorare in un podere o in un orto. Altrimenti, trovate lavoro vicino alla campagna o, meglio, in campagna. Imparate i sistemi seguiti dai coltivatori americani e le condizioni dei mercati, e presto vi accorgete che, nella coltivazione dei campi, sia per la grande produttività del suolo, sia per i buoni prezzi, è possibile fare molto più denaro qui che in Italia.

La coltivazione intensiva è quella che rende di più. Mettete i denari alla Banca; e quando avrete l'esperienza necessaria, comprate un piccolo podere (*farm*) e stabilitevi là *insieme alla vostra famiglia*, perchè è difficilissimo che un Italiano arrivi a far fortuna nella coltivazione dei campi o degli orti se è solo, senza famiglia, a causa del caro prezzo della mano d'opera.

In questo paese la terra costa poco, molto meno che in Italia. Con cento o duecento dollari potete comprarvi un paio d'acri di terra, adatti al giardinaggio, a non molte miglia di distanza da una grande città.

In ogni parte dell'Est, negli Stati di New York, di Massachusetts, di Connecticut, e negli altri Stati vi sono le così dette *abandoned farms*, ossia poderi abbandonati. Questi poderi non sono stati abbandonati perchè il loro terreno è cattivo, o perchè essi sono troppo distanti dai mercati. Al contrario, il terreno è ottimo, ed i mercati si trovano a distanza conveniente. I padroni di questi poderi li abbandonarono, molti anni fa, per trasferirsi nelle terre incolte degli Stati dell'interno, quando queste terre erano date gratuitamente a chiunque si obbligasse a coltivarle. Ora che la popolazione è aumentata, sono aumentati anche i prezzi dei generi alimentari, e siccome non esistono quasi più terre da distribuire gratuitamente, questi poderi abbandonati possono costituire la fortuna di chi li occupa e li coltiva come una volta.

Soltanto nello Stato di New York vi sono più di 7 milioni di acri di terra eccellente di questo genere che voi potete comprare al prezzo medio di 35 dollari l'acre; e parecchi di questi poderi hanno buone case a cui occorre fare soltanto piccole riparazioni. Il sistema di acquisto di questi poderi è molto comodo. In genere voi pagate subito un quarto o un quinto del prezzo; il resto lo pagate a rate, dopo aver venduti i raccolti. Spesso 300 dollari bastano per cominciare. Molti italiani comprano i poderi pur possedendo una somma minore, ed il primo anno tirano avanti lavorando anche per conto d'altri. Alcuni lavorano in città durante l'inverno.

Per sapere dove queste *abandoned farms* si trovano e quanto esse costano, scrivete al *Department of Agriculture*, che ha uffici nella capitale di ogni Stato. Per lo Stato di New York scrivete ad Albany, pel Connecticut scrivete a Hartford, pel Massachusetts a Boston, e così via (1).

*Diffidate delle agenzie che fanno pubblicità per la vendita di lotti e di beni immobili, specialmente di quelle che regalano*

---

(1) Se non sapete l'inglese, potrete procurarvi queste informazioni rivolgendovi all'Ufficio del Lavoro per gli immigranti italiani, 59 Lafayette Street, N. Y.

*un lotto ad ogni compratore. Moltissime di queste agenzie vendono terre che hanno pochissimo o nessun valore.*

### Terre governative.

Il Governo possiede terre fertilissime che vende a basso prezzo, ma queste sono quasi tutte nell'Ovest, e per recarvisi occorre un viaggio lunghissimo e costoso. Per fare una di queste compre a buon mercato occorre un capitale di almeno 500 dollari. Potete avere informazioni circa queste terre scrivendo al "Land Office", Washington, D. C. (1).

*Affitto di poderi.* — Molti Italiani hanno avuto successo prendendo in affitto dei poderi che si trovano in buone condizioni e pagandone il fitto annuo sia in denaro, sia mediante la divisione dei prodotti col padrone, come si fa in Italia, col sistema della mezzadria.

Per fittare un podere è spesse volte sufficiente, al principio, un capitale di 200 dollari.

### Italiani occupati nell'agricoltura negli Stati Uniti.

Nei sobborghi di tutte le nostre grandi città, gli Italiani hanno ora splendidi orti; ed hanno, inoltre, in ogni parte del paese, molte fiorenti colonie agricole, alcune delle quali sono fornite di tutte le comodità ed hanno tutti i vantaggi offerti dalla civiltà moderna. Esse hanno servizio postale quotidiano, telegrafo, telefono, chiese, scuole. Alcune di queste colonie hanno avuto un successo notevole, ma non bisogna dimenticare che il successo è dovuto al lavoro, ed esige *braccia di ferro e volontà d'acciaio*.

Divisi per Stati diamo qui sotto i nomi, le caratteristiche e la popolazione (italiana) delle principali colonie e gruppi di agricoltori italiani attualmente esistenti negli Stati Uniti:

---

(1) Vedi nota a pagina precedente.

ALABAMA — *Daphne*. — Colonia fondata nel 1890. Poderi da 10 a 25 acri. Si coltivano frutta, ortaggi e specialmente patate dolci. 250 abitanti, provenienti dal Tirolo, dagli Abruzzi e dalla Sicilia.

*Lambert*. — Colonia fondata nel 1893. Produce uva ed ortaggi. Popolazione 150, composta di Tirolesi.

ARKANSAS — *Tontitown*. — Poderi da 20 a 40 acri. Il prezzo di acquisto di essi fu originariamente di \$ 15 l'acero; ora è salito a 100 e 125 dollari. Ogni acro frutta in media \$ 100 l'anno. Produce uva, frutta, grani, bestiame. Popolazione 500 fra Romagnoli, Veneti e Marchegiani.

CALIFORNIA. — In questo Stato non vi sono grandi colonie italiane, specialmente a causa dell'alto prezzo dei terreni; ma in ogni parte dello Stato si trovano Italiani in piccoli, fiorentissimi gruppi. Molti sono in Amador County, dove dividono il loro tempo fra l'agricoltura e le miniere. Gli Italiani hanno prosperato molto in California, e le loro proprietà immobili hanno un valore di centinaia di milioni di dollari. Gli agricoltori italiani producono uva, pesche e ortaggi di ogni genere.

*Lodi*. — Vi è un vigneto cooperativo italiano fiorentissimo. vignaiuoli provengono quasi tutti dalla Liguria e dal Piemonte.

*Los Angeles*. — Gli Italiani fanno fortuna con la coltivazione degli ortaggi.

*San Francisco*. — Gli Italiani hanno orti bellissimi nei sobborghi della città.

*Stockton*. — Vi sono prosperi vigneti e campi di alfalfa (specie di foraggio), che danno molto guadagno agli Italiani.

COLORADO — *Denver*. — Ottimi orti.

*Pueblo*. — Orti.

CONNECTICUT. — Questo Stato offre molte opportunità a coloro che desiderano poderi a buon prezzo. Circa 600 Italiani, in gran parte Liguri, sono addetti all'agricoltura in questo Stato.

La colonia di *Glastonbury* è famosa per le sue pesche.

DELAWARE. — Non vi sono colonie italiane nè grandi nè pic-

cole, ma parecchi Italiani han fatto fortuna nel così detto *peach-belt*, la regione dove meglio crescono le pesche.

FLORIDA. — Non vi sono colonie agricole italiane, ma parecchi Italiani prosperano presso le città di *Pensacola* e di *Tampa*. Coltivano ortaggi, aranci e limoni. Alcuni si dedicano con profitto alla produzione delle pesche e lavorano nelle fabbriche di sigari. Il clima è caldo e piacevole d'inverno.

LOUISIANA. — Gli Italiani, oltre ad avere molte colonie agricole, sono sparsi dovunque in piccoli gruppi. Centomila all'incirca lavorano nelle piantagioni di canna da zucchero e negli zuccherifici. Coltivano anche frutta, ortaggi e cotone.

*Independence*. — Colonia di 1100 Siciliani, fondata verso l'anno 1885. Coltivano poderi da 20 a 70 acri. La terra, che fu comprata da \$ 2 a 5 l'acro, costa ora dai \$ 20 ai 100.

Produce specialmente fragole, delle quali furono spediti altrove, in un solo anno, 250 vagoni.

*Lake End*. — 500 abitanti italiani. Si coltiva con profitto il cotone. Una famiglia addetta a questo lavoro risparmiò in un anno \$ 1000.

*New Orleans*. — Orti fertilissimi nelle vicinanze di questa città. In essi alcune volte son possibili fino a 4 e 5 raccolti in un anno. Una famiglia ha ricavato dai 600 ai 1000 dollari all'anno dalla sola coltivazione della lattuga.

*Paterson*. — Colonia di 500 Siciliani.

MASSACHUSETTS. — Molte *abandoned farms* son coltivate con profitto dagli Italiani in molte parti dello Stato. Attorno a Boston si trovano ottimi orti coltivati da Italiani.

MISSISSIPPI. — Molti Italiani hanno trovato il clima di questo Stato aggradevole come quello della Louisiana, e il suolo è altrettanto ricco. Centinaia di costoro sono padroni di case ed orti in *Canton*, *Gulfport* e *Natchez*. Vi sono numerosi gruppi di Italiani che coltivano cotone a mezzadria fra *Vicksburg* e *Memphis*, nelle vicinanze di *Greenville*, *Friarspoint*, *Luda*, *Shelby* e *Rosedale*. Essi provengono in gran parte dal Bolognese e dalle Marche.

MISSOURI — *Knobview* o *Montebello*. — Colonia di 300 Italiani che coltivano frutta e grani ed allevano pollame e pecore.

*Marshfield*. — Popolazione di circa 100 Tirolesi. Coltivano meli, granaglie ed allevano bestiame.

*Verdelia*. — Colonia nota per la coltivazione di pesche.

NEW JERSEY. — Questo Stato offre molte buone occasioni all'agricoltore ed all'ortolano. La terra è a buon mercato e le città ed i mercati sono vicini. Anche qui le colonie agricole italiane hanno avuto splendidi risultati.

*Hammonton*. — Colonia di 2000 Italiani, in gran parte Siciliani o Meridionali. Coltivano 5000 acri. Parecchi lavorano nelle vicine fabbriche. Coltivano vigne, fragole, more di macchia, frutta e patate dolci. Attorno ad Hammonton sono sorte altre piccole colonie e cioè: *Elm*, *Rosedale*, *Winslow*, *Waterton* e *Dunbarton*.

*Vineland*. — La più fiorente colonia italiana degli Stati Uniti. Popolazione 6000 abitanti, quasi tutti Siciliani. Fondata nel 1873. Poderi da 10 a 160 acri. Il valore dei beni immobili appartenente a Italiani ascende a \$ 3,800,000. Il terreno può comprarsi al prezzo di 20 a 25 dollari all'acero; pagamento parte in contanti al momento dell'acquisto, il resto in piccole rate. Una famiglia ricavò in un anno \$ 9000 dalla sola coltivazione delle patate dolci. Presso Vineland vi sono le piccole colonie di *Nuova Italia*, *Garden Road*, *New Field*, *Landisville*, *Minitola*, *Oak Road*, *Millville* e *Bridgeton*. Inoltre sonvi ortolani italiani presso tutte le grandi città del New Jersey.

NEW YORK. — In questo Stato gli Italiani esercitano l'orticoltura con grande successo intorno alle grandi città, in specie New York e Brooklyn. Le loro piccole colonie qui e nel Long Island son troppo numerose per menzionarle in questo elenco.

*Fredonia*. — Colonia di 2000 Siciliani che guadagnano circa 75 dollari all'anno per ogni acro di terra che coltivano. Fondata nel 1895. I coloni lavorano anche nelle fabbriche. In un anno spedirono 9000 vagoni di uva e fecero due milioni e mezzo di "galloni" di vino. Pure nel *grape belt* o regione dell'uva, di

questo Stato, e lungo la riva meridionale del Lago Erie, vi sono *Brant, Farham, North Collins*. Nello Stato di New York esistono colonie italiane anche ad *Avon, Geneseo* e *Mount Morris*. A *Cannastota* vi è una colonia di 500 Italiani che coltivano ortaggi a mezzadria.

**NORTH CAROLINA.** — Questo Stato presenta splendide opportunità per l'agricoltore italiano. Il suolo è fertile; la primavera precede di parecchie settimane quella del Nord, e perciò l'orticoltura è vantaggiosa per il facile esito delle primizie nelle grandi città del Nord.

*St. Helena*, presso Wilmington. — Colonia di 300 Veneti. La terra può dare fino a § 100 di profitto per acro. Produce fragole, granturco, patate ed altri legumi e verdure.

*Valdese*. — Colonia di 350 Piemontesi, fondata nel 1893.

**OHIO.** — Molti Italiani vi lavorano nella regione vinicola lungo il Lago Erie.

**PENNSYLVANIA.** — Gli Italiani hanno orti presso tutte le grandi città. Prosperano anche con i loro vigneti lungo la riva meridionale del Lago Erie.

*West Philadelphia*. — Orti.

*Chester*. — Orti.

*Rosetta*. — Orti.

L'amministrazione della città è nelle mani degli Italiani.

**RHODE ISLAND** — *Providence*. — Orti.

**SOUTH CAROLINA.** — C'è una colonia di Siciliani presso *Charleston*, a *Ganqi*.

**TENNESSEE** — *Memphis*. — Orti che danno grandi profitti, specie nella piccola colonia di *Alessandrina*, abitata da circa 300 Italiani.

**TEXAS.** — Ogni anno si fonda una nuova colonia italiana nel Texas. Fiorentissimi mercati per ortaggi sono *Dallas, Houston* e *San Antonio*. Le piccole colonie sono troppo numerose per menzionarle qui.

*Bryan*. — La più nota colonia. 4000 Siciliani. Poderi dai 30 ai 160 acri. Producono cotone, granturco, suini e pollame.

*Dickinson.* — 500 Siciliani. Orti.

*Montague.* — Cotone e bestiami. 200 abitanti italiani.

UTAH. — Molti Italiani hanno avuto molto successo lavorando orti nelle fertili vallate che si trovano presso *Salt Lake City.*

VIRGINIA — *Alexandria.* — Orti.

*Norfolk.* — Orti.

WASHINGTON — *Seattle.* — Orti.

WYOMING — *Cheyenne.* — Orti.

### Importanza di curare la propria salute.

Le condizioni di vita in America non sono uguali a quelle d'Italia; e poichè gli Italiani non le conoscono bene, corrono il rischio di soffrir gravi conseguenze, particolarmente nei primi tempi della loro residenza in questo paese. Essi vengono colpiti da infortuni, perchè l'impiego di macchine è qui assai più esteso che in Italia, e cadono vittime di malattie perchè le condizioni della vita e quelle del lavoro sono diverse.

Il capitale dell'operaio consiste in un corpo forte e sano; ma quando gli uomini vivono affollati — come avviene nelle case delle città e nelle capanne dei campi di lavoro — la loro vitalità ne soffre, e quando la vitalità diminuisce, l'organismo è facilmente soggetto a contrarre malattie, come la polmonite e, peggio ancora, la tubercolosi. Un gran numero di Italiani che sono arrivati qui sani e robusti sono morti di tubercolosi nei primi tre anni dal loro arrivo.

Per evitare le malattie e l'indebolimento fisico bisogna tenersi molto puliti, mangiare bene, vivere all'aperto quanto più si può e dormire in stanze ben ventilate.

In America non fa mai male dormire con le finestre aperte. Se vi sono zanzare, si mettano reti alle finestre. La miglior cura

delle malattie è la prevenzione. Bisogna evitare l'aria cattiva, il cibo cattivo, l'acqua cattiva e le cattive abitudini.

### Regole per mantenersi sani.

Acqua pura, cibo puro, corpo pulito, abiti netti, casa pulita, strade pulite. Tutto ciò contribuisce a mantenerci sani.

Tenete le mani pulite, specialmente quando mangiate. Le unghie, quando sono lunghe e sporche, possono albergare miriadi di germi d'infezione.

Pulizia, luce di sole ed abbondanza di aria pura proteggono il sano ed aiutano il malato. Quasi sempre esse sono le migliori medicine.

Mangiate le qualità di cibi che più vi piacciono. È necessario che variate i cibi. Non usate bevande forti. Bevande forti fanno uomini deboli. Bevete ogni giorno molta acqua. L'acqua aiuta la digestione e la circolazione del sangue. Essa porta via i rifiuti del corpo. Ma bevete acqua pura. Quando non è pura, l'acqua può portare la febbre tifoidea ed altre malattie. Preferite acqua di pozzo, purchè il pozzo sia lontano da stalle e fogne. Se l'acqua non è chiara, bollitela prima di usarla. Bollendo l'acqua si distrugge quanto è in essa che può causare malattie.

Non date mai nè vino nè birra ai fanciulli. Quando i fanciulli prendono queste bevande, non mangiano abbastanza e soffrono talvolta di svenimenti nella scuola. Le bevande alcoliche sono troppo eccitanti e impediscono lo sviluppo naturale del corpo giovanile.

Il bagno porta via il sudiciume che chiude i pori della pelle, il sudore e gli altri rifiuti del corpo; rende la pelle pulita e morbida; dà tono e forza a tutta la persona; prolunga la vita. Fate il bagno di tutto il corpo una volta al giorno.

### Al mercato.

Comprate soltanto cibi freschi e puliti. La carne ed il pesce che comprate debbono sempre essere freschi.

Non comprate nè pane nè paste dolci in panetterie sporche.

Il vostro macellaio e colui che vende gli altri generi alimentari sono persone a cui piace tenersi puliti? Sono puliti i loro impiegati?

Colui che vende il latte ed il burro, li tiene coperti? Li ripone in luogo fresco e pulito? Servitevi da un lattaio che abbia mani pulite, abiti puliti, carretto pulito, e che tenga puliti i recipienti e le bottiglie che usa.

La tubercolosi, che uccide cinque milioni di persone all'anno, può essere trasmessa per mezzo del latte infetto. Non dimenticate che il latte sporco può financo uccidere il vostro bambino.

Quando aprite scatole di carne in conserva, osservate che il contenuto non abbia muffa verdognola. Fate attenzione di non usare il contenuto delle scatole che sono gonfiate nel mezzo del coperchio. Tanto nel primo quanto nel secondo caso la carne contenuta nelle scatole ha principiato a guastarsi e non deve essere usata.

Non comprate mai generi alimentari venduti a prezzi di così detto "buon mercato".

### In cucina.

Tenete tutti i generi alimentari coperti, nell' "ice-box" (ghiacciaia) o nella dispensa. Non lasciate mai il latte scoperto da nessuna parte. Parimente non lo tenete in stanze calde o nell' "ice-box" quando in questo non c'è ghiaccio. Riparatelo dalle mosche.

Lavate bene, prima di mangiarli, la carne, il pesce, le erbe e le frutta.

Usate piatti ben puliti e cibi cotti di fresco.

Le mani di chi cucina debbono esser pulite. Molti casi di febbre tifoidea e di altre malattie sono stati contratti mangiando cibi cotti da un cuoco che aveva le mani sporche.

Guardate che in casa vostra, e specialmente in cucina, non vi sieno mosche. Esse sono causa di molte malattie. Il grassume e la sporcizia le attirano.

Anche i topi, le cimici, gli scarafaggi (bacarozzi) trasportano germi di infezione. Rammentatevi però che anche questi animali non vivono in luoghi dove la pulizia è ben curata.

#### Modo di spazzare e spolverare.

La polvere contiene germi che causano malattie. Perciò, quando spazzate e spolverate, cercate di far meno polvere che potete. Il miglior modo di spazzare è quello di bagnare bene un giornale, farlo a pezzettini, e spargere questi sul pavimento. In tal modo la polvere rimane attaccata alla carta, e voi spazzate bene senza sollevarla. La miglior maniera di spolverare è di adoperare un cencio leggermente bagnato, lavandolo bene quando si è finito.

#### Avvertenze generali.

È dovere del cittadino di fare il possibile per mantenere in buona salute sè stesso ed i propri simili.

Spazzatura e ceneri debbono venir prontamente poste negli appositi recipienti.

Dove le condizioni igieniche non sono buone, sia a causa delle latrine, sia a causa delle tubature, o del modo con cui si dispone della spazzatura, bisogna liberamente ed immediatamente fare un reclamo all'Ufficio d'igiene ("Board of Health"). In America tutti fanno così, perchè questo è l'uso, e voi dovete fare come fanno gli Americani.

In tutte le città d'America il "Board of Health" gode di grande autorità. Esso può obbligar chicchessia a tenere in condizioni igieniche la casa e le stanze in cui vive. Può obbligare i padroni delle case a tenere in condizioni salubri le botteghe e le fabbriche. In ogni città d'America esso sorveglia affinchè i generi

alimentari siano tenuti come si deve nelle botteghe in cui sono venduti. I "Boards of Health", delle grandi città mandano i loro ispettori a visitare ogni parte della campagna donde proviene il latte che si vende in città. Il "Board of Health", pubblica e distribuisce gratuitamente (in New York, ed in qualche altra città, anche in lingua italiana) in gran numero apposite circolari, nelle quali è detto come si deve aver cura dei bambini, come si deve nutrirli, come si deve usare il latte sterilizzato, il quale ha salvato da morte migliaia di creature. Altre circolari danno consigli per la cura di varie malattie, come la tubercolosi; altre trattano dei modi di mantenere e preparare i cibi e del sistema di vita in generale. Tutte queste pubblicazioni possono aversi gratuitamente, ed è importantissimo per chi non conosce le condizioni della vita in America di procurarsele.

Il "Board of Health", sorveglia anche la salute dei fanciulli nelle scuole, e fa, per mezzo dei suoi medici, frequenti esami degli occhi, orecchi, denti, gola, ecc., degli scolari. Il fanciullo malaticcio è sempre in ritardo negli studi. Sono soltanto gli scolari sani che fanno progressi.

Le grandi città degli Stati Uniti offrono molti vantaggi igienici e piacevoli, ed approfittare di essi non costa nulla, perchè tutte le spese sono sostenute dal Comune.

Vi sono grandissimi bagni pubblici; grandi piazze ("play-grounds",) dove i fanciulli si divertono all'aria libera, sotto la vigilanza di appositi incaricati, ed a questi "play-grounds", sono annesse palestre ginnastiche per uomini e ragazzi.

A New York, lungo il fiume, vi sono moli adibiti alla ricreazione pubblica ("recreation piers",), che si avanzano nel fiume, e sui quali le madri possono condurre i loro fanciulli nella stagione calda. È piacevolissimo trattenersi la sera su questi moli, e spesso bande musicali vi tengono concerti. Anche i giardini pubblici, nei quali si tengono frequentemente concerti, offrono continuamente all'abitante della città l'occasione di prendersi un piacevole riposo e di respirare l'aria buona nei vasti luoghi alberati.

### Consigli da seguire in caso di malattia.

Guardatevi dagli istituti medici (" Medical Institutes, ") che fanno pubblicità nei giornali italiani, e che danno a credere di guarire qualunque malattia, anche se incurabile. Essi vi prenderanno il denaro e spesso peggioreranno il vostro male. Guardatevi dalle medicine patentate e specialmente da quelle per i fanciulli.

Quando siete malati e non avete mezzi, andate ad un ospedale o ad un dispensario. Gli ospedali americani sono sussidiati dalle Amministrazioni pubbliche o mantenuti con donazioni di persone ricche. Essi sono gratuiti per la povera gente. Sono splendidamente forniti e tanto i ricchi quanto i poveri vi vengono trattati con uguale attenzione e delicatezza. Oltre gli ospedali di carattere generale, nelle grandi città vi sono anche ospedali speciali: ospedali di maternità, ospedali per fanciulli, ospedali per malattie determinate, come cancro, tubercolosi, malattie contagiose, malattie degli orecchi, degli occhi, della gola, ecc. In New York vi sono anche due ospedali per gli Italiani: uno, l'Italian Hospital, che si trova ai n. 165-167, West Houston Street, l'altro, il Columbus Hospital, che si trova al n. 226, East 20th Street.

### La tubercolosi.

Nella grande maggioranza dei casi, la tubercolosi, che prima si considerava come incurabile, non è una malattia fatale. Si può quasi sempre curarla se viene scoperta presto. Se soffrite di tosse e di catarro continui, potete essere in pericolo, e dovete subito farvi visitare da un medico o andare a farvi esaminare in un ospedale o in un dispensario. Se risulta che avete la tubercolosi, non vi lasciate imbrogliare con cure specifiche, sistemi speciali, medicinali per i quali vien fatta tanta pubblicità sui giornali italiani. La sola cura consiste in aria pura, sole, vita all'aperto e cibi nutrienti.

Il " Board of Health, " di New York, come pure quello di altre città, pubblica le regole che si debbono seguire per curare la tu-

bercolosi. Se non avete mezzi per procurarvi il consiglio di un bravo medico, rivolgetevi alla Clinica Morgagni (No. 173, West Houston Street, primo piano, New York City), un istituto italiano che prende speciale cura dei tubercolosi poveri e provvede, ove sia necessario, al loro invio nei sanatori.

#### Malattie contagiose.

Il medico che cura una persona affetta da una malattia contagiosa ha il dovere di riferire al "Board of Health", circa la natura della malattia. Il "Board of Health", ha facoltà di isolare qualunque persona affetta da malattia contagiosa.

Se un proprietario affitta un appartamento sapendo che questo è infetto, e non previene di ciò chi vuol prenderlo in fitto, è responsabile di tutti i danni che possono derivare dalla infezione.

Le persone colpite da malattia contagiosa possono essere portate agli ospedali ed esservi trattenute. Colui che soffre di malattia contagiosa e che si espone in luogo pubblico o che espone in luogo pubblico altra persona ugualmente malata, può essere punito.

#### Vaccinazione.

La vaccinazione non è obbligatoria per legge, ma a chi non è vaccinato può venir proibito lo sbarco negli Stati Uniti. I ragazzi non vaccinati corrono il rischio di non essere ammessi nelle scuole.

## Atti del Commissariato dell'emigrazione

### 1. — Deliberazione circa l'impianto di apparecchi radiotelegrafici sui piroscafi in servizio di emigrazione (1).

#### IL COMMISSARIATO DELLA EMIGRAZIONE

Visto l'art. 11 del R. Decreto n. 130, del 14 marzo 1909, che modifica il titolo IV del Regolamento sull'emigrazione approvato con R. Decreto n. 375, del 10 luglio 1901;

Visto la Legge 30 giugno 1910, n. 395, sulla radiotelegrafia e radiotelefonìa;

Ritenuto che l'impianto degli apparecchi radiotelegrafici e radiotelefonici sia da considerarsi, nelle attuali condizioni del servizio dei trasporti marittimi, come indispensabile sui piroscafi in servizio di emigrazione;

D'accordo col Ministero della marina;

#### DELIBERA

A partire dal 1° gennaio 1911, tutti i piroscafi iscritti in patente di vettore di emigranti dovranno essere muniti di apparecchio radiotelegrafico in condizioni di perfetto funzionamento.

La Commissione permanente consultiva istituita dalla legge 30 giugno 1910, n. 395, determinerà la potenzialità dei detti apparecchi e le modalità tecniche ed economiche per il loro uso.

Roma, 28 ottobre 1910.

*Il Commissario generale*

LUIGI ROSSI.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 4 novembre 1910, n. 256.

## 2. — Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° settembre al 31 dicembre 1910.

Pubblichiamo qui appresso i noli massimi per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1910. I detti noli sono stati approvati dal Commissariato dell'emigrazione con deliberazione dell'8 agosto 1910, pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del 16 stesso mese.

### Linee degli Stati Uniti.

(Dall'Italia a Nuova York).

#### Navigazione Generale Italiana.

Duca di Aosta . . . . .	210
Duca degli Abruzzi . . . . .	210
Duca di Genova . . . . .	210
Liguria . . . . .	200
Lombardia . . . . .	200
Lazio . . . . .	195
Sannio . . . . .	195

#### La Veloce.

America . . . . .	210
Oceania . . . . .	210
Europa . . . . .	200
Italia . . . . .	200
Brasile . . . . .	200
Argentina . . . . .	200
Savoia . . . . .	200
Città di Milano . . . . .	178
Città di Torino . . . . .	178

#### Lloyd Italiano.

Mendoza . . . . .	200
Cordova . . . . .	200
Indiana . . . . .	200
Luisiana . . . . .	200
Virginia . . . . .	200
Florida . . . . .	200

#### Cyp. Fabre & C.ie

Venezia . . . . .	200
Madonna . . . . .	200
Germania . . . . .	195
Roma . . . . .	195

#### Anchor Line.

Italia . . . . .	185
Perugia . . . . .	178
Calabria . . . . .	178

#### Hamburg-Amerika Linie.

Deutschland . . . . .	200
Moltke . . . . .	200
Hamburg . . . . .	200
Batavia . . . . .	175

#### Italia (1).

Ancona . . . . .	210
Verona . . . . .	210
Taormina . . . . .	210
Siena . . . . .	195
Bologna . . . . .	195
Ravenna . . . . .	190
Toscana . . . . .	190

(1) Gli stessi noli anche per Filadelfia.

*Segue: Linee degli Stati Uniti.*

(Dall'Italia a Nuova York).

Norddeutscher Lloyd.		Compagnia Transatlantica di Barcellona.	
Berlin . . . . .	210	Manuel Calvo . . . . .	175
Kaiser Wilhelm der Grosse	200	Antonio Lopez. . . . .	175
Königin Luise. . . . .	200		
König Albert . . . . .	200	Siculo-Americana.	
Prinzess Irene. . . . .	200	San Giorgio . . . . .	200
Barbarossa . . . . .	200	San Giovanni . . . . .	195
Friedrich der Grosse . .	200		
Neckar . . . . .	195	Lloyd Sabauda.	
		Tomaso di Savoia . . . .	210
		Principe di Udine . . . .	210
		Re d'Italia . . . . .	200
White Star Line.		Principe di Piemonte . .	200
Cedrie . . . . .	200	Regina d'Italia . . . . .	200
Cretic. . . . .	200		

(Dall'Italia a Nuova Orleans).

Navigazione Generale Italiana		La Veloce.	
Duca di Aosta. . . . .	235	America . . . . .	235
Duca degli Abruzzi. . . .	235	Oceania . . . . .	235
Duca di Genova . . . . .	235	Europa . . . . .	235
Liguria . . . . .	225	Italia . . . . .	225
Lombardia . . . . .	225	Brasile . . . . .	225
Lazio . . . . .	220	Argentina . . . . .	225
Sannio . . . . .	220	Savoia . . . . .	22
		Città di Milano . . . . .	203
		Città di Torino . . . . .	203

**Segue : Linee degli Stati Uniti.**  
(Dall'Italia a Nuova Orleans).

Lloyd Italiano.		Taormina . . . . .	235
Mendoza . . . . .	225	Siena . . . . .	220
Cordova . . . . .	225	Bologna . . . . .	220
Indiana . . . . .	225	Ravenna . . . . .	215
Luisiana . . . . .	225	Toscana . . . . .	215
Virginia . . . . .	225		
Florida . . . . .	225	Anchor Line.	
		Italia . . . . .	210
Italia.		Perugia . . . . .	205
Ancona . . . . .	235	Calabria . . . . .	205
Verona . . . . .	235		

(Dall'Italia a Boston).

Navigazione Generale Italiana.		Lazio . . . . .	195
Duca di Aosta . . . . .	210	Sannio . . . . .	195
Duca degli Abruzzi . . . . .	210		
Duca di Genova . . . . .	210	White Star Line.	
Liguria . . . . .	200	Celtic . . . . .	200
Lombardia . . . . .	200	Romanic . . . . .	200
		Canopic . . . . .	200

(Da Modane a Nuova York, via Le Hâvre).  
Compagnie Générale Transatlantique (1).

La Provence . . . . .	200	La Touraine . . . . .	195
La Lorraine . . . . .	200	Chicago . . . . .	195
La Savoie . . . . .	200		

(1) La *Compagnie Générale Transatlantique* è autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Modane-Nuova York, via Le Hâvre, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'Alta e Media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Il trasporto in ferrovia da Modane fino all'Hâvre è a tutte spese della Compagnia. Inoltre gli emigranti hanno diritto al trasporto gratuito, oltre che delle valigie, anche dei bagagli, da Modane a Nuova York. Solo per bagagli troppo voluminosi e in circostanze speciali essi possono essere tenuti a pagare qualche compenso determinato secondo i casi.

A Modane gli emigranti riceveranno, prima di partire, una refezione fredda provveduta dalla Compagnia.

## Linea del Brasile.

(Dall' Italia a Rio de Janeiro e Santos).

<b>Navigazione Generale Italiana.</b>			
Re Vittorio . . . . .	200	Italia . . . . .	189
Regina Elena . . . . .	200	Brasile . . . . .	189
Principe Umberto . . . . .	200	Argentina . . . . .	189
Umbria . . . . .	189	Savoia . . . . .	189
Sicilia . . . . .	189	Città di Milano . . . . .	167
Sardegna . . . . .	189	Città di Torino . . . . .	167
Liguria . . . . .	189		
Lombardia . . . . .	189	<b>Ligure-Brasiliana.</b>	
Lazio . . . . .	184	Re Umberto . . . . .	171
Sannio . . . . .	184	Rio Amazonas . . . . .	169
		Minas . . . . .	169
<b>Transports Maritimes à vapeur.</b>		<b>Italia.</b>	
Paraná . . . . .	184	Ancona . . . . .	200
Plata . . . . .	184	Verona . . . . .	200
Pampa . . . . .	184	Taormina . . . . .	200
Formosa . . . . .	184	Siena . . . . .	184
Espagne . . . . .	176	Bologna . . . . .	184
Italie . . . . .	169	Ravenna . . . . .	179
Algérie . . . . .	169	Toscana . . . . .	179
France . . . . .	169		
<b>Lloyd Italiano.</b>		<b>Lloyd Sabauda.</b>	
Principessa Mafalda . . . . .	210	Tomaso di Savoia . . . . .	200
Mendoza . . . . .	189	Principe di Udine . . . . .	200
Cordova . . . . .	189	Re d'Italia . . . . .	189
Indiana . . . . .	189	Principe di Piemonte . . . . .	189
Luisiana . . . . .	189	Regina d'Italia . . . . .	189
Virginia . . . . .	189		
Florida . . . . .	189	<b>Hamburg-Amerika Linie.</b>	
<b>La Veloce.</b>		Moltke . . . . .	189
America . . . . .	200	Hamburg . . . . .	189
Oceania . . . . .	200	Batavia . . . . .	165
Europa . . . . .	189		

**Linea del Plata.**

(Dall' Italia a Montevideo e Buenos Aires).

<b>Navigazione Generale Italiana.</b>		Città di Milano . . . . .	181
Re Vittorio . . . . .	215	Città di Torino . . . . .	181
Regina Elena . . . . .	215	<b>Lloyd Italiano.</b>	
Principe Umberto . . . . .	215	Principessa Mafalda . . . . .	225
Umbria . . . . .	201	Mendoza . . . . .	201
Sicilia . . . . .	201	Cordova . . . . .	201
Sardegna . . . . .	201	Indiana . . . . .	201
Liguria . . . . .	201	Luisiana . . . . .	201
Lombardia . . . . .	201	Virginia . . . . .	201
Lazio . . . . .	196	Florida . . . . .	201
Sannio . . . . .	196	<b>Transports Maritimes à vapeur.</b>	
<b>Italia.</b>		Paraná . . . . .	196
Ancona . . . . .	215	Plata . . . . .	196
Verona . . . . .	215	Pampa . . . . .	196
Taormina . . . . .	215	Formosa . . . . .	196
Siena . . . . .	196	Espagne . . . . .	169
Bologna . . . . .	196	Italie . . . . .	176
Ravenna . . . . .	186	Algérie . . . . .	176
Toscana . . . . .	186	France . . . . .	176
<b>La Veloce.</b>		<b>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</b>	
America . . . . .	215	Manuel Calvo . . . . .	181
Oceania . . . . .	215	Antonio Lopez . . . . .	181
Europa . . . . .	201		
Italia . . . . .	201		
Brasile . . . . .	201		
Argentina . . . . .	201		
Savoia . . . . .	201		

*Segue: Linea del Plata.*

(Dall'Italia a Montevideo e Buenos Aires).

<b>Ligure-Brasiliana.</b>		<b>Principe di Piemonte . . . . .</b>	201
Re Umberto . . . . .	173	Regina d'Italia . . . . .	201
Rio Amazonas . . . . .	171		
Minas . . . . .	171	<b>Hamburg-Amerika Linie.</b>	
		Moltke . . . . .	201
<b>Lloyd Sabaud.</b>		Hamburg. . . . .	201
Tomaso di Savoia . . . . .	215	Batavia . . . . .	176
Principe di Udine . . . . .	215		
Re d'Italia . . . . .	201		

**Linea del Centro America.**

<b>La Veloce.</b>		<b>Compagnia Transatlantica di Barcellona.</b>	
America . . . . .	200	Manuel Calvo . . . . .	190
Oceania . . . . .	200	Antonio Lopez . . . . .	190
Europa . . . . .	200		
Italia . . . . .	200		
Brasile. . . . .	200		
Argentina. . . . .	200		
Savoia . . . . .	200		
Città di Milano. . . . .	195		
Città di Torino. . . . .	195		

(1) Dall'Italia per Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla e Puerto Limon. Per la destinazione di Colon: lire 205 per piroscafi America, Oceania, Europa, Italia, Brasile, Argentina e Savoia, e lire 200 per piroscafi Città di Milano e Città di Torino.

(2) Dall'Italia per Puerto Rico. Il nolo è fissato in lire 195 per Puerto Limon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra; in lire 200 per Colon; in lire 220 per Habana, e in lire 240 per Vera Cruz, con immediato trasbordo ad Habana.

### 3. — Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1910.

Diamo qui appresso un elenco delle Compagnie di navigazione e degli armatori, che, al 30 novembre 1910, avevano patente di vettore, con l'indicazione delle linee di navigazione esercitate, delle cauzioni prestare a garanzia delle operazioni d'emigrazione (1), dei piroscafi iscritti in patente (2), e dei mandatari, delegati alla firma e procuratori nei porti d'imbarco, autorizzati dal Commissariato. Pei vettori, società anonime, si indica anche il capitale sociale effettivamente versato (3).

Le patenti — le quali, come è noto, hanno normalmente la durata di un anno — sono state concesse, in maggioranza, con decorrenza dal 1° gennaio 1910. Per quelle concesse con decorrenza diversa sono indicate le rispettive date.

#### Vettori nazionali.

##### Navigazione Generale Italiana.

Società anonima, con sede principale in Roma.

Capitale versato lire 60,000,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Direzione generale { Crespi Agostino, fu Francesco.  
Fileti Michele, fu Enrico.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione.*

Genova - Trucco Giuseppe, fu Paolo.  
Pruzzo Giuseppe, di Girolamo.

Genova - Costa Annibale, fu Giovanni.  
Gallo Bartolomeo Giuseppe, fu Ippolito.

(1) Le cauzioni, depositate, a norma di legge, presso la Cassa dei depositi e prestiti, sono costituite da titoli di Stato o garantiti dallo Stato. Si indica il valore nominale dei titoli che costituiscono la cauzione.

(2) Dei piroscafi si indicano i principali dati caratteristici. Circa la velocità è da avvertire che, nella prima colonna, è segnata la velocità desunta dalla prova speciale e da altre prove (a norma dell'art. 96 del regolamento sull'emigrazione); e nella seconda, quella media accertata nei viaggi compiuti in servizio di emigrazione, dall'attuazione della vigente legge a tutto dicembre 1909. Circa il tonnello, si riferiscono cifre desunte in maggioranza dai certificati di proprietà dei piroscafi.

(3) Le notizie sul capitale delle singole società sono desunte dagli atti depositati presso il Commissariato.

*Napoli* - Berti Domenico, di Giuseppe.

Anghinoni Arturo, fu Giuseppe.

*Palermo* - Di Salvo Giacomo, di Vincenzo.

*Palermo* - Ugdulena Giovanni, di Francesco.

*Roma* - Rosati Alfredo, di Filippo.

*Venezia* - Palan Adolfo, di Salvatore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Rio de Janeiro e Santos.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Re Vittorio . . . . .	Italiana	1907	7,847	4,284	(1)	16,37
Regina Elena . . . . .	"	1908	7,817	4,261	(1)	16,34
Principe Umberto . . . . .	"	1909	7,894	3,937	(1)	16,27
Duca degli Abruzzi . . . . .	"	1907	7,793	4,141	17,44	15,62
Duca di Genova . . . . .	"	1907	7,798	4,114	17,50	15,71
Duca di Aosta . . . . .	"	1909	7,765	4,189	18,65	15,77
Umbria . . . . .	"	1902	5,020	3,091	14,75	14,46
Liguria . . . . .	"	1901	4,865	2,969	15,41	13,18
Sicilia . . . . .	"	1901	5,229	3,294	15,06	14,12
Sardegna . . . . .	"	1901	5,255	3,223	15,00	13,48
Lombardia . . . . .	"	1901	4,815	2,953	15,03	13,35
Lazio . . . . .	"	1899	9,196	5,846	13,42	12,38
Sannio . . . . .	"	1899	9,203	5,801	14,01	12,53

(1) Esentato dalla prova di velocità.

### La Veloce.

Società anonima, con sede principale in Genova.

Capitale versato lire 11,000,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 180,000.

Direttore generale: Brunelli Domenico, fu Gilberto.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione.*

*Genova* - Gallo Ippolito, di Bartolomeo, capo del 2° ufficio.  
Gallo Nicolò, fu Ippolito.  
Mosti Antonio, di Sabatino.  
Contesso Guido, di Felice.

*Napoli* - Mattioli Raffaele, fu Franc.  
Pappacoda Roberto, di Pasquale.  
Prencipe Francesco, di Giovanni.

*Palermo* - Barabino Nicolò, di Giovambattista, e Torregrossa Pasquale, di Francesco Paolo, per la Sicilia, escluse le provincie di Messina, Catania e Siracusa, ma compresi i circondari di Mistretta (Messina) e di Nicosia (Catania)

*Messina* - Lisciotto Santo, fu Antonino.

#### *Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Centro America (La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, San Domingo e Colon ed eventualmente a Santa Lucia con scali a Marghiglia-Barcellona e Teneriffe).

Italia-Rio de Janeiro e Santos.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

#### *Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media constatata nei viaggi
America . . . . .	Italiana	1908	8,906	5,029	16.72	15.59
Oceania . . . . .	"	1909	9,000	5,015	16.22	14.56
Europa . . . . .	"	1907	7,850	4,547	15.02	14.38
Italia . . . . .	"	1905	5,018	3,087	15.00	13.81
Brasile . . . . .	"	1905	5,026	3,023	15.47	13.93
Argentina . . . . .	"	1905	4,985	3,047	14.35	13.95
Savoia . . . . .	"	1897	5,092	3,060	13.80	13.91
Città di Milano . . . . .	"	1897	3,848	2,782	13.05	11.46
Città di Torino . . . . .	"	1896	3,836	2,782	13.26	11.56

### Lloyd Italiano.

Società anonima con sede in Genova.

Capitale versato lire 20,000,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000.

Direttore della società: Biancardi Dionigi, di Luigi.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione.*

*Genova* - Poli E. B., fu Sebastiano.

Bertolotto Ippolito, di Vincenzo.

Catto Antonio G. B., di Francesco.

*Napoli* - Manzitti Oreste, fu Francesco, Direttore della sede.

Bertelli Urbano, fu Carlo.

Paretti Mazzinio, di Orazio.

Novelli Antonio, di Pietro.

*Palermo* - Lauria Michele, di Andrea.

Poiero Nunzio, fu Bartolomeo.

*Messina* - La Valle Antonio, fu Giuseppe.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York, con eventuale prolungamento a Nuova Orleans.

Italia - Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Principessa Mafalda . . . . .	Italiana	1909	9,210	5,087	18.60	17.31
Mendoza . . . . .	"	1904	6,847	4,310	13.50	13.68
Florida . . . . .	"	1905	5,018	3,100	14.70	13.28
Indiana . . . . .	"	1905	5,012	3,051	13.52	13.21
Virginia . . . . .	"	1906	5,181	3,162	14.74	13.52
Cordova . . . . .	"	1905	4,933	3,002	15.30	14.34
Luisiana . . . . .	"	1903	4,983	3,061	15.03	13.21

## Lloyd Sabaudo.

Società anonima con sede in Torino.

Capitale versato lire 11,287,500.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000.

Amministratori delegati: Edoardo Canali e Alessandro Cerruti, fu Antonio.

### *Delegati alla firma in materia di emigrazione e procuratori.*

*Genova* - Corso Emanuele, fu Luigi, delegato alla firma.

*Napoli* - Lamb Alfredo, di Clemente, procuratore.

*Palermo* - Lipari Salvatore, di Sebastiano, procuratore.

### *Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Río de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires.

### *Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Tomaso di Savoia . . . . .	Italiana	1907	7,600	4,872	17.51	15.66
Principe di Udine . . . . .	"	1908	7,785	4,926	18.20	15.74
Re d'Italia . . . . .	"	1907	6,149	3,943	13.86	13.35
Principe di Piemonte. . . . .	"	1907	6,278	4,005	14.78	13.80
Regina d'Italia . . . . .	"	1907	6,152	3,930	14.87	12.92

## Italia.

Società anonima, con sede in Genova.

Capitale versato lire 12,000,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 196,719 (1).

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.**Genova* - Passalacqua Marco, di Giovanni, delegato alla firma.*Napoli* - Strada Primo, di Ugo, delegato alla firma.

De Sarno Prignano Federico, fu Antonio, delegato alla firma.

*Palermo* - Bavuso Salvatore, di Francesco, procuratore.*Messina* - Bocchieri Giorgio, di Salvatore, delegato alla firma.*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York e Filadelfia.

Italia-Montevideo e Buenos Aires (con scalo eventuale a Rio de Janeiro e Santos).

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Ancona . . . . .	Italiana	1908	8,188	5,019	16.95	15.18
Verona . . . . .	"	1908	8,885	6,020	(2)	15.13
Taormina . . . . .	"	1908	8,281	5,094	(2)	15.18
Siena . . . . .	"	1905	4,553	2,820	13.21	12.71
Bologna . . . . .	"	1905	4,650	2,906	13.20	13.07
Ravenna . . . . .	"	1901	4,002	2,473	12.85	12.18
Toscana . . . . .	"	1900	4,011	2,507	12.90	12.20

(1) Valore nominale delle obbligazioni ferroviarie 3 per cento, portanti l'interesse annuo netto di lire 8,580.

(2) Esentato dalla prova di velocità.

**Ligure-Brasiliana.**

Società anonima, con sede in Genova.

Capitale versato lire 1,250,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Amministratore delegato: Emanuele Parodi, di Angelo.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Genova* - Cormagi Domenico, di Salvatore, delegato alla firma.*Napoli* - Sibùè Du Col Alfredo, di Pietro, procuratore.*Palermo* - Giustiniani Giuseppe, di Giorgio, procuratore.*Linee di navigazione.*

Italia-Santos-Montevideo-Buenos Aires (con scalo eventuale a Gibilterra).

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Re Umberto . . . . .	Italiana	1892	3,164	2,063	12.43	11.38
Rio Amazonas . . . . .	"	1891	3,174	2,053	12.13	11.13
Minas . . . . .	"	1891	3,060	1,973	12.28	11.08

**Siculo-Americana.**

Società anonima, con sede in Napoli.

Capitale versato lire 2,250,000.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000.

Amministratore delegato: Peirce Guglielmo, fu Giorgio.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.**Genova* - Ardoino Silvio, fu Filippo, procuratore.*Napoli* - Pigafetta Desiderio, fu Antonio, delegato alla firma.*Palermo* - Trifiletti Menotti, di Francesco, procuratore.*Messina* - Toro Stellario, di Giuseppe, procuratore.*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Montevideo-Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
San Giorgio . . . . .	Italiana	1907	5,960	3,708	13.69	12.46
San Giovanni . . . . .	"	1907	5,957	3,686	14.30	12.35

## Vettori stranieri.

### Hamburg-Amerika Linie.

Società anonima - Capitale versato marchi 125,000,000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Mandatario: Ferrari Tomatteo, fu Angelo.

#### Procuratori.

*Napoli* - Strada Ugo, fu Primo, procuratore.

*Palermo* - Luna Antonino, di Giovanni, procuratore.

*Messina* - Calogero Alberto, fu Giorgio, procuratore.

#### Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Italia-Montevideo e Buenos Aires (con approdo a Rio de Janeiro e Santos).

#### Piroscafi iscritti in patente.

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Deutschland . . . . .	Tedesca	1901	16,502	5,196	22.06	20.41
Moltke . . . . .	"	1901	12,335	7,633	15.17	14.72
Hamburg . . . . .	"	1890	10,500	6,507	14.23	14.35
Batavia. . . . .	"	1890	11,464	7,900	12.90	11.14

### Norddeutscher Lloyd di Brema.

Società anonima - Capitale versato marchi 90,000,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000

Mandatario: Mastantuoni Attilio, di Sabino.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Napoli* - Conforti Giuseppe, fu Raffaele, delegato alla firma.

*Genova* - Saviotti Ercole, fu Carlo, procuratore.

*Palermo* - Fabbriatore Matteo, fu Salvatore, procuratore.

*Messina* - Fabbriatore Luigi, procuratore.

*Linea di navigazione.*

Italia-Nuova York.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Berlin . . . . .	Tedesca	1908	17,324	9,834	15.30	17.26
Kaiser Wilhelm der Grosse.	"	1897	14,349	5,521	22.07	18.05
Prinzess Irene . . . . .	"	1900	10,881	6,687	17.48	14.72
König Albert. . . . .	"	1899	10,643	6,590	16.03	14.80
Königin Luise . . . . .	"	1896	10,711	6,833	15.67	14.28
Barbarossa . . . . .	"	1896	10,915	6,564	14.75	13.39
Friedrich der Grosse . . . .	"	1896	10,635	6,853	14.59	14.10
Neckar . . . . .	"	1900	9,835	6,170	13.46	13.73

## White Star Line.

Società anonima - Capitale versato L. st. 750,000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Mandatario: Buseaglione Giovanni, fu Antonio.

### Procuratori.

*Napoli* - Ferretti Nicola, fu Giovanni, procuratore.

*Palermo* - Santangelo Cesare, di Giovanni, procuratore.

*Messina* - Pannone Mario, di Leopoldo, procuratore.

### Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Italia-Boston.

### Piroscafi iscritti in patente (1).

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Celtic . . . . .	Inglese	1901	20,904	13,449	16.01	15.86
Cedric . . . . .	"	1903	21,035	13,519	16.04	15.59
Cretic . . . . .	"	1902	13,518	8,693	13.90	14.63
Canopic . . . . .	"	1900	12,907	7,717	15.23	14.58
Romanic . . . . .	"	1898	11,394	7,416	15.30	14.45

(1) I piroscafi *Cedric* e *Cretic* sono adibiti alla linea di Nuova York ed i piroscafi *Celtic*, *Canopic* e *Romanic* alla linea di Boston.

**Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur  
de Marseille.**

Società anonima - Capitale versato franchi 9,000,000.

Sede del mandatario: Genova.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 180,000.

Mandatario: Giovanelli Francesco, fu Carlo.

*Procuratori.*

*Napoli* - Monetti Gennaro, fu Filippo, procuratore.

*Palermo* - Lojacono Pietro, di Michele, procuratore.

*Messina* - Margani Luigi, fu Antonio, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

Italia-Rio de Janeiro e Santos-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Plata . . . . .	Francese	1907	5,579	3,547	16.14	14.0
Formosa . . . . .	"	1906	4,468	2,877	15.77	14.0
Pampa . . . . .	"	1906	4,468	2,877	16.05	13.0
Paraná . . . . .	"	1908	6,248	3,862	16.06	13.0
Algérie . . . . .	"	1901	4,208	2,900	13.17	13.3
Espagne . . . . .	"	1891	4,100	2,065	13.06	13.0
France . . . . .	"	1890	4,310	2,505	14.64	13.6
Italie . . . . .	"	1894	4,100	2,695	14.24	12.8

**Compagnie française de navigation à vapeur**  
**“ Cyprien Fabre & C. ”**

Società in accomandita per azioni - Capitale versato franchi 9,000,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000.

Mandatario: De Luca Vincenzo, fu Antonio.

*Delegati alla firma in materia di emigrazione  
e procuratori.*

*Napoli* - De Luca Carlo, di Vincenzo, delegato alla firma.

De Luca Alfredo, di Vincenzo, delegato alla firma.

*Genova* - Bosso Andrea, fu Pietro, procuratore.

*Palermo* - Schimicci Vittorio, fu Lorenzo, procuratore.

*Messina* - Pizzi Ernesto, di Bonaventura, procuratore.

*Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Sant'Anna . . . . .	Francese	1910	9,904	5,814	17.06	. .
Venezia . . . . .	„	1907	6,752	4,204	16.17	14.44
Madonna . . . . .	„	1905	5,551	3,244	18.31	14.32
Roma . . . . .	„	1901	3,305	2,135	17.10	13.60
Germania . . . . .	„	1903	5,252	2,739	17.78	13.50

### Anchor Line.

Società anonima - Capitale versato lire sterline 575,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 200,000 (1).

Mandatario: Borriello Giuseppe, fu Giovanni.

#### Procuratori.

Genova - Ferrè Costantino, di Pietro, procuratore.

Palermo - Mattina Leopoldo, fu Antonino, procuratore.

Messina - Quattrini Salvatore, di Francesco Paolo, procuratore.

#### Linee di navigazione.

Italia-Nuova York.

Italia-Nuova Orleans.

#### Piroscafi iscritti in patente.

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Italia. . . . .	Inglese	1903	4,806	3,005	15.67	12.90
Calabria . . . . .	"	1901	4,376	2,588	14.04	11.74
Perugia. . . . .	"	1901	4,348	2,565	13.60	11.71

(1) La cauzione è costituita da 600 obbligazioni ferroviarie al 3 per cento pel valore nominale di lire 300,000, portante l'interesse lordo annuo di lire 9,000.

## Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Società anonima - Capitale versato pesetas 14,952,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 220,000.

Mandatario: Ratti Cesare, di Valentino.

### *Procuratori.*

*Genova* - Cocchi Enrico, fu Pietro, procuratore.

*Palermo* - Cianciolo Luigi, di Francesco Paolo, procuratore.

*Messina* - De Stefano Demetrio, fu Matteo, procuratore.

### *Linee di navigazione.*

Italia-Nuova York.

Italia-Centro America (Puerto Rico, Habana, Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra e Vera Cruz).

Italia-Montevideo e Buenos Aires.

### *Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Manuel Calvo . . . . .	Spagnuola	1892	5,600	3,411	13.00	11.80
Antonio Lopez . . . . .	"	1891	6,238	4,050	13.25	11.88

**Thomson Line**  
 “ Cairns Noble & C. ”

Società anonima - Capitale versato lire sterline 600,000.

Sede del mandatario: Napoli.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 150,000.

Mandatario: Alvino Angelo, di Pietro.

*Procuratori.*

*Genova* - Adobbati Silvio, fu Paolo, procuratore.

*Messina* - Bisazza Tommaso, fu Giuseppe, procuratore

*Linee di navigazione.*

Italia-Canadà (Quebec o Montreal).

*Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
Tortona . . . . .	Inglese	1909	6,200	4,029	15.00	13.47

## Compagnie Générale Transatlantique.

Società anonima - Capitale versato franchi 40,000,000.

Sede del mandatario: Roma.

Cauzione prestata per le operazioni di emigrazione lire 160,000.

Mandatario: Corner Luigi, di Napoleone.

### *Linea di navigazione.*

Le Havre-Nuova York.

### *Piroscafi iscritti in patente.*

PIROSCAFI	BANDIERA	Anno di costruzione	TONNELLAGGIO		VELOCITÀ	
			lordo	netto	alle prove	media con- statata nei viaggi
La Provence . . . . .	Francese	1905	13,787	3,808	22.00	—
La Savoie . . . . .	"	1900	11,809	2,932	22.21	—
La Lorraine . . . . .	"	1900	11,809	2,281	22.00	—
La Touraine . . . . .	"	1891	9,132	2,441	19.50	—
Chicago . . . . .	"	1907	11,003	5,826	15	—

**4. — Circolare in data 8 settembre 1910, n. 16901/52, diretta ai signori Prefetti e Sottoprefetti del Regno, concernente le infrazioni alla legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione.**

Richiamo l'attenzione della S. V. Ill.ma sul disposto dell'articolo 188 del regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sulla emigrazione, il quale prescrive che di tutte le infrazioni alla detta legge o al regolamento denunciate all'Autorità giudiziaria sia data notizia entro tre giorni al Commissariato dell'emigrazione o dall'Autorità che fece la denuncia, o dal Pretore o dal Procuratore del Re, se tale denuncia fu fatta da un privato.

Per ogni denuncia debbono essere specificate le seguenti circostanze:

1° Da chi fu redatto il verbale di contravvenzione;

2° A carico di chi fu fatta la contravvenzione (indicando il cognome, nome e la paternità, e, ove si tratti di un rappresentante, qual è o quali sono i vettori che egli rappresenta);

3° Specie dell'infrazione commessa, indicando sommariamente i fatti e citando gli articoli della legge o del regolamento e precisando, quando uno stesso articolo prevede più contravvenzioni, la parte, il capoverso e il numero di esso, che si applica al caso speciale.

L'art. 31, ultimo capoverso, della legge dispone inoltre che di tutte le ordinanze e sentenze per i reati previsti dalla legge stessa sia trasmessa copia a questo Ministero, per i provvedimenti di sua competenza.

Interessa a quest'Ufficio che tale comunicazione venga fatta con la maggiore possibile sollecitudine, sia perchè importa tenere continuamente al corrente il registro delle denunce prescritto dallo stesso art. 188, sia perchè il Commissariato possa in modo pronto ed efficace adottare gli opportuni provvedimenti ammini-

strativi nei riguardi dei vettori e dei loro rappresentanti, quando si tratti di denunce fatte contro questi ultimi.

Si fa pertanto vivo appello alle Autorità competenti perchè vogliano dare la più scrupolosa osservanza a queste disposizioni, allo scopo di evitare gli inconvenienti che sogliono verificarsi a causa dell'omissione delle accennate comunicazioni o del ritardo con cui vengono compiute.

Sono pregati i signori Prefetti e Sottoprefetti di voler dare comunicazione della presente circolare a tutte le Autorità dipendenti.

*Il Commissario Generale*

L. ROSSI.

Nell'intento che le disposizioni contenute nella detta circolare vengano regolarmente eseguite, il Ministro di grazia e giustizia e dei culti ha richiamato su di essa anche l'attenzione degli illustrissimi signori Procuratori Generali del Re presso le Corti di Appello del Regno, perchè possano impartire le opportune istruzioni alle dipendenti Autorità giudiziarie (*Bollettino Ufficiale* del Ministero di grazia e giustizia e dei culti in data 9 ottobre 1910, n. 40).

## INDICE

I. La colonia italiana in Bosnia-Erzegovina. (Da un rapporto del conte Giuseppe Giacchi, regio Console generale in Serajevo) . . . . .	Pag. 3
II. Le condizioni degli operai italiani nel distretto minerario di Cobalt, nella provincia di Ontario (Canadà). (Da un rapporto del dott. Dante Viola, Capitano medico nella R. Marina, R. Addetto di emigrazione a Montreal — Luglio 1910) . . . . .	" 12
III. Ispezione ai campi di lavoro di La Tuque (Canadà). (Da un rapporto del dott. Dante Viola, Capitano medico nella R. Marina, R. Addetto di emigrazione a Montreal — Agosto 1910) . . . . .	" 24
IV. Notizie statistiche sui movimenti migratori: L'immigrazione nel Canadà nell'anno fiscale 1908-909 . . . . .	" 32
V. Avvertimenti e consigli per gli immigranti italiani negli Stati Uniti:	
Come si diventa cittadino degli Stati Uniti . . . . .	" 60
Osservazioni riguardo alla naturalizzazione e alla cittadinanza . . . . .	" 61
Le leggi degli Stati Uniti . . . . .	" 62
Armi nascoste . . . . .	" 63
Ricatti e lettere minatorie . . . . .	" 64
Giochi d'azzardo . . . . .	" ivi
Lotterie . . . . .	" ivi
Insulti alla bandiera . . . . .	" ivi
Licenze . . . . .	" 65
Oltraggi alla moralità pubblica . . . . .	" ivi
Bigamia . . . . .	" ivi
Reati elettorali . . . . .	" ivi
Trattamento degli animali . . . . .	" 66
Uso indebito di biglietti . . . . .	" ivi
Regole d'igiene . . . . .	" ivi
Sicurezza pubblica . . . . .	" 67
Caccia . . . . .	" ivi
Leggi importanti relative ai fanciulli . . . . .	" ivi
L'obbligo di frequentare la scuola . . . . .	" 68
Legge sul lavoro dei fanciulli . . . . .	" 69
Ore di lavoro . . . . .	" ivi
Legge riguardante i fanciulli che vendono giornali . . . . .	" ivi
Lavori proibiti ai fanciulli . . . . .	" 70

Leggi per la protezione degli operai . . . . .	<i>Pag.</i>	70
Lavori in casa . . . . .	"	71
Infortuni sul lavoro. . . . .	"	ivi
Consiglio importante. . . . .	"	72
Altre leggi importanti:		
Il riposo domenicale. . . . .	"	73
Interesse legale . . . . .	"	ivi
Vendite a pagamenti rateali (Installment sales) . . . . .	"	ivi
Sfratto . . . . .	"	74
Matrimoni, nascite e decessi:		
Matrimoni . . . . .	"	ivi
Nascite . . . . .	"	75
Decessi . . . . .	"	76
Come si viaggia negli Stati Uniti . . . . .	"	ivi
In campagna si trova ricchezza e salute . . . . .	"	79
Terre governative . . . . .	"	82
Italiani occupati nell'agricoltura negli Stati Uniti . . . . .	"	ivi
Importanza di curare la propria salute . . . . .	"	87
Regole per mantenersi sani . . . . .	"	88
Al mercato . . . . .	"	89
In cucina. . . . .	"	ivi
Modo di spazzare e spolverare . . . . .	"	90
Avvertenze generali . . . . .	"	ivi
Consigli da seguire in caso di malattia . . . . .	"	92
La tubercolosi . . . . .	"	ivi
Malattie contagiose . . . . .	"	93
Vaccinazione . . . . .	"	ivi
VI. Atti del Commissariato dell'emigrazione:		
Deliberazione circa l'impianto di apparecchi radiotelegrafici sui piroscafi in servizio di emigrazione . . . . .	"	94
Noli massimi per il trasporto degli emigranti dal 1° settembre al 31 dicembre 1910 . . . . .	"	95
Compagnie di navigazione e armatori a cui fu concessa patente di vettore per l'anno 1910 . . . . .	"	101
Circolare in data 8 settembre 1910, n. 16901/52, diretta ai signori Prefetti e Sottoprefetti del Regno, concernente le infrazioni alla legge 31 gennaio 1901, n. 23, sulla emigrazione. . . . .	"	118