



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1913.

N. 7.

SOMMARIO.

Origine, sviluppo, importanza ed avvenire delle colonie italiane del Nord Michigan e del Nord Minnesota (Da un rapporto di A. CASTIGLIANO), pag. 3.

Stati Uniti dell'America del Nord.

Lavori della "Commissione per l'immigrazione".

" Riassunto del rapporto: Condizioni dell'Emigrazione in Europa „ pag. 23.

" Riassunto del rapporto: Legislazione sul trasporto degli immigranti dal 1819 al 1909 „ pag. 79.

NOTIZIARIO.

I. — *Dati circa i raccolti del 1912 e le condizioni dei nostri agricoltori nel distretto consolare di New Orleans*, pag. 97.

II. — *Relazione del Banco di Napoli sulla gestione 1912 del "Servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani"*, pag. 104.

III. — *La tubercolosi in California*, pag. 105.

ROMA

STAB. TIP. SOCIETÀ CARTIERE CENTRALI

Via Appia Nuova, 234-A

1913



1804

COLLEZIONE
PAOLO CRESCI

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1913.

N. 7.

SOMMARIO.

Origine, sviluppo, importanza ed avvenire delle colonie italiane del Nord Michigan e del Nord Minnesota (Da un rapporto di A. CASTIGLIANO), pag. 3.

Stati Uniti dell'America del Nord.

Lavori della "Commissione per l'immigrazione".

" Riassunto del rapporto: Condizioni dell'Emigrazione in Europa „ pag. 23.

" Riassunto del rapporto: Legislazione sul trasporto degli immigranti dal 1819 al 1909 „ pag. 79.

NOTIZIARIO.

- I. — *Dati circa i raccolti del 1912 e le condizioni dei nostri agricoltori nel distretto consolare di New Orleans*, pag. 97.
- II. — *Relazione del Banco di Napoli sulla gestione 1912 del "Servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani"*, pag. 104.
- III. — *La tubercolosi in California*, pag. 105.

ROMA

STAB. TIP. SOCIETÀ CATTIERE CENTRALI
Via Appia Nuova, 234-A

1913

Origine, sviluppo, importanza ed avvenire delle colonie italiane del Nord Michigan e del Nord Minnesota

(Da un rapporto di ATTILIO CASTIGLIANO, r. Agente consolare in
Duluth, Minnesota, novembre 1912).

I. — Penisola Superiore dello Stato di Michigan.

La colonia italiana della Penisola Superiore dello Stato di Michigan è una fra le più antiche colonie italiane degli Stati Centrali della Federazione Nord Americana.

Infatti i nostri operai, piemontesi e toscani nella maggior parte, cominciarono a lavorare, numerosi assai, nelle miniere di rame di Calumet, Michigan, fin dall'inizio delle miniere stesse, cioè circa cinquant'anni or sono.

Più tardi cominciarono a formarsi le colonie di Iron Mountain, di Negaunee, di Bessemer e di Ironwood, e da ultimo quelle di Iron-River e Crystal Falls nel distretto minerario del ferro, e di South Range a quaranta miglia da Calumet, nel distretto del rame.

La Penisola Superiore dello Stato di Michigan è bagnata a Sud-Est dal lago Michigan, al Nord ed al Nord-Ovest dal lago Superior, mentre confina al Sud e a Sud-Ovest collo Stato di Wisconsin.

Il clima vi è assai rigido. Nella stagione invernale sono frequenti le bufere di neve, e le acque dei laghi sono ghiacciate completamente.

La vite non giunge a portare a maturazione il suo frutto, ma l'agricoltura, che fino a pochi anni or sono era completamente trascurata, va man mano estendendosi; l'allevamento del bestiame è in continuo aumento e parecchi nostri connazionali che lo coltivano, fanno in generale buoni affari.

L'industria principale è quella mineraria.

Mineralogicamente, il Distretto della Penisola Superiore può essere suddiviso in due regioni distinte.

La Regione del Ferro al Sud e la Regione del Rame al Nord.

La Regione del Ferro comprende le Contee di Marquette, Dickinson, Iron e Gogebic; quella del Rame le Contee di Houghton, Keewenaw e Ontanagon.

La Regione del Rame o Copper Country.

La Regione del Rame, comunemente conosciuta sotto il nome di « Copper Country », fu per parecchi anni la più grande produttrice del minerale cuprico negli Stati Uniti; e ciò fino al 1890, quando poi le miniere di Butte, Montana, dell'Arizona e del Messico presero il sopravvento.

Il Copper Country è attraversato nella massima sua lunghezza da filoni contenenti rame; due sono generalmente le formazioni di questi filoni, cioè la « Amigdaloidale » e la « Conglomerata ».

Il filone di Amigdaloidale è di origine vulcanica, di struttura molto complessa, così chiamato perchè il rame vi si trova in grani isolati di forma ovoidale e circondati da roccia granulosa.

Il filone Conglomerata è di formazione più remota, e si ritiene essere stato il letto di antichi mari. In questa formazione il rame serpeggia tra i ciottoli insieme cementati da sostanza tufacea. Questa è generalmente la vena o filone più ricco.

L'industria mineraria del Copper Country ebbe inizio verso il 1840 nelle Miniere Central e Phoenix, nella Contea di Keewenaw, ora inattive. La grande Miniera di Calumet & Hecla venne incominciata verso il 1860.

Queste miniere sono generalmente assai profonde. Alcune raggiungono la profondità di circa duemila metri e sono scavate in roccia durissima. La temperatura è tanto elevata che, per rendere possibile la respirazione agli operai, è necessario mantenervi una ventilazione artificiale così forte da essere di non lieve detrimento alla loro salute.

Il lavoro in queste miniere è assai pericoloso a causa della considerevole profondità delle stesse.

Gli operai impiegati dalle Compagnie della Contea di Houghton furono in media, durante i dodici mesi che corrono dal primo ottobre 1910 al 30 settembre 1911, quindicimila.

Durante questo periodo di tempo si ebbero 50 infortuni, susseguiti da morte, suddivisi per nazionalità come segue :

Italiani	10
Americani	1
Austriaci	15
Inglese	9
Finlandesi	11
Francesi	1
Norvegesi	1
Polacchi	1
Svedesi	1

Gli infortuni susseguiti da morte furono, durante gli ultimi dieci anni, 536, suddivisi per anni come segue :

Anno	Numero degli operai impiegati	Infortuni
1901	13498	33
1902	14130	44
1903	13629	33
1904	14321	45
1905	15355	58
1906	16506	44
1907	17579	49
1908	17224	58
1909	17974	63
1910	16250	58
1911	15361	50

Come si vede il numero degli operai è andato diminuendo durante gli ultimi tre anni, e ciò in causa del basso prezzo del rame e della riduzione degli operai in seguito all'impiego di nuovi macchinari e di nuovi sistemi di estrazione; aumentò invece la percentuale degli infortuni in causa della maggiore profondità delle miniere.

Fanno corona a Calumet le colonie italiane di Mohawk, Franklin, Hancock e South Range, altri campi minerari secondari per importanza a Calumet.

Mentre la grande maggioranza dei nostri connazionali, residenti nel Copper Country, lavora nelle miniere di rame, che costituiscono la quasi unica industria del luogo, molti sono pure addetti al commercio specialmente di generi alimentari, liquori, ecc.

La Colonia italiana del Copper Country conta una popolazione di circa ottomila persone.

Nella sola città di Calumet, da censimento compiuto dal segretario di quel Consiglio Scolastico per conto dello scrivente, frequentano le scuole pubbliche ben 650 ragazzi nati da genitori italiani.

I risultati che questi bambini danno per frequenza, diligenza e profitto sono superiori alla media.

Non vi si trovano scuole italiane.

Circa tre anni or sono era stata istituita una scuola parrocchiale assai frequentata; ma questa, per mancanza di mezzi e di interessamento, ebbe breve durata. Una scuola italiana in Calumet, dotata di sufficienti mezzi, darebbe, non vi è dubbio, splendidi risultati.

Gli italiani della Contea di Houghton sono, nella maggioranza dei casi, cittadini americani. Molti sono nati sul luogo, altri vi si sono stabiliti da molti anni ed hanno perduto quasi ogni relazione colla madre patria; ma il loro sentimento si conserva sempre altamente patriottico ed italiano.

Gli italiani della Contea di Houghton costituiscono una forza tutt'altro che trascurabile nelle elezioni locali. Durante il corrente anno riuscirono infatti ad eleggere due connazionali nei comuni di Calumet e di Adams.

A Calumet ha sede una Società Mutua Cooperativa Italiana sugli Incendi, a responsabilità illimitata. Essa ha attualmente un fondo di circa centomila lire. Da parecchi anni paga ai soci un dividendo uguale al 50 per cento del premio o tassa pagata durante i precedenti 4 anni.

Vi sono pure in Calumet parecchie Società di Mutuo Soccorso, una fra queste è la Lega Cittadina, la quale, oltre al mutuo soc-

corso, ha pure per scopo di assistere i membri nelle pratiche per l'acquisto della cittadinanza americana.

Dato il carattere permanente di questa Colonia, l'ammontare delle rimesse in Italia da parte di nostri connazionali è assai piccolo; si preferisce deporre i risparmi nelle banche locali e spesso, pur troppo, arrischiarli nell'acquisto di azioni di compagnie minerarie.

A Calumet si trova una chiesa cattolica italiana ed un sacerdote italiano. Da alcuni anni vi funziona pure una chiesa presbiteriana, con un piccolo numero di fedeli, sostenuta da un comitato americano per la propaganda della religione stessa.

La colonia italiana di Calumet raggiunse il massimo suo sviluppo numerico durante gli anni 1906-1907. È considerevolmente diminuita durante gli ultimi anni; pare che attualmente tenda a rimanere, per quanto concerne il numero, stazionaria. Questa diminuzione è dovuta al fatto che i pozzi delle miniere, aumentando di profondità, diventano troppo pericolosi, in causa della temperatura che vi domina. I nostri operai però hanno saputo trovare altri campi sui quali spiegare la loro attività. La richiesta di mano d'opera italiana pei lavori delle miniere è attualmente assai più grande dell'offerta.

Le miniere di rame del Copper Country sono, nel loro sviluppo, grandemente danneggiate dalla concorrenza che vien loro fatta dalle miniere porfiriche, le quali, in grazia ai recenti grandi progressi compiuti dalla metallurgia (lavaggio, elettrolisi, ecc.), possono essere convenientemente sfruttate, anche quando il prezzo del rame è tale da rappresentare una perdita per le Miniere del Michigan.

Dal Copper Country si esportano annualmente da 100 a 120 milioni di chilogrammi di rame.

Le compagnie minerarie di questo distretto pagano annualmente in media da cinque a sei milioni di dollari in dividendi.

Il Copper Country dista da Duluth, sede della Regia Agenzia Consolare, circa dodici ore di ferrovia.

Questa regione è considerata nel mondo commerciale come zona d'influenza di Duluth, colla quale città è direttamente con-

giunta a mezzo della linea ferroviaria della Compagnia Duluth South Shore & Atlantic.

Distretto minerario del Ferro o "Iron Country",,

Mentre il distretto minerario del rame o « Copper Country » dello Stato di Michigan si conserva, per quanto a sviluppo, quasi stazionario, per modo che la Commissione delle Tasse di detto Stato determinò una riduzione sul valore tassabile delle miniere, il Distretto Minerario del Ferro, o « Iron Country », va rapidamente sviluppandosi, tanto è vero che la Commissione suddetta, nel suo ultimo rapporto, richiese un aumento totale di cento milioni di dollari sul valore tassabile delle miniere di questa regione.

Il distretto minerario in parola viene dai geologi suddiviso in tre regioni dette « Range », che sono Marquette, Menominee e Gogebic.

Il Marquette Range comprende la sola Contea di Marquette, il secondo le Contee di Dickinson e di Iron, ed il terzo quella di Gogebic.

Il Marquette Range, che si trova al Nord della regione stessa, sulla sponda del Lago Superiore, venne scoperto per il primo, verso l'anno 1844; da quell'epoca all'anno 1911 esportò circa 100 milioni di tonnellate di ferro.

Il Menominee Range venne scoperto nel 1877, ed esportò da quell'epoca a tutto il 1911 circa 80 milioni di tonnellate di minerale.

Il minerale di questi giacimenti si rinviene, nella maggioranza dei casi, sotto forma di « Ematite »; qualche volta si trova pure sotto forma di « Magnetite ». Quest'ultimo è considerato migliore per qualità.

Il grado di purezza varia generalmente dal 50 al 55 per cento.

Gran parte delle miniere di questo distretto sono possedute direttamente od indirettamente dalla United Steel Corporation ed a mezzo della Oliver Iron Mining Co., la quale rappresenta praticamente il dipartimento minerario di quella grande compagnia.

Altre compagnie importanti sono la Cleveland Cliffs Iron Mining Co., la Republic Iron & Steel Co., la Pewabic Co., la Pick-

hands Mather Co., la Corrigah Mc. Kinney Co. e la New Port Mining Co.

Queste compagnie possiedono colla Oliver Mining Co. circa il 90 per cento delle miniere attualmente attive di questo distretto.

Le più importanti colonie italiane del distretto sono:

Nella Contea di Marquette: Negaunee, Ishpeming e Princeton con una popolazione italiana di circa 2500 persone. La colonia italiana di Negaunee è assai prospera e molti sono i connazionali che vi risiedono da parecchi anni. Essa è molto considerata dalla popolazione americana, anche perchè i nostri connazionali dimostrano interessamento per le cose locali.

Nella Contea di Dickinson si trovano le colonie italiane di Iron Mountain, Norway, Vulcan e Loreto con una popolazione di circa 3500 connazionali.

La colonia italiana di Iron Mountain viene subito dopo quella di Calumet, per età ed importanza. In questa città, che conta un totale di circa sei o sette mila abitanti, gli italiani, di cui molti sono commercianti, hanno alcune Società di Mutuo Soccorso e possiedono parecchi beni immobili. L'importanza degli elettori italiani in questa Contea è assai considerevole. Repubblicani nella maggioranza, essi riuscirono nelle ultime elezioni ad eleggere un connazionale a tesoriere della Contea, uno a membro del Consiglio scolastico per la città di Iron Mountain, uno a giudice della Corte di Probate ed un altro ancora a Deputato al Parlamento Statale di Lansing.

Molti sono i fanciulli che, nati da genitori italiani, frequentano le scuole pubbliche. È sentitissimo il bisogno di una scuola italiana od almeno dell'insegnamento della lingua italiana.

In una conferenza avuta dallo scrivente, giorni or sono, col signor Scavarda, membro del predetto Consiglio Scolastico, venne deciso di rivolgere al Presidente del Consiglio stesso una domanda per l'introduzione dell'insegnamento facoltativo della lingua nostra in quelle scuole.

Ad Iron Mountain ed a Vulcan vi sono chiese italiane.

La prima è esclusivamente dipendente pel suo mantenimento dalla colonia italiana.

Questa, anni or sono, era assai più numerosa di quanto lo sia

attualmente; la causa di questo stato di cose è da ascriversi al fatto che quivi le miniere, in gran parte dipendenti dalla Oliver Iron Mining Co., rimasero e sono ancora attualmente, in gran parte, inattive.

I centri più importanti nella contea di Iron sono: Crystal Falls e Iron River. Le miniere di questa contea sono state scoperte or non è molto.

Recenti esplorazioni hanno constatato l'esistenza, nei pressi di Iron River, di giacimenti di ferro così ricchi ed estesi, da formare di quella regione il secondo distretto minerario del genere negli Stati Uniti.

Molte sono le nuove miniere di questo distretto, tutte attive e promettenti. La popolazione italiana non supera 1500 persone. Nella mia recente visita ho avuto però occasione di osservare come la nostra colonia sia in continuo aumento.

Contea di Gogebic. — In questa contea vi sono le colonie italiane di Bessemer e di Ironwood, con una popolazione italiana di oltre 3000 abitanti. Questa, per importanza, è la terza fra le nostre colonie della Penisola Superiore. Si può affermare che gli italiani stabiliti in questi luoghi siano i veri fondatori delle stesse città. Molti fra essi sono commercianti e parecchie sono le Società di Mutuo Soccorso.

Ironwood è sul confine fra gli Stati di Michigan e Wisconsin.

Questa nostra colonia incominciò a formarsi solo una quindicina di anni or sono. Rimase stazionaria, anzi diminuì di numero, durante gli ultimi due anni, e ciò in seguito alla chiusura di parecchie miniere. Alcune di queste sono state riattivate, altre lo saranno fra breve, per cui non v'ha dubbio che la colonia riprenderà ad aumentare. Il minerale estratto dalle miniere di Bessemer, chiamato propriamente « Bessemer Ore », è magnetite della migliore qualità; il suo prezzo è sempre assai superiore a quello di qualsiasi altro minerale di ferro.

Dall'Iron Country del Michigan si esportano annualmente da 12 a 14 milioni di tonnellate di minerale di ferro.

Non è possibile precisare i dividendi pagati perchè le compagnie che sfruttano queste miniere ne possiedono molte altre altrove.

Il distretto minerario del ferro del Michigan è considerato quale zona d'influenza di Duluth, colla quale città è collegato a mezzo di parecchie linee ferroviarie. Infatti Bessemer e Ironwood distano solo quattro ore di ferrovia da Duluth.

L'agricoltura incomincia a svilupparsi anche in questo distretto e parecchi sono i connazionali che vi si dedicano, generalmente con buoni risultati.

Salari.

Gli operai delle miniere di rame sono generalmente suddivisi in tre categorie: minatori propriamente detti, operai addetti alle impalcature e caricatori. I caricatori guadagnano in media da \$ 2,40 a 2,70 per dieci ore di lavoro, gli operai addetti alle impalcature da \$ 2,30 a 2,60 ed i minatori da \$ 2,50 a 3,00 quando lavorano a giornata, ed un tanto per ogni metro cubo di scavo quando lavorano a contratto. In certi casi i minatori riescono a guadagnare \$ 4,00 ed anche più per ogni giornata di lavoro.

In molte miniere, e specialmente in quelle più profonde, il lavoro dei caricatori è molto faticoso.

Nelle miniere di ferro i salari sono alquanto inferiori, l'orario è però di sole otto ore.

Questa riduzione dell'orario da 10 a 8 ore venne fatta di spontanea volontà dalle compagnie, dietro suggerimento, pare, della Oliver Mining Co. Dicesi che questa importante concessione sia stata data onde arrestare lo sviluppo delle federazioni dei minatori.

Nelle miniere di ferro, nella grande maggioranza dei casi, il minatore è anche imboscatore. Il salario varia da \$ 2,25 per i caricatori a \$ 3,00 per i minatori.

Provenienza.

La massima parte degli italiani del Copper Country proviene dal Piemonte e più specialmente dal Canavese; sono pure numerosi i toscani (lucchesi), pochi i veneti e pochissimi i lombardi; mancano affatto i meridionali.

Nell'Iron Country la compagine dei nostri connazionali è più complessa e, per così dire, tutte le regioni d'Italia vi sono rappresentate.

Sono qui meno numerosi i piemontesi, vi abbondano invece i veneti, i marchigiani, i napoletani e gli abruzzesi.

Si nota come gli emigranti provenienti dall'alta Italia diano un maggior coefficiente all'emigrazione permanente. Gli emigranti invece dell'Italia meridionale e centrale sono meno stabili, investiscono con minor facilità in beni immobili od in imprese locali, facendo perciò maggior rimessa di denaro in patria.

Nella generalità dei casi gli italiani del Nord sembrano più disposti a domandare la cittadinanza americana di quanto lo sieno quelli provenienti da altre parti d'Italia.

Non vi sono uffici di collocamento. Gli operai ottengono lavoro facendone richiesta all'ufficio del capo operaio od al direttore della miniera. Il salario viene pagato a mesi posticipati ed a mezzo di buoni di banca.

Indennità agli operai per infortuni sul lavoro.

Nello Stato di Michigan col primo settembre u. s. andò in vigore il *Compensation Act*, legge colla quale si provvede al pagamento di una indennità proporzionata ai salari percepiti ed alla gravità del caso.

Stando a questa legge, gli operai, senza distinzione di nazionalità e di luogo di residenza degli eredi in caso di morte, avranno diritto alle seguenti indennità :

Per la perdita di un braccio : il 50 % del salario per un periodo di 200 settimane ; per la perdita di una gamba : il 50 % del salario per 175 settimane ; per la perdita di un occhio : il 50 % per 100 settimane. In caso di completa inabilità, la metà del salario per un periodo non superiore alle 500 settimane e per un ammontare non superiore a \$ 4000.

Per infortuni minori il compenso è fissato in proporzione dei danni sofferti. In caso di morte gli eredi avranno diritto alla metà del salario per 300 settimane. In nessun caso però il totale dovrà essere superiore alla somma di \$ 3000.

La esatta determinazione dell'indennità spetta ad una commissione centrale nominata dal Governatore dello Stato.

II. — Distretti minerari dello Stato di Minnesota.

I distretti minerari dello Stato di Minnesota sono tre: il Vermillion Range, il Mesaba Range ed il Cuyuna Range.

Il Vermillion Range fu per primo scoperto 25 anni or sono e si trova a circa 150 miglia in direzione Nord-Ovest di Duluth, Minn. Il Mesaba Range venne scoperto nel 1892; già in quest'anno vennero spedite dalla Mountain Iron Mines le prime 4248 tonnellate di ferro. È situato all'Ovest di Duluth, incomincia a circa 60 miglia da questa città e si estende per oltre cento miglia in direzione di occidente. Il Cuyuna Range venne scoperto circa tre anni or sono; nello scorso anno vennero per la prima volta esportate 166,000 tonnellate di ferro; dista da Duluth circa 120 miglia in direzione Sud-Ovest.

Vermillion Range.

I giacimenti di ferro del Vermillion Range si trovano ad una profondità che varia dai 230 ai 400 metri. Il minerale è dei migliori e raggiunge molto spesso il 65 % di purezza. Si rinviene sotto forma di ematite dura di colore vermiglio. Questo Range esporta annualmente circa due milioni di tonnellate di minerale. A detta del geologo della United States Steel Corporation, che gentilmente mi fornì gran parte dei dati contenuti nel presente rapporto, una riserva di oltre 30 milioni di tonnellate di minerale troverebbesi ancora da sfruttare in questo distretto. Il Vermillion Range è unito a Duluth dalle ferrovie Duluth & Iron Range, compagnia dipendente dalla United Steel Corporation, nonché dalla Virginia & Rayny Lake e dalla Canadian Northern la quale verrà aperta all'esercizio entro il corrente anno.

Le colonie italiane di Ely e di Tower non hanno, numericamente, grande importanza. I componenti di queste colonie provengono, in maggioranza, dall'Italia del Nord e risiedono qui da molti anni.

Mesaba Range.

Il Mesaba Range è senza alcun dubbio il più esteso ed il più ricco campo minerario di ferro, non solo degli Stati Uniti, ma del mondo intero.

Le esportazioni di minerale da questo distretto furono, durante gli ultimi anni, le seguenti:

1909	tonnellate	29,282,000
1910	»	30,405,000
1911	»	28,402,000

Molto probabilmente le esportazioni durante il corrente anno saranno assai superiori di quelle delle annate precedenti.

Il surriferito informatore mi assicurava che i depositi esplorati e conosciuti di questo distretto contengono da 750 milioni ad un miliardo di tonnellate di ferro. Il minerale del Mesaba Range si rinviene, nella grande maggioranza, sotto forma di ematite e raramente sotto forma di lemonite. Il grado di purezza varia dal 45 al 60 % con una media del 55 %.

I giacimenti minerari sono molto superficiali, spesso incominciano alla superficie del suolo. Non sono mai più profondi di 120 metri. Lo spessore di questi immensi filoni raggiunge e spesso oltrepassa i cento metri, aventi generalmente una forma concava, cioè con lo spessore massimo al centro e minimo alla periferia.

Dalla scoperta a tutto l'anno 1911 vennero esportate dal Mesaba Range 223,700,000 tonnellate di minerale. La produzione annuale di questo distretto rappresenta circa la metà della produzione del ferro dell'intera Federazione Nord-Americana.

Essendo i giacimenti di ferro in questo distretto molto superficiali e coperti da un sottile strato di ferreno di natura alluvionale di facile escavazione, ed il minerale stesso essendo molto soffice, quasi terroso, vennero, una diecina di anni or sono, incominciati numerosi ed estesi scavi aventi per iscopo di metter allo scoperto i giacimenti stessi per estrarre poi il materiale come da una vera e propria miniera aperta, facendo così a meno della miniera sotterranea.

Per quanto esistano tuttora in questo distretto numerose miniere sotterranee, quelle aperte hanno dato risultati finanziari così soddisfacenti, da ridurre immensamente le spese dell'estrazione.

Per dare un'idea dell'importanza di questi lavori, basti dire che dalla scoperta di questo Range a tutto il 1911, vennero scavati oltre 160 milioni di metri cubi di materiale.

Gli scavi compiuti dalla Oliver Mining Co. nel solo 1909 raggiungono i 20 milioni di metri cubi.

Quando si consideri che nello stesso anno gli scavi totali, compresi anche in questi gli scavi prodotti dall'estrazione del minerale, raggiunsero i 45 milioni di metri cubi e che gli scavi compiuti nello stesso anno per la costruzione del Canale del Panama raggiunsero solo i 33 milioni di metri cubi, si può avere un'idea approssimativa della importanza di questi lavori.

Durante lo stesso anno la Oliver Iron Mining Co. spese nei soli lavori di assaggio e di ricerca di minerale, oltre un milione di dollari, praticando tanti buchi di esplorazione per una lunghezza totale di 360 chilometri.

Durante il corrente anno la Great Northern Iron Ore Co. (compagnia dipendente dalla Great Northern R. R. Co.) ha fatto il contratto per lo scavo di circa 7 milioni di metri cubi di materiale, onde scoprire un grande deposito di minerale di sua proprietà nei pressi di Chisholm.

L'estrazione della terra, nonché quella del minerale, quando questo è scoperto, viene fatta a mezzo di grandi scavatori a vapore i quali cavano il materiale e lo caricano direttamente sui treni. Nei pressi di Hibbing, dove si trovano i più larghi « Open Pits », o miniere aperte, del mondo, il terreno asportato dalle stesse forma una quantità di piccole colline, che danno al paesaggio l'aspetto del nostro Monferrato.

I treni raggiungono il fondo di queste immense cave a mezzo di linee a chiocciola.

Durante la stagione estiva nelle cave si lavora giorno e notte.

Il Mesaba Range è al presente sfruttato da ben 92 compagnie minerarie, per quanto la sola Oliver Iron Mining Co. (United Steel Co.) ne possieda e ne sfrutti oltre il 50 %.

Fra le compagnie più importanti, oltre alle predette, sono le

seguenti: Republic Iron & Steel Co.; Pickands Mather & Co.; Corrigan Mc. Kinney Co.; Great Northern Iron Ore Co.; Shenango Furnace Co.; Wisconsin Steel Co. e Inland Steel Co.

La media annuale degli operai impiegati nelle miniere del Mesaba Range nel 1910 fu la seguente:

Nelle miniere sotterranee	7813
Alla superficie	867
Nelle miniere aperte	8933
	<hr/>
Totale	17613

Gli infortuni per le tre classi di operai furono rispettivamente 26-6-39 con un totale di 71 e con una media di 3,32 per ogni mille operai nelle miniere sotterranee e di 4,59 per quelle scoperte.

Per quanto riguarda il numero degli operai si deve tener conto del fatto che molte miniere aperte sono attive per solo poco più di sei mesi, ragione per cui si può, senza tema di esagerare, affermare che il numero degli operai, durante i mesi estivi, è di 25 mila circa.

I salari percepiti variano da \$ 2,00 a \$ 2,50 per gli operai delle miniere scoperte, e da \$ 2,50 a \$ 3,25 per quelli delle miniere sotterranee.

Gli italiani impiegati nelle miniere sotterranee sono nella maggior parte marchigiani, umbri, abruzzesi, piemontesi, lombardi e qualche veneto. Sono generalmente considerati come eccellenti minatori e l'opera loro è molto ricercata. Hanno di solito lavoro stabile.

Gli operai degli « Open pits », o miniere aperte, sono, nella grande maggioranza, napoletani e calabresi. Molti di questi non lavorano che otto mesi all'anno, recandosi poi a svernare nelle grandi città.

Vivono generalmente assai male e cercano di risparmiare quanto più possono. Molti di essi dormono nei vagoni ferroviari, altri invece improvvisano la loro temporanea dimora per la stagione estiva con tavolati e con carta inatramata.

La spesa viene fatta cumulativamente, mentre alla cucina

attendono per turno. La spesa pel loro mantenimento è spesso così piccola che sopra un salario di \$ 50 mensili molti di essi riescono a risparmiarne 40. Gli operai di altre nazionalità impiegati nelle miniere sotterranee sonó generalmente austriaci e finlandesi; quelli impiegati negli « Open pits » nella maggior parte ungheresi, montenegrini, serbi, bulgari e macedoni. La concorrenza che gli operai di dette nazionalità fanno ai nostri è considerevole.

Per quanto meno considerati da parte delle compagnie, sono spesso più ricercati perchè resistono più dei nostri alle inclemenze del clima e non di rado anche al poco umano trattamento del principale, perchè imparano meno facilmente la lingua e ben di rado diventano membri delle leghe di resistenza.

Attualmente però la mano d'opera vi è così scarsa, che parecchie centinaia di operai potrebbero trovare pronto e conveniente collocamento. I centri italiani più importanti sono: Hibbing, Chisholm, Virginia, Eveleth, Gilbert, Mountain Iron, Aurora, Biwabic, Nashwauk, Koewatin e Stevenson.

A Hibbing si trovano le più ricche miniere del distretto, tanto è vero che quel comune è tassato in base ad un valore di ben 500 milioni di dollari.

La colonia italiana di Hibbing conta oltre 2000 connazionali, ha parecchie case di commercio, una chiesa con un parroco italiano. Conta pure parecchi elettori ed ha una discreta influenza nelle elezioni locali. Esistono parecchie Società di Mutuo Soccorso e tutte in buone condizioni finanziarie. È sentitissimo il bisogno di una scuola italiana. Il numero dei fanciulli italiani che frequentano la scuola pubblica è di trecento.

La colonia italiana di Chisholm conta circa 1200 connazionali, quella di Virginia 1000, e 1500 quella di Eveleth. Il totale della popolazione italiana del Mesaba Range è di circa diecimila connazionali.

Durante il 1911 perirono vittime di infortuni sul lavoro ben 14 italiani. Salvo pochissime eccezioni questo Ufficio curò tutte le successioni da essi originate.

I connazionali del Mesaba Range sono generalmente poco inclinati ad investire denaro nelle proprietà e nelle imprese lo-

cali; preferiscono spedirlo in Italia. La colonia italiana del Mesaba Range è in aumento.

Ora parecchi fra gli italiani si dedicano anche all'agricoltura, che in questi distretti si presenta assai promettente. Il terreno generalmente è assai fertile, e può essere acquistato a prezzi che variano da \$ 6 a \$ 10 per acre. I prodotti trovano facile smercio sui campi minerari vicini.

Ad eccezione delle miniere e di una grande segheria a Virginia, non si hanno nel Mesaba Range altre industrie.

Il Mesaba Range è unito a Duluth a mezzo delle seguenti ferrovie: Duluth Mesaba & Northern, Duluth & Iron Range, Great Northern R. R. e Canadian Northern. Le prime due sono compagnie dipendenti dalla United States Steel Corporation.

La Duluth Mesaba & Northern paga annualmente circa il 240 % di dividendi.

Cuyuna Range.

Il Cuyuna Range è destinato a diventare il secondo distretto minerario del genere negli Stati Uniti. Mentre nello scorso anno vennero esportate solo 166,000 tonnellate di minerale, si è quasi certi che l'esportazione nel corrente anno sarà superiore al milione di tonnellate.

I depositi esplorati e conosciuti di questo distretto contengono da 10 a 20 milioni di tonnellate di ematite col 55 % di purezza, ed oltre a 100 milioni di tonnellate con grado di purezza che varia dal 40 al 45 %. La profondità dei giacimenti varia dai 50 ai 170 metri.

Molte sono le compagnie che sfruttano le miniere di questo distretto, tra cui principalmente la Inland Steel Co. e la Rogers Brown Iron Co.

Il distretto è unito a Duluth a mezzo delle linee ferroviarie Soo e Northern Pacific.

Parecchi sono i connazionali impiegati in queste miniere, ma non vi sono centri tali da meritare che se ne faccia menzione.

Il distretto, che si trova nella contea di Crow Wing, è considerato come uno dei migliori, sia perchè le miniere saranno

tutte sotterranee, sia perchè il terreno che le circonda è fertilissimo e di facile lavorazione.

Gli operai delle miniere sotterranee del Minnesota hanno l'orario di 8 ore, gli altri di 10.

III. — Duluth ed il suo avvenire come centro industriale, commerciale, ferroviario e marittimo.

Duluth è, per il numero di abitanti, la terza città dello Stato di Minnesota ed è capoluogo della contea di St. Louis che comprende uno dei più ricchi e forse il più ricco distretto minerario degli Stati Uniti.

Duluth ha attualmente una popolazione di circa 90,000 abitanti. È situata alla foce del fiume St. Louis, il quale la divide da Superior nello Stato di Wisconsin, città che conta circa 60,000 abitanti.

Duluth ebbe le sue origini verso il 1872, nel 1880 essa contava circa 3,000 abitanti.

Duluth e Superior, quali porti di mare — e tali possono essere considerati perchè a mezzo del fiume San Lorenzo e dei grandi laghi Ontario, Erie, Huron e Superior è possibile giungere dall'Oceano Atlantico sino a Duluth — costituiscono per tonnellaggio il secondo porto degli Stati Uniti, secondo solo a New York; basti dire che durante l'anno 1910 partirono da qui ben 36,684,578 tonnellate di merci trasportate da 14,775 bastimenti.

Rappresentando questo porto il punto più occidentale fin dove è possibile avvalersi dell'economico mezzo di trasporto offerto dalla navigazione, è naturale che Duluth, oltre ad essere un centro marittimo di primissimo ordine, è pure un centro ferroviario di grande importanza.

Infatti vi fanno attualmente capo 13 diverse linee ferroviarie, che uniscono l'estremità occidentale del Lago Superiore colla costa del Pacifico, col Nord Michigan, con Chicago, Milwaukee, St. Paul, Minneapolis e Winnipeg e colla parte occidentale del Canada.

Per dare un'idea esatta del ragguardevole progresso compiuto e del grande avvenire di Duluth, basta citare i dati che formano i capisaldi del movimento e dell'importanza di un centro di questo genere:

	1900	1901
Movimento merci nel porto, tonnellate	14,387,658	36,684,578
Valore delle merci \$	135,109,196	284,046,672
Bastimenti registrati in questo porto, tonnellate	284,474	643,233
Importazione del carbone, tonnellate .	2,676,597	8,296,309
Cereali spediti, ettolitri	9,000,000	16,000,000
Minerale di ferro spedito, tonnellate .	9,645,355	30,335,435
Depositi alle banche \$	6,701,000	21,000,000
Valore delle merci vendute dai commercianti all'ingrosso \$		80,000,000
Produzione di forza elettrica: cavalli vapore . . .		40,000
Forza idraulica utilizzabile " " . . .		100,000
Valore in base all'accertamento per la commissione delle tasse della contea di St. Louis \$	40,602,956	\$ 272,450,359

Da ciò si comprende facilmente quale sia stato lo sviluppo assunto da questo centro durante gli ultimi 12 anni, e quale possa essere lo sviluppo avvenire.

Commercialmente parlando sono tributari a Duluth i campi minerari della Penisola Superiore dello Stato di Michigan, il Nord Wisconsin, il Nord Minnesota, Nord Dakota ed il Sud-Ovest del Canada, regione la quale, sia nelle industrie minerarie, sia in quelle agricole, va raggiungendo uno sviluppo ed un'importanza considerevolissimi.

Si sta attualmente costruendo dentro i confini di questa città un gigantesco stabilimento metallurgico da parte della Minnesota Steel Co., compagnia dipendente dalla grande United States Steel Corporation.

Giudicando dai lavori già compiuti e prendendo per base le dichiarazioni dei direttori della grande compagnia, l'investi-

mento del capitale necessario a questa grande costruzione non sarà inferiore ai cento milioni di lire italiane.

È opinione generale che questo stabilimento, il quale impiega attualmente nella sua costruzione ben 1500 operai, darà lavoro, sin dall'inizio, a circa 5000 operai.

Dati gli economici e facili mezzi di trasporto, sia lagunari che ferroviari, dati gli enormi giacimenti di minerale di ferro, le grandi foreste che si trovano a breve distanza da questa città, è naturale che l'avvenire industriale della stessa sia dei più promettenti.

Dal punto di vista dell'importazione dei generi italiani, mi permetterò di notare come la ditta F. A. Patrick Co., manifattrice di vestiari e rivenditrice all'ingrosso di vestiti e chincaglierie, importi ora direttamente dalla Francia, dalla Germania e dall'Inghilterra pizzi, percalli, filati, ecc., che forse potrebbero essere forniti dalle nostre fabbriche cotoniere.

A mio giudizio però la nostra importazione troverebbe in Duluth, ove ha sede un ufficio di dogana federale, un conveniente sbocco per lo smercio delle derrate alimentari: come oli, formaggi, conserve, legumi, frutta secca, paste, vini, ecc. Le ditte locali addette allo smercio all'ingrosso vendono annualmente per circa 50 milioni di dollari di generi alimentari.

Entro un raggio di 300 miglia da Duluth, ed in una zona direttamente tributaria a questa città, vivono circa 50,000 italiani, molti dei quali non possono procurarsi i generi alimentari importati, ai quali erano abituati in patria od in altri centri degli Stati Uniti, per la semplice ragione che non si trovano nei negozi locali.

Qualora non fosse possibile avere una ditta italiana d'importazione, della quale vi è pur tuttavia sentito bisogno, tant'è vero che lo scrivente venne di recente, da parecchi italiani negozianti in generi alimentari, incaricato di organizzare fra loro una cooperativa per l'importazione di generi alimentari italiani, i nostri importatori, invece di ricorrere unicamente e sempre ai loro rappresentanti di New York o di altra città dell'Est, dovrebbero, nel loro interesse, cercare di corrispondere con ditte locali, (a. e. l. seguenti: Barthe Martin Company; Gowan Peyton-

Congdon Company; Rust-Parker-Martin Company; Stone-Ordean Wells Company); le quali, avendo numerose succursali nei centri più importanti del Nord-Ovest degli Stati Uniti, potrebbero introdurre l'uso ed il consumo dei prodotti nostrani, qualora, oltre al profitto del grossista, avessero anche quello dell'importatore.

La colonia italiana di Duluth conta circa 250 famiglie, è composta nella grande maggioranza di meridionali, numerosi fra i quali sono i napoletani. Vi sono pure parecchie famiglie lombarde.

I meridionali sono, nella maggior parte, addetti ai lavori di sterro-ferroviari ed alle industrie manifattrici. I lombardi sono generalmente impiegati come muratori e guadagnano assai bene.

Vi è una chiesa con parroco italiano. La colonia è in aumento. Molte sono le famiglie che risiedono in questa città da molti anni, e molte sono le persone che posseggono beni immobili di rilevante valore.

È assai sentito il bisogno di una scuola italiana.

Non è possibile ottenere l'insegnamento della lingua italiana nelle scuole pubbliche, tentativo già fatto dallo scrivente, perchè le abitazioni dei connazionali sono poste in distretti scolastici diversi e distanti gli uni dagli altri.

Prevedesi una forte immigrazione di operai italiani in questa città non appena lo « Steel Plant » sarà ultimato, perchè sono molti i connazionali dei dintorni che hanno acquistato terreni nelle vicinanze dello stabilimento predetto.

STATI UNITI DELL'AMERICA DEL NORD

Lavori della "Commissione per l'Immigrazione", (1)

"Riassunto del rapporto: Condizioni dell'emigrazione in Europa",

(*Abstract of the report on emigration conditions in Europe*).

Condizioni dell'Emigrazione in Europa. — Nell'estate del 1907 gli Onorevoli Dillingham, Lattimer, Howell, Bennet, Burnett e Wheeler, il primo: presidente, gli altri: membri della Commissione d'Immigrazione, visitarono l'Europa allo scopo di studiare in generale le cause e le condizioni dell'emigrazione nei paesi che nel momento attuale sono le principali sorgenti della corrente d'immigrazione verso gli Stati Uniti d'America. Essi partirono da Boston per Napoli il 18 maggio, e, ad eccezione dell'on. Wheeler, il quale compì un'inchiesta supplementare per circa due mesi, ritornarono, a New York, il 6 settembre.

Durante l'inchiesta l'intera Commissione o i membri di essa individualmente visitarono l'Italia, l'Austria, l'Ungheria, la Russia, la Finlandia, la Grecia, la Turchia Europea, la Turchia Asiatica, la Rumania, la Svizzera, il Belgio, l'Olanda, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, la Francia, l'Inghilterra, l'Irlanda e la Scozia. Il piano generale seguito dalla Commissione comprese uno studio: 1° delle cause naturali ed artificiali che promuovono l'emigrazione; 2° delle classi alle quali appartengono gli emigranti e dei caratteri degli emigranti; 3° dell'attitudine dei diversi Governi verso l'emigrazione; 4° degli effetti dell'emigrazione sui diversi paesi europei; 5° della sorveglianza dell'emigrazione da parte dello Stato e della ispezione degli emigranti; 6° della emigrazione dei criminali e delle altre classi escluse dalla legge degli Stati Uniti; 7° degli effetti di questa legge sull'immigrazione Europea in questo paese.

(1) Traduzioni del dott. G. F. DI PALMA DI CASTIGLIONE, ispettore viaggiante dell'Immigrazione; ad iniziativa dell'Ispettore dell'Immigrazione in New York cavaliere P. Attolico e che fanno seguito ad altre pubblicate nel *Bollettino* N. 4 del 1911 e N. 2 del 1913.

Vennero visitate le capitali di ciascun paese, i porti principali nei quali s'imbarcano gli emigranti diretti verso gli Stati Uniti e, in tutti i casi in cui fu possibile, quei distretti dell'Europa meridionale ed orientale i quali principalmente forniscono emigranti alla corrente immigratoria verso gli Stati Uniti d'America. Gran parte del tempo disponibile fu necessariamente dedicata a interviste con i funzionari dei diversi paesi visitati, con gli agenti diplomatici e consolari americani e con altre persone edotte della situazione dell'emigrazione in Europa. Durante il corso della inchiesta i membri della Commissione prepararono delle memorie nelle quali sono studiate tutte le fasi dell'importante problema. Quando fu ritenuto necessario vennero date udienze formali, furono verbalizzate in dettaglio o in sostanza le interviste avute, si ottennero informazioni raccolte e preparate con gran cura, comprese le opinioni espresse da funzionari governativi e da altre persone e fu raccolta infine una grande quantità di documenti e di dati forniti da Governi e da privati. Questo materiale venne studiato con molta diligenza nella preparazione di questa parte del rapporto generale della Commissione. Oltre le informazioni riunite dalla Commissione venne messo a disposizione di questa, dall'Ufficio Federale di Immigrazione e di Naturalizzazione, una raccolta di rapporti mai pubblicati, redatti dai rappresentanti di quell'ufficio che visitarono l'Europa nel 1906 allo scopo di compiere un'inchiesta sulle varie fasi dell'emigrazione. Dopo la visita della Commissione in Italia, la Commissione italiana per lo studio delle condizioni dei contadini nel Mezzogiorno compì un'inchiesta sull'emigrazione dalla Basilicata e dalla Calabria ed il rapporto presentato in seguito a questa inchiesta fu messo, dalle autorità italiane, a disposizione della Commissione d'Immigrazione. Questo ed i rapporti degli agenti dell'Ufficio d'Immigrazione sono stati liberamente usati dalla Commissione che ha dato ad essi il credito che meritavano. Le altre fonti prese in esame nella preparazione del rapporto della Commissione furono principalmente le pubblicazioni ufficiali dei Governi esteri ed, in alcuni casi, autorevoli pubblicazioni private.

Il rapporto della Commissione su questo oggetto è diviso in due parti. La prima parte è formata dall'esame della presente immigrazione europea negli Stati Uniti e delle principali caratteristiche della emigrazione in Europa; la seconda parte tratta con maggiori particolari delle condizioni di emigrazione esistenti nei diversi paesi che attualmente costituiscono le principali sorgenti della immigrazione negli Stati Uniti. Lo scopo del rapporto è quello di porre in rilievo le cause ed il carattere dell'attuale movimento di popolazione dalla Europa verso gli Stati Uniti e di illustrare altri punti che sono necessari a comprendere la situazione.

Nello studiare questa situazione nei diversi paesi che sono attualmente le principali sorgenti della nostra immigrazione, la Commissione considerò la possibilità e l'opportunità di concludere accordi internazionali allo scopo di regolare il movimento di popolazione fra tali paesi e gli Stati Uniti. Naturalmente le informazioni di questo carattere non possono essere incluse nel rapporto che la Commissione presenta al Parlamento. Sembra, peraltro, che vi sia sicura garanzia della possibilità di fare degli accordi con alcuni Governi Europei per regolare il movimento e specialmente per impedire la emigrazione di criminali e di altri individui non desiderabili.

Vecchia e nuova immigrazione europea. — Nello studiare la situazione dell'emigrazione in Europa la Commissione tenne presente il fatto che la generale prevenzione, esistente negli Stati Uniti relativamente all'emigrazione, è principalmente dovuta al cambiamento del carattere occorso negli ultimi anni nel movimento di popolazione dall'Europa verso l'America. Appunto perciò l'immigrazione europea, ai fini del presente rapporto, è divisa in due classi che per convenienza vengono indicate come la « vecchia » e la « nuova immigrazione ». La prima classe comprende gli immigranti provenienti dalla Inghilterra, Irlanda, Scozia, Danimarca, Francia, Germania, Olanda, Norvegia, Svezia, Svizzera, dal paese di Galles e dal Belgio i quali paesi dal 1819 al 1883 fornirono complessivamente circa il 95 per cento del numero totale degli immigranti europei sbarcati negli Stati Uniti. La seconda classe, « nuova immigrazione », comprende gli immigranti provenienti dall'Austria-Ungheria, Bulgaria, Grecia, Italia, Polonia, Portogallo, Rumania, Russia, Serbia, Spagna, Siria, Turchia e dal Montenegro, che nel 1907 fornirono complessivamente l'81 per cento del numero totale di immigranti europei ammessi negli Stati Uniti.

L'anno 1882 rappresenta quello in cui la vecchia immigrazione raggiunse il suo massimo ed il 1907 l'anno in cui si ebbe il massimo della nuova immigrazione. La tavola seguente indica il cambiamento del carattere geografico dell'immigrazione europea verificatosi nei due anni summenzionati.

TAVOLA I. — *Immigrazione totale europea (inclusa la Siriaca) negli Stati Uniti nel 1882 e nel 1907, distinta secondo i paesi di provenienza. (Compilata in base ai rapporti del Commissario Generale d'Immigrazione negli Stati Uniti).*

PAESI DI PROVENIENZA	ANNI		Aumento	Diminu- zione	Percentuali sul totale della emigrazione	
	1882	1907			1882	1907
Austria-Ungheria	29,150	338,452	309,302	—	4.5	28.2
Belgio	1,431	6,396	4,965	—	0.2	0.5
Danimarca	11,618	7,243	—	4,375	1.8	0.6
Francia (Corsica inclusa) .	6,003	9,731	3,728	—	0.9	0.8
Impero Tedesco	250,630	37,807	—	212,823	38.8	3.2
Grecia	—	36,580	36,580	—	—	3.0
Italia (Incluse Sicilia e Sardegna)	32,160	285,731	253,571	—	4.9	23.8
Olanda	9,517	6,637	—	2,880	1.4	0.5
Norvegia	29,101	22,133	—	6,968	4.5	1.8
Portogallo (incluso Capo- verde ed Isole Azzorre) .	42	9,608	9,566	—	—	0.8
Rumania	—	4,384	4,384	—	—	0.4
Impero Russo	21,590	258,943	237,353	—	3.3	21.6
Serbia, Bulgaria e Monte- negro	—	11,359	11,359	—	—	0.9
Spagna	378	5,784	5,406	—	0.5	0.5
Svezia	64,607	20,589	—	44,018	10.0	1.7
Svizzera	10,844	3,748	—	7,096	1.6	0.3
Turchia Europea	—	20,767	20,767	—	—	1.7
Regno Unito:						
Inghilterra	82,394	56,637	—	25,757	12.7	4.7
Irlanda	76,432	34,530	—	41,902	11.8	2.9
Scozia	18,937	19,740	803	—	2.9	1.7
Paesi di Galles	1,656	2,660	1,004	—	0.2	0.2
Altri paesi europei	274	107	—	167	—	0.1
<i>Immigrazione totale della Europa</i>	646,764	1,199,566	552,802	—	100.0	100.0

La tavola che segue mostra il numero degli immigranti europei ammessi negli Stati Uniti nel 1882 e nel 1907, divisi secondo la classificazione già menzionata di vecchia e nuova immigrazione.

TAVOLA II. — *Immigrazione totale europea (compresa la Siriaca) negli Stati Uniti nel 1882 e nel 1907, distinta per classi.*

CLASSE	ANNO		Percentuali sulla immigrazione totale	
	1882	1907	1882	1907
Vecchia immigrazione	563,170	227,851	87.1	19.0
Nuova immigrazione.	83,320	971,608	12.9	81.0
Non specificata	274	107	(a)	(a)
Totale	646,764	1,199,566	100.0	100.0

(a) Meno del 0.05 per cento.

In causa di questo cambiamento radicale occorso negli ultimi anni negli elementi costitutivi dell'immigrazione Europea negli Stati Uniti, la Commissione, nella sua inchiesta, ha dedicata particolare attenzione allo studio degli immigranti provenienti dal Sud e dal Sud-Est dell'Europa. Per la stessa ragione l'inchiesta compiuta in Europa fu fatta principalmente allo scopo di raccogliere informazioni relative alle condizioni generali esistenti nel Sud e nell'Est dell'Europa per quanto queste condizioni fossero in un qualsiasi modo connesse al soggetto che si considerava.

Attitudine dei paesi d'Europa verso l'emigrazione. — Tutti i paesi d'Europa, eccetto la Russia e la Turchia, riconoscono nei loro popoli il diritto ad emigrare. Secondo la legge russa ai cittadini dell'impero è proibito di abbandonare il paese allo scopo di fermarsi permanentemente all'estero, ma il fatto che la Russia nel 1907 occupò il terzo posto fra le nazioni d'Europa che forniscono immigranti all'America indica che detta legge, di fatto, non esiste. Lo stesso si può dire relativamente alla legge turca. Dal punto di vista sentimentale l'emigrazione

grazione è causa, con poche eccezioni, di rimpianto nazionale. In alcuni paesi ragioni militari provocano un'opposizione considerevole, perchè gli emigranti, generalmente, per la loro età sono soggetti al servizio militare. Sembra anche che in alcune parti d'Europa vi sia una crescente e ben fondata opposizione all'emigrazione perchè essa rappresenta una perdita economica a causa dell'esodo di tanti operai ed agricoltori. Peraltro può affermarsi che in generale l'emigrazione è riconosciuta quale fenomeno dipendente quasi esclusivamente da irresistibili forze economiche le quali praticamente impongono ai diversi Governi un'attitudine di acquiescenza.

Alcuni paesi europei, principalmente la Francia, la Svizzera, l'Olanda ed il Belgio, non hanno avuto forte emigrazione negli ultimi anni. Vi fu un tempo in cui la Germania occupò il primo posto fra le nazioni esportatrici di uomini, ma adesso questa condizione di cose è mutata. Durante il periodo in cui il movimento di emigrazione dal Nord e dall'Ovest dell'Europa verso gli Stati Uniti trovavasi nel massimo sviluppo, la Danimarca venne in un certo qual modo coinvolta. Però il movimento dalla Danimarca non fu mai tanto grande quanto quello dagli altri paesi scandinavi. Il Regno Unito costituisce ancora una fonte di rilevante emigrazione verso gli Stati Uniti, ma il movimento è più piccolo di quello che non fosse precedentemente, ed il numero delle persone che attualmente emigrano non è tanto grande da far considerare l'emigrazione quale un problema nazionale. Vi è anche un notevole movimento di popolazione dal Regno Unito o più esattamente dall'Inghilterra e dalla Scozia verso il Canada ed altre regioni dell'impero inglese, ma esso è incoraggiato, e, in una certa misura, facilitato perchè l'Inghilterra è il solo paese d'Europa il quale apertamente promuove o per lo meno sanziona e facilita l'emigrazione degli individui sussidiati dalla carità pubblica. Però questa emigrazione favorita è diretta verso il Canada o le altre colonie inglesi anzichè verso gli Stati Uniti.

Nel momento presente i paesi d'Europa che sono più interessati al problema sono la Norvegia, la Svezia, l'Italia, l'Austria-Ungheria, la Russia, la Grecia, la Turchia e gli Stati Balcanici; ed è l'attitudine di questi paesi verso l'attuale movimento di popolazione che la Commissione, per quanto è stato possibile, ha preso in esame.

In molti paesi europei il Governo esercita alcune funzioni regolatrici sull'emigrazione. Peraltro, in generale, queste funzioni riguardano specialmente la tutela dell'emigrante e mirano a proteggere questi dallo sfruttamento e da cattivi trattamenti prima dell'imbarco e durante il viaggio. Alcuni paesi s'interessano anche e profondamente del benessere dei loro cittadini che hanno abbandonato la patria di origine. L'attitudine di alcuni Governi verso l'emigrazione subisce naturalmente l'influenza del periodo di durata dell'emigrazione stessa. Come è detto in altra parte, la nuova immigrazione negli Stati Uniti,

proveniente dal Sud e dall'Est dell'Europa, è formata in grado rilevante da lavoratori di passaggio, più che da persone le quali emigrano allo scopo di divenire coloni permanenti di un altro paese.

Sebbene sia un fatto che molti di quelli che arrivano negli Stati Uniti con l'intenzione di ritornare nella loro patria di origine si stabiliscono permanentemente in questo paese, pure è certo che molti emigranti si fermano soltanto temporaneamente negli Stati Uniti e conservano verso i loro paesi di origine un interesse più che sentimentale. Qualunque sia il valore economico di questa ultima categoria di immigranti per il paese nel quale essi si fermano temporaneamente, è certo che essi rappresentano un importante fattore di benessere economico per diversi paesi europei. Il vantaggio che ricavano i paesi europei è in gran parte costituito dal grande e costante invio dei risparmi che gli immigranti spediscono dagli Stati Uniti. La più gran parte di questi risparmi è inviata in paesi dove prevalgono cattive condizioni economiche ed il benefico effetto che essi hanno in molti posti viene da tutti riconosciuto. Un altro fattore di eguale importanza è rappresentato dall'immigrante che ritorna nel paese di origine per fermarvisi permanentemente con un certo capitale raggranellato negli Stati Uniti. Con l'acquisto e la coltivazione della terra o con altre imprese questi immigranti di ritorno hanno apportato rilevanti benefici ai paesi nei quali essi ritornano. Si può affermare che anche l'introduzione delle idee e dei sistemi americani ha rappresentato un vantaggio complementare degli altri summenzionati.

D'altra parte, l'emigrazione da alcune provincie dei paesi del Sud e dell'Est dell'Europa è stata così grande che ha provocato una diminuzione nella mano d'opera disponibile. Questo fatto costituì la base delle lamentele espresse ai membri della Commissione da parte di proprietari di terre e di altre persone. Pare accertato anche che nelle regioni dalle quali sono partiti molti emigranti è occorso un aumento di salario relativamente forte.

In breve, si può affermare che gli utenti mano d'opera possono, a causa di un'emigrazione eccessiva, esser danneggiati da mancanza di mano d'opera e dal conseguente aumento dei salari. Ma dall'altro lato la condizione economica delle classi lavoratrici dalle quali proviene la grande maggioranza degli immigranti ricava vantaggio non soltanto per le rimesse di denaro che vengono fatte dagli Stati Uniti, ma anche per gli aumenti di salario che si verificano in patria.

Carattere dell'emigrazione europea. — L'attuale emigrazione dall'Europa verso gli Stati Uniti è in gran parte proveniente da distretti agricoli e da piccole città o villaggi ed è formata principalmente da braccianti agricoli e terrazzieri. Ciò è particolarmente esatto per le razze o popolazioni provenienti dai paesi che forniscono la nuova immigrazione, ad eccezione degli ebrei russi i quali per legge sono

obbligati a vivere nelle città. Siccome l'emigrazione è principalmente effetto di determinate condizioni economiche la tendenza ad emigrare dovrebbe essere più forte fra le classi più povere; sta di fatto però che l'attuale movimento di emigrazione non è formato da elementi che costituiscono gli strati economici e sociali più bassi della popolazione. Nei paesi di Europa, come negli Stati Uniti, l'elemento più povero e meno desiderabile, sia dal punto di vista sociale, sia dal punto di vista economico, si trova nelle grandi città e, in generale, queste città danno, relativamente, pochi emigranti. L'emigrante tipico di oggi non rappresenta neppure l'elemento economicamente e socialmente più basso della classe dalla quale egli proviene. Questo fatto deve attribuirsi a cause naturali ed artificiali. In primo luogo, l'emigrare verso un paese sconosciuto e distante, sebbene sia un'impresa meno ardua di prima, è ancora cosa relativamente seria e difficile, la quale richiede un grado di coraggio e di iniziativa che non è posseduto dai deboli di nessuna classe. Questa legge naturale regolò in massima la primitiva emigrazione dall'Europa verso gli Stati Uniti e per la influenza di essa anche l'attuale emigrazione è formata dagli elementi migliori e più forti della classe particolare dalla quale l'emigrazione deriva. Un potentissimo aiuto alla legge naturale di selezione è peraltro rappresentato dalla legge d'immigrazione degli Stati Uniti, l'influenza della quale, nel prevenire l'immigrazione o financo i tentativi di emigrazione degli individui aventi difetti fisici e mentali, non è probabilmente apprezzata da tutti. Le disposizioni delle leggi d'immigrazione degli Stati Uniti sono ben note fra le classi dalle quali provengono gli immigranti europei, ed il gran numero di individui che vengono respinti nei porti d'imbarco oppure nei porti degli Stati Uniti ha un'influenza decisiva nel frenare l'emigrazione degli inadatti. Questa influenza è maggiormente sentita da quelli che hanno dei dubbi sulla possibilità di essere ammessi negli Stati Uniti in base alla legge esistente. Nello studio dei caratteri dell'emigrazione europea la Commissione si è limitata a considerare nei vari popoli studiati le caratteristiche e le condizioni ordinarie che costituiscono la loro desiderabilità o non desiderabilità quali immigranti negli Stati Uniti. È stato anche studiato il carattere etnico delle varie razze ed un completo lavoro a questo riguardo, sotto il titolo « *Dizionario delle razze o popolazioni degli immigranti dall'Europa e da altri paesi* » costituisce una delle parti del rapporto generale della Commissione (1). Per comprendere l'immigrante odierno, oltre le osservazioni generali relative al carattere dell'emigrazione europea, sono

(1) Vedi il riassunto di questo rapporto nel *Bollettino dell'Emigrazione*, anno 1911, N. 2, pag. 93-97. (Nota del C. dell'E.).

necessarie informazioni sul sesso, l'età, l'occupazione ed il grado di istruzione degli emigranti.

A questo fine sono stati raccolti dati sulle caratteristiche suindicate per un periodo di undici anni (dal 1899 al 1909) e le informazioni riunite sono state divise secondo la classificazione già menzionata di vecchia e nuova immigrazione. Gli immigranti però sono stati divisi secondo la razza o popolazione alla quale appartenevano e non secondo il paese di origine: tale divisione è stata possibile per il fatto che l'ufficio d'immigrazione ha seguita questa classificazione a partire appunto dal 1899. Nella esposizione che segue la vecchia immigrazione comprende le seguenti razze o popolazioni: Olandese, Fiamminga, Inglese, Francese, Tedesca, Irlandese, Scandinava, Scozzese e del Paese di Galles: la nuova immigrazione comprende queste razze: Armena, Boema e Morava, Bulgara, Serba e Montenegrina, Croata e Slovena, Dalmata, della Bosnia e dell'Erzegovina, Finnica, Greca, Israelita, Italiana del Nord, Italiana del Sud, Lituana, Magiara, Polacca, Portoghese, Rumena, Russa, Rutena, Slovacca, Spagnuola, Siriaca (1) e Turca.

Sesso degli immigranti. — Dalla classificazione degli immigranti secondo il loro sesso si rileva una grande differenza fra le diverse razze. La seguente tavola mostra dettagliatamente il sesso degli Europei immigrati negli Stati Uniti dal 1899 al 1909 incluso:

(1) Quasi tutti gli immigranti siriaci ed un gran numero dei turchi provengono dalla Turchia Asiatica, ma essi sono qui classificati quali facenti parte della nuova immigrazione dall'Europa sia per esigenze statistiche sia perchè essi somigliano molto alla popolazione della Turchia Europea.

TAVOLA III. — *Immigrazione Europea (Siriaca inclusa) negli Stati Uniti durante gli anni fiscali compresi fra il 1899 ed il 1909 distinta secondo il sesso e la razza o popolazione.* (Compilata in base ai rapporti del Commissario Generale della Immigrazione degli Stati Uniti).

RAZZA O POPOLAZIONE	NUMERO			Percentuali sul totale	
	totale	di uomini	di donne	degli uomini	delle donne
Armena	20,990	15,596	5,394	74.3	25.7
Boema e Morava	91,727	52,237	39,490	36.9	43.1
Bulgara, Serba e Montenegrina	82,266	78,947	3,314	96.0	4.0
Croata e Slovena	235,981	251,919	44,062	85.1	14.9
Dalmata, della Bosnia e della Erzegovina	26,785	24,799	1,986	92.6	7.4
Olandese e Fiamminga	74,646	48,889	25,757	65.5	34.5
Inglese	355,116	219,222	135,894	61.7	38.3
Finnica	136,038	89,565	46,473	65.8	34.2
Francese	94,676	55,502	39,174	58.6	41.4
Tedesca	682,995	405,863	277,132	59.4	40.6
Greca	177,827	169,726	8,101	95.4	4.6
Ebrea	990,182	561,616	428,566	56.7	43.3
Irlandese	401,342	189,611	211,731	47.2	52.8
Italiana del Nord	341,888	268,123	73,765	78.4	21.6
Italiana del Sud	1,719,260	1,351,719	367,541	78.6	21.4
Lituana	152,544	108,417	44,127	71.1	28.9
Ungherese	310,049	225,272	84,777	72.7	27.3
Polacca	820,716	567,992	252,724	69.2	30.8
Portoghese	62,240	38,515	26,725	59.0	41.0
Rumena	68,505	62,636	5,869	91.4	8.6
Russa	66,280	56,104	10,176	84.6	15.4
Rutena	119,468	88,416	31,052	74.0	26.0
Scandinava	534,269	327,448	206,321	61.3	38.7
Scozzese	112,230	71,392	40,838	63.6	36.4
Slovacca	345,111	242,620	102,491	70.3	29.7
Spagnuola	45,214	37,402	7,812	82.7	17.3
Siriaca	50,592	34,487	16,105	68.2	31.8
Turca	11,671	11,239	432	96.3	3.7
Del paese di Galles	18,508	11,996	6,512	64.8	35.2
Di altri paesi	923	658	265	71.3	28.7
Totale	8,213,034	5,667,928	2,545,106	69.0	31.0

Non tutte le razze che formano la nuova immigrazione presentano una forte prevalenza di uomini, ma questa caratteristica è sufficiente a creare una rilevante differenza fra la vecchia e la nuova immigrazione, come è indicato dalla tavola che segue:

TAVOLA IV. — *Immigrazione Europea (Siriaca compresa) negli Stati Uniti durante gli anni fiscali compresi fra il 1899 ed il 1909 distinta per classi e per sesso.*

CLASSE	NUMERO			Percentuali sul totale	
	totale	di uomini	di donne	degli uomini	delle donne
Vecchia immigrazione . . .	2,273,782	1,329,923	943,859	58.5	41.5
Nuova immigrazione . . .	5,939,252	4,338,005	1,612,247	73.0	27.0
Totale . . .	8,213,034	5,667,928	2,545,106	69.0	31.0

Età degli immigranti. — L'età degli immigranti europei è un dato importante, sia nella nuova, sia nella vecchia immigrazione, per la forte proporzione di individui aventi da 14 a 44 anni, come è indicato nella seguente tavola:

TAVOLA V. — *Immigrazione Europea (Siriaca inclusa) negli Stati Uniti durante gli anni fiscali compresi fra il 1899 ed il 1909 distinta in classi ed in gruppi secondo l'età degli immigranti.*

CLASSE	NUMERO				PERCENTUALI sul totale		
	totale	di individui al disotto di 14 anni	di individui da 14 a 44 anni	di individui di 45 o più anni	degli individui al disotto di 14 anni	degli individui da 14 a 44 anni	degli individui di 45 o più anni
Vecchia immigrazione	2,273,782	290,164	1,828,382	155,236	12.8	80.4	6.8
Nuova immigrazione .	5,939,252	723,810	4,958,124	257,318	12.2	83.5	4.3
Totale	8,213,034	1,013,974	6,786,506	412,554	12.3	82.6	5.0

La caratteristica più notevole — relativamente all'età degli immigranti, ed in verità una delle più notevoli e significanti caratteristiche dell'immigrazione europea negli Stati Uniti — è rappresentata dal fatto che la maggioranza degli immigranti è formata da individui che si trovano nel periodo produttivo della loro esistenza e soltanto una minoranza di essi è formata da elementi, per la loro età, economicamente improduttivi.

Occupazioni degli immigranti. — L'occupazione costituisce un importante fattore nel valutare il carattere dell'emigrazione perchè essa indica quale sarà, probabilmente, la condizione professionale degli immigranti dopo la loro ammissione negli Stati Uniti. Per facilitare lo studio di questa caratteristica gli immigranti possono esser divisi nelle seguenti classi: «professionisti», «operai tecnici», «braccianti agricoli», «agricoltori», «terrazzieri», «domestici», «di mestieri diversi» e «senza mestiere», comprendendo in questa ultima categoria le donne ed i ragazzi.

La seguente tavola mostra, secondo la razza e la popolazione, le occupazioni degli europei immigrati negli Stati Uniti durante gli undici anni che vanno dal 1899 al 1909:

Occupazione	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
Professionisti	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Operai tecnici	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Braccianti agricoli	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Agricoltori	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Terrazzieri	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Domestici	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Di mestieri diversi	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Senza mestiere	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

TAVOLA VI. — Occupazioni degli europei immigrati (compresi i Siriaci) negli Stati Uniti durante il periodo che corre dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1909 distinti secondo la razza o popolazione. (Completata in base ai rapporti del Commissario generale d'immigrazione negli Stati Uniti).

	CIFRE ASSOLUTE										Totale
	Professionisti	Operai	Baccianti	Agri- coltori	Ter- razzieri	Domestici	Di mestieri diversi	Senza mestieri	Totale		
Armeni	570	5,371	3,080	377	2,481	1,588	783	6,385	20,900		
Boema e Morava	748	22,601	8,247	1,580	7,341	13,695	1,010	36,505	91,727		
Bulgara, Serba e Montenegrina	107	2,008	36,746	2,782	94,755	683	289	4,291	82,261		
Croata e Slovena	228	13,952	80,167	4,260	146,278	17,338	683	32,825	295,981		
Dalmata, della Bosnia e dell'Erzegovina	31	2,523	7,178	569	12,887	908	180	2,799	26,785		
Olandese e Fiamminga	1,768	12,111	7,169	3,106	10,579	3,558	2,842	32,543	74,646		
Inglese	20,041	103,707	4,302	4,964	24,928	27,851	29,071	137,662	355,116		
Finnica	314	6,380	5,004	1,520	68,243	10,331	414	25,982	136,038		
Francese	5,903	20,829	5,372	1,680	8,942	10,331	6,004	35,525	94,676		
Tedesca	14,250	125,594	72,736	12,021	84,531	78,803	27,944	266,819	685,965		
Greci	594	13,652	33,258	2,092	104,472	3,892	3,957	15,995	177,827		
Ebrei	6,896	362,495	9,633	908	66,311	61,611	36,219	445,798	960,182		
Irlandese	4,254	41,486	15,717	6,047	106,497	161,844	8,454	57,033	401,342		
Italiana del Nord	3,006	56,854	51,349	5,656	128,579	21,065	5,809	63,170	341,888		
Italiana del Sud	5,586	199,024	430,282	12,200	587,540	76,140	17,572	400,546	1,719,200		
Lituana	148	8,243	20,918	335	34,174	19,819	231	29,596	157,344		
Ungherese	1,281	20,946	102,456	1,586	82,501	29,538	1,465	70,236	310,049		
Polacca	1,193	41,541	163,372	2,549	320,061	111,100	1,752	180,148	820,716		
Portoghese	139	3,076	3,023	400	22,363	12,899	1,393	21,921	65,240		
Rumena	843	1,852	38,285	217	20,411	1,617	261	5,723	68,505		
Rutena	97	2,095	38,633	322	24,803	2,273	863	10,965	66,280		
Scandinava	5,076	86,921	30,090	11,009	138,937	18,046	81	15,858	119,468		
Scozzese	4,219	42,589	2,235	1,484	6,353	9,125	7,598	102,878	534,289		
Slovacca	184	12,088	83,419	1,899	124,501	59,417	440	38,985	112,230		
Spagnuola	1,504	15,000	2,483	837	6,695	1,898	5,356	11,331	45,214		
Siriaca	117	7,322	9,756	1,792	6,797	3,548	3,292	17,431	50,592		
Turca	585	6,517	440	332	1,277	1,426	816	7,115	18,568		
Del Paese di Galles	2	48	—	41	434	5	10	883	1,066		
Di altri paesi	80,322	1,247,674	1,290,295	84,146	2,282,565	890,063	172,652	2,105,287	8,213,024		
Totale											

Segue: TAVOLA VI

RAZZA O POPOLAZIONE	CIFRE PERCENTUALI									
	Pro- fessionisti	Opera- i tecnici	Braecianti agricoli	Agri- coltori	Ter- razzieri	Domestici	Di- versisti	Senza mestieri		
Armena	1.8	58.4	14.7	1.8	11.8	7.6	3.5	30.4		
Bulgara e Morava	0.8	24.6	9.0	1.7	8.0	14.9	1.1	39.8		
Bulgara, Serba e Montenegrina	0.1	3.2	44.7	3.4	42.2	0.8	0.5	5.2		
Croata e Slovenia	0.1	4.7	27.1	1.4	49.4	5.9	0.2	11.1		
Dalmata, della Bosnia e dell'Erzegovina	0.1	9.4	26.8	2.1	47.9	2.5	0.7	10.4		
Olandese e Fiamminga	2.4	17.6	9.6	4.2	14.2	4.8	3.8	43.6		
Inglese	5.6	29.8	1.4	1.4	7.0	7.8	8.2	38.8		
Ethnica	0.2	4.1	4.1	1.1	50.2	20.3	0.3	19.1		
Francese	6.2	4.1	5.1	1.8	9.4	10.3	6.4	37.5		
Tedesca	2.1	22.0	10.6	1.8	12.4	11.3	4.1	33.1		
Greca	0.3	7.7	18.7	1.2	58.7	2.2	2.2	9.0		
Ebreica	0.7	36.7	1.0	0.1	6.7	6.2	3.7	45.0		
Irlandese	1.1	10.3	3.9	1.5	26.5	40.3	2.1	14.2		
Italiana del Nord	0.9	16.6	15.0	1.7	37.6	6.3	1.7	20.2		
Italiana del Sud	0.3	11.6	24.4	0.7	34.2	4.4	1.0	23.3		
Lituana	0.4	5.4	19.6	0.2	42.1	13.0	0.2	19.4		
Magiara	0.1	6.8	33.0	0.5	26.6	9.5	0.5	22.7		
Polacca	0.1	5.1	19.8	0.3	39.0	13.5	0.2	22.0		
Portoghese	0.3	4.7	4.6	0.6	39.3	19.7	0.2	33.6		
Rumena	0.2	9.7	55.9	0.3	29.8	2.4	0.4	8.4		
Russa	1.3	8.1	30.7	1.3	37.4	3.4	1.3	16.5		
Rutena	0.1	1.8	37.1	0.3	37.1	15.1	0.1	13.3		
Scandinava	1.0	19.3	42.3	0.3	29.8	24.7	1.4	19.3		
Scozzese	3.8	37.9	5.6	2.1	24.7	8.1	6.5	34.7		
Slovacca	0.1	3.5	2.0	1.3	5.7	11.4	0.1	23.6		
Slovacchi	3.3	33.2	24.8	0.6	36.0	4.0	11.8	25.5		
Spagnola	0.8	14.5	5.5	1.9	14.8	7.0	6.4	35.0		
Siriaca	1.0	19.3	19.3	3.5	13.4	4.0	4.4	9.0		
Turca	3.2	7.0	50.1	5.3	41.8	1.3	4.4	38.4		
Del Paese di Galles	0.2	33.2	2.4	4.4	6.9	7.7	4.4	41.5		
Di altri paesi	0.2	5.2	—	4.4	47.0	0.5	1.1	41.5		
Totale	1.0	15.2	15.7	1.0	27.8	10.8	2.1	26.4		

La tavola che segue indica la distribuzione delle occupazioni secondo la classificazione di vecchia e nuova immigrazione:

TAVOLA VII. — *Occupazioni degli Europei (compresi i Siriaci) immigrati negli Stati Uniti durante gli anni fiscali compresi nel periodo che va dal 1899 al 1909, distinti per classe e categorie professionali.*

Categorie Professionali	Numero		Percentuali	
	Vecchia immigrazione	Nuova immigrazione	Vecchia immigrazione	Nuova immigrazione
Professionisti	56,406	23,916	2.5	0.4
Operai tecnici	442,754	804,920	19.5	13.6
Braccianti agricoli	138,598	1,151,697	6.1	19.4
Agricoltori	40,633	43,513	1.8	0.7
Terrazzieri	402,074	1,880,491	17.7	31.7
Domestici	424,698	465,395	18.7	7.8
Di mestieri diversi	90,109	82,543	4.0	1.4
Senza mestiere	678,510	1,486,777	29.8	25.0
Totale	2,273,782	5,939,252	100.0	100.0

La proporzione, relativamente forte, di operai tecnici, la piccola proporzione di lavoratori non specializzati e la mancanza quasi assoluta di braccianti agricoli esistente nell'immigrazione ebrea avvicinano questa razza — per quanto riguarda le professioni degli emigranti — a quelle che formano la vecchia immigrazione. L'eliminazione dalla tavola VII dei dati relativi agli Ebrei rende possibile di stabilire un confronto più chiaro fra le caratteristiche professionali della vecchia e nuova immigrazione, come è mostrato dalla seguente tavola:

TAVOLA VIII. — *Occupazioni degli Europei (Siriaci compresi, Ebrei esclusi) immigrati negli Stati Uniti dal 1899 al 1909 (anni fiscali) distinti per classe e categorie professionali.*

OCCUPAZIONI	Numero		Percentuali	
	Vecchia immigrazione	Nuova immigrazione (Ebrei esclusi)	Vecchia immi- grazione	Nuova immi- grazione (Ebrei esclusi)
Professionisti	56,406	17,080	2.5	0.3
Operai tecnici	442,754	441,984	19.5	8.9
Braccianti agricoli	138,598	1,142,054	6.1	23.1
Agricoltori	40,633	42,605	1.8	0.9
Terrazzieri	402,074	1,814,180	17.7	36.7
Domestici	424,698	403,784	18.7	8.2
Di mestieri diversi	90,109	46,324	4.0	0.9
Senza mestiere	678,510	1,041,049	29.8	21.0
Totale	2,273,782	4,949,070	100.0	100.0

L'analisi di questa tavola mostra che circa il 60 per cento della nuova immigrazione (non compresa l'ebraica) degli undici anni presi in considerazione era formata da lavoratori non specializzati, mentre, nella vecchia immigrazione, questa categoria rappresentava circa il 25 per cento. La percentuale di operai tecnici è molto più alta nella vecchia immigrazione; così anche quella dei domestici: questo ultimo rilievo trova spiegazione nel fatto che le donne sono, nella nuova immigrazione, relativamente, in numero più piccolo. La percentuale degli agricoltori è più alta nella vecchia immigrazione, ma sia in questa, sia nella nuova immigrazione il numero assoluto di agricoltori fra gli immigrati è così piccolo che non costituisce un elemento importante. Questo rilievo serve soltanto a mettere in luce il fatto che i contadini proprietari o agricoltori indipendenti (farmen), a qualsiasi razza essi appartengano, generalmente non emigrano negli Stati Uniti.

L'istruzione in Europa. — In nessuna delle caratteristiche considerate, eccetto forse in quella relativa alla intenzione di fermarsi permanentemente negli Stati Uniti, vi è una differenza così grande

fra gli immigranti appartenenti alla vecchia immigrazione e quelli che formano la nuova immigrazione come nella caratteristica relativa al grado di istruzione degli immigrati.

La tavola che segue mostra quanto sia sviluppato l'analfabetismo, secondo le razze o popolazioni, fra gli individui immigrati dall'Europa negli Stati Uniti durante gli undici anni che vanno dal 1899 al 1909:

TAVOLA IX. — *Numero e percentuale degli analfabeti di 14 o più anni fra gli Europei (Siriaci inclusi) immigrati negli Stati Uniti dal 1899 al 1909 distinti per razza o popolazione.* (Compilata in base ai rapporti del Commissario Generale di Immigrazione degli Stati Uniti).

RAZZA O POPOLAZIONE	Numero totale degli immigranti di 14 o più anni	Analfabeti di 14 o più anni	
		cifre assolute	percentuali
Armena	18,404	4,433	24.1
Boema e Morava	72,762	1,246	1.7
Bulgara, Serba e Montenegrina	80,854	33,759	41.8
Croata e Slovena	283,270	103,155	36.4
Dalmata, della Bosnia e dell'Erzegovina	26,123	10,789	41.3
Olandese e Fiamminga	58,525	2,767	4.7
Inglese	302,957	3,419	1.1
Finnica	122,415	1,681	1.4
Francese	81,449	4,401	5.4
Telesca	566,579	28,854	5.1
Greca	170,513	45,960	27.0
Ebrea	744,395	191,544	25.7
Irlandese	381,095	10,233	2.7
Italiana del Nord	311,243	36,869	11.8
Italiana del Sud	1,517,763	822,113	54.2
Lituana	140,540	63,555	48.8
Ungherese	282,737	32,170	11.4
Polacca	742,753	263,177	35.4
Portoghese	49,799	33,960	68.2
Rumena	67,029	23,232	34.7
Russa	61,287	23,607	38.5
Rutena	113,931	58,070	51.0
Scandinava	483,049	2,163	0.4
Scozzese	95,173	682	0.7
Slovacca	312,954	69,220	22.1
Spagnuola	41,000	6,004	14.6
Siriaca	42,463	22,978	54.1
Turca	11,408	6,722	58.9
Del Paese di Galles	15,191	309	2.0
Di altri paesi	794	53	6.7
Totale	7,199,060	1,912,131	26.6

Nella tavola che segue le diverse razze degli Europei immigrati sono raggruppate secondo la classificazione di vecchia e nuova immigrazione:

TAVOLA X. — *Numero e percentuale degli analfabeti di 14 o più anni fra gli Europei (inclusi i Siriaci) immigrati negli Stati Uniti dal 1899 al 1909 (anni fiscali) distinti secondo la classe alla quale appartengono.*

CLASSE	Numero totale di 14 o più anni di età	Analfabeti di 14 o più anni	
		cifre assolute	percentuali
Vecchia immigrazione .	1,983,618	52,833	2.7
Nuova immigrazione. .	1,215,442	1,859,298	35.6
Totale . . .	7,199,060	1,912,131	26.6

Riesce impossibile accertare se l'alta percentuale di analfabeti fra i nuovi immigranti sia un effetto principalmente dell'ambiente nel quale questi hanno vissuto, oppure di inerenti tendenze di razza. La prima ipotesi sembrerebbe la più esatta se non esistesse il fatto che razze che vivono in condizioni economiche e politiche simili presentano, relativamente al grado d'istruzione, caratteristiche diverse. Notevole specialmente il caso dei tedeschi, la maggioranza dei quali adesso proviene dall'Austria-Ungheria e dalla Russia: fra questi l'analfabetismo è assai inferiore a quello di immigranti appartenenti a razze che vivono negli stessi paesi.

Come risulta dalle tavole su riportate — che mostrano il grado di istruzione degli europei immigrati secondo le razze alle quali essi appartenevano — l'analfabetismo esiste in proporzioni assai diverse nelle diverse nazioni di Europa. Riesce difficile stabilire confronti relativi al grado di analfabetismo esistente fra le popolazioni dei diversi paesi a causa dei differenti sistemi che si seguono nei vari paesi per raccogliere le informazioni relative a questo oggetto. In alcuni Stati Europei i registri militari sono l'unica fonte dalla quale possono ricavarsi notizie relative all'analfabetismo, e queste notizie, naturalmente, non possono costituire una base per determinare con certezza quale percentuale di analfabeti esiste nel paese perchè esse si riferiscono esclusivamente ad una sola classe di individui e non a tutti i cittadini. Questi dati però hanno un certo valore per uno studio

che riguarda esclusivamente l'immigrazione, perchè generalmente immigranti e coscritti sono reclutati dalle stesse classi di popolazione. Sfortunatamente non è possibile avere in tutti i paesi d'Europa dati relativi all'analfabetismo delle reclute: è doloroso specialmente che non si possano avere quelli relativi alla Russia, la quale è una delle tre nazioni europee che danno il maggior contingente alla corrente d'immigrazione negli Stati Uniti. In tutti i modi può riuscire interessante la tavola che segue, la quale mostra la percentuale di analfabeti esistente fra le reclute di dodici nazioni europee comparata alla percentuale di analfabeti esistente fra i cittadini (bianchi) nati negli Stati Uniti, aventi da 21 a 24 anni di età:

TAVOLA XI. — *Percentuale degli analfabeti fra le reclute di diversi paesi di Europa e fra i cittadini bianchi nati negli Stati Uniti, aventi da 21 a 24 anni di età.*

PAESI	Percentuale di analfabeti	Data del rilievo statistico	Fonti della informazione
Belgio	9.1	1907	Hübner's "Tabellen „: 1909, p. 93
Danimarca	0.20	1897	Idem.
Francia	3.5	1906	Statesman's Yearbook: 1910, p. 751
Impero tedesco	0.04	1906	Idem.
Grecia	30.00	(a)	Hübner's "Tabellen „: 1909, p. 93.
Italia	30.6	1905	Annuario Statistico Italiano: 1905-1907.
Olanda	1.9	1907	Nederland Jaarcijfers: 1907, p. 51.
Rumania	69.0	1900-1904	Annarul Statistico al Romaniei: 1907.
Serbia	52.1	1906	Serbie - Annuaire Statistique: 1.06, p. 712.
Svezia	0.59	1904	Statesman's Yearbook: 1908, pagina 1238.
Svizzera	(b) 0.1	1908	Statesman's Yearbook, 1910, pagina 1253.
Gran Bretagna	1.4	1904-1905	Idem.
Stati Uniti	3.8	1900	Twelfth Census of the United States, Supplementary Analysis.

(a) Non esistono dati. (b) Inabili a leggere.

Nonostante che dai dati raccolti nella tabella surriferita non si possa trarre nessuna conclusione relativa all'analfabetismo complessivo esistente fra le popolazioni prese in considerazione, pure essi riconfermano il fatto comunemente noto che, cioè, mentre l'analfabetismo è minimo nei paesi del Nord e dell'Ovest dell'Europa, esso è assai esteso in quei paesi del Sud e dell'Est che contribuiscono in forti proporzioni all'attuale corrente immigratoria negli Stati Uniti.

Per alcuni dei paesi d'Europa che hanno una forte emigrazione verso gli Stati Uniti è possibile avere dati relativi all'analfabetismo, rilevati da censimenti generali di tutta la popolazione. Siccome la base di rilievo di questi dati è diversa secondo i diversi paesi, non è possibile di stabilire confronti fra le varie nazioni e gli Stati Uniti; però, ai fini di questo rapporto, le informazioni raccolte hanno valore.

La tavola che segue mostra la percentuale di analfabeti esistente in determinati gruppi della popolazione o in tutta la popolazione delle nazioni indicate. La prova dell'istruzione, meno in casi espressamente menzionati, è costituita dalla abilità di leggere e scrivere.

TAVOLA XII. — *Percentuale di analfabeti nella popolazione di determinati paesi di Europa e negli Stati Uniti.*

PAESE	Percentuale di analfabeti	Data del rilievo	Base del rilievo	Fonti di informazioni
Austria . .	23.8	1900	Persone di sei o più anni	Oesterr. Statist. Handbuch, 1907, p. 6.
Belgio . .	21.9	1900	L'intera popolazione.	Annuaire Statistique de la Belgique, 1906, p. 74.
Finlandia .	(a) 1.2	1900	Persone di 15 o più anni.	Statistiske Arsbok, 1907, p. 32.
Ungheria .	41.0	1900	Popolazione civile di 6 o più anni.	Magyar Statisztikai Evkony, 1905, p. 324.
Italia . . .	48.5	1905	Persone di 6 o più anni.	Annuario Statistico Italiano, 1905-907, p. 245.
Portogallo.	75.1	1900	Idem.	Statesman's Yearbook, 1908, p. 1367.
Rumania .	61.4	1899	Persone di 10 o più anni.	Annarul Statistico al Romaniei, 1907, p. 5.
Russia . .	72.0	1897	Persone di 9 o più anni.	Rossia-Perepis Nasele- nia, 1897.
Serbia . .	83.0	1900	L'intera popolazione.	Statesman's Yearbook, 1908, p. 1485.
Spagna . .	63.8	1900	Idem.	Espana Censo de la Poblacion, 1900, volume II, p. XI.
Stati Uniti	10.7	1900	Persone di 10 o più anni.	Twelfth Census, United States, Supplementary Analysis.

(a) Inabili a leggere.

Non si hanno dati relativi all'analfabetismo esistente nella popolazione complessiva della Gran Bretagna, della Francia e della Germania; ma è ben noto che in queste nazioni la percentuale di analfabeti è bassa in confronto a quella che si rileva nelle popolazioni dell'Est e del Sud di Europa. Si dice che nei paesi Scandinavi l'analfabetismo quasi non esista e questa affermazione è suffragata dal fatto che fra gli Scandinavi che immigrano negli Stati Uniti la percentuale d'analfabeti è più bassa di quella esistente fra gli immigrati di qualsiasi altra razza o popolazione. In Norvegia non si è fatto nessun tentativo per raccogliere statistiche relative all'analfabetismo appunto perchè esso è scarsissimo.

Denaro mostrato dagli immigranti. — Riesce impossibile di determinare, anche approssimativamente, l'ammontare di denaro o il valore della proprietà che gli immigranti hanno portato negli Stati Uniti. L'unica informazione che si possiede al riguardo è raccolta dall'Ufficio di Immigrazione e Naturalizzazione in base ad una disposizione della legge sulla immigrazione, la quale stabilisce che bisogna accertare se ogni immigrante possieda \$ 50 o, in caso contrario, quanto possieda.

Si noti che la legge non ha inteso con ciò di accertare l'ammontare di denaro effettivamente posseduto dall'immigrante, ma unicamente di determinare se gli immigranti hanno denaro sufficiente per pagare le spese di trasporto fino alla loro destinazione o per evitare di dover ricorrere, subito dopo lo sbarco, alla pubblica carità. In molti casi l'ammontare di denaro posseduto dagli immigranti ha una forte influenza sulla decisione relativa alla ammissibilità degli immigranti.

I rapporti del Commissario Generale dell'Immigrazione danno il numero degli immigranti di ciascuna razza o popolazione che mostrano \$ 50 o più, il numero di quelli che mostrano meno di \$ 50 e l'ammontare totale mostrato da tutti. Durante gli anni (fiscali) compresi fra il 1905 e 1909 incluso furono ammessi negli Stati Uniti 5,547,839 immigranti Europei, compresi i Siriacci: di questi 4,136,016 mostrarono di essere in possesso di somme di denaro, gli altri erano in massima parte ragazzi o individui altrimenti passivi. La tavola che segue indica l'ammontare di denaro mostrato dagli immigranti distinti secondo la classificazione di vecchia e nuova immigrazione ed essa indica anche la media *per capita* del denaro posseduto da ciascun individuo, ricavata in base al numero totale degli individui che mostrarono di essere in possesso di denaro:

TAVOLA XIII. — *Media di denaro, per capita, mostrato al momento dello sbarco dagli Europei (Siriaci compresi) immigrati negli Stati Uniti dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1909 distinti per classe di immigrazione.* (Compilata in base ai rapporti del Commissario Generale d'Immigrazione degli Stati Uniti).

CLASSE	Numero totale di immigranti	Numero totale di individui che mostrarono denaro	Ammontare totale del denaro mostrato	Media per capita	
				sul numero complessivo di immigranti	sul numero di quelli che mostrarono denaro
			dollari	dollari	dollari
Vecchia immigrazione	1,529,272	1,105,395	61,018,916	39.90	55.20
Nuova immigrazione .	4,018,567	3,030,621	63,623,404	15.83	20.99
Totale . . .	5,547,839	4,136,016	124,642,320	22.47	30.14

Come già è detto, le somme specificate nella tabella surriferita non rappresentano l'ammontare di denaro effettivamente portato dagli immigranti perchè quelli che posseggono \$ 50 o più non sono obbligati a dichiarare l'esatta somma di denaro da essi posseduta. In tutti i modi si noti che fra gli Europei ed i Siriaci provenienti dal Sud e dall'Est dell'Europa soltanto il 6.3 per cento dichiararono di avere \$ 50 o più, cosicchè l'ammontare totale mostrato dagli immigranti appartenenti a questa categoria con tutta probabilità rappresenta con forte approssimazione la somma di denaro da essi effettivamente posseduta al momento dello sbarco. D'altra parte, il fatto che il 31.6 per cento degli immigranti provenienti dal Nord o dall'Ovest dell'Europa i quali mostrarono denaro possedevano \$ 40 o più, rende impossibile il valutare l'ammontare totale di denaro da loro portato.

La somma complessiva di denaro mostrata da tutti gli immigranti nei sei anni considerati ascese a \$ 124,642,370. L'ammontare mostrato dagli immigranti provenienti dal Sud e dall'Est di Europa fu di \$ 63,623,404, somma che è inferiore a quella spedita dagli immigranti negli Stati Uniti, sia in Austria-Ungheria, sia in Italia nel solo anno 1907. La Somma complessiva di denaro spedito in Europa dagli immigranti negli Stati Uniti in quest'anno (1907) fu, secondo calcoli molto approssimativi, di \$ 275,000,000, vale a dire del doppio dell'ammontare di denaro portato da tutti gli europei immigrati in sei anni.

Emigrazione permanente e temporanea. — Per quanto riguarda la temporaneità o permanenza di residenza negli Stati Uniti vi è una grande differenza fra gli immigranti appartenenti alle razze che formano la nuova immigrazione e quelle che formano la vecchia immigrazione. Il fatto che, a tenore della legge sull'immigrazione del 1907, si conservano informazioni relative agli stranieri che partono dagli Stati Uniti rende possibile di rilevare in quale misura le differenti razze o popolazioni tendono a lasciare questo paese dopo un periodo di variabile lunghezza, ed a questo riguardo l'esperienza avuta durante la recente depressione industriale è interessante e suggestiva. Le partenze degli stranieri dagli Stati Uniti non possono essere esattamente paragonate con gli arrivi di stranieri occorsi nello stesso anno o in un altro anno, ma questi dati, quando vengano comparati l'uno all'altro, indicano chiaramente quali sono le razze o popolazioni le quali, in genere, considerano questo paese quale loro nuova patria e quali le razze o popolazioni che, in gran numero, considerano gli Stati Uniti soltanto quale un remunerativo campo di lavoro in periodi di floridezza industriale.

L'anno fiscale 1906-1907, essendo un anno di eccezionale attività industriale, fu anche l'anno della massima immigrazione, ma immediatamente dopo la depressione industriale, incominciata nell'ottobre dell'anno fiscale 1907-1908, vi fu un improvviso mutamento di direzione nella corrente migratoria, e, durante il resto di questo anno, si ebbe un grande esodo di europei.

La seguente tavola mostra le razze o popolazioni degli immigranti che arrivarono, in numero mai superato, nell'anno fiscale 1907 e di quelli che partirono durante il 1908:

TAVOLA XIV. — *Immigranti europei (Siriaci compresi) stranieri ammessi negli Stati Uniti durante l'anno fiscale 1907 ed Europei (Siriaci compresi) stranieri partiti dagli Stati Uniti durante l'anno fiscale 1908, distinti per razze o popolazioni.* (Compilata in base ai Rapporti del Commissario Generale dell'Immigrazione negli Stati Uniti).

RAZZA O POPOLAZIONE	Immigranti ammessi nel 1907		Stranieri emigrati nel 1908	
	Cifre assolute	Per-centuali	Cifre assolute	Per-centuali
Armena	2,644	0.2	234	0.1
Boema e Morava	13,544	1.1	1,051	0.3
Bulgara, Serba e Montenegrina.	27,174	2.2	5,965	1.6
Croata e Slovena	47,826	3.9	28,584	7.5
Dalmata, Bosnia ed Erzegovina.	7,393	0.6	1,046	0.3
Olandese e Fiamminga . .	12,467	1.0	1,198	0.3
Inglese	51,126	4.1	5,320	1.4
Finnica	14,860	1.2	3,463	0.9
Francese	9,392	0.8	3,063	0.8
Tedesca	92,936	7.5	14,418	3.8
Greca	46,283	3.7	6,763	1.8
Ebrea	149,182	12.1	7,702	2.0
Irlandese	38,706	3.1	2,441	0.6
Italiana del Nord	51,564	4.2	19,507	5.1
Italiana del Sud	242,497	19.6	147,828	38.8
Lituana	25,884	2.1	3,388	0.9
Magiara	60,071	4.9	29,276	7.7
Polacca	138,033	11.2	46,727	12.3
Portoghese	9,648	0.8	898	0.2
Rumena	19,200	1.6	5,264	1.4
Russa	16,807	1.4	7,507	2.0
Rutena	24,081	2.0	3,310	0.9
Scandinava	53,425	4.3	5,801	1.5
Scozzese	20,516	1.7	1,596	0.4
Slovacca	42,041	3.4	23,573	6.2
Spagnuola	9,495	0.8	1,977	0.5
Siriaca	5,880	0.5	1,700	0.5
Turca	1,902	0.2	1,276	0.3
Del Paese di Galles	2,754	0.2	163	0.0
Totale	1,237,341	100.0	381,044	100.0

La differenza radicale fra la vecchia e la nuova immigrazione, per quanto riguarda la stabilità di residenza durante un periodo di depressione, è mostrata più chiaramente dalla tavola che segue:

TAVOLA XV. — *Europei (Siriaci inclusi) immigrati negli Stati Uniti durante l'anno fiscale 1907 ed Europei stranieri (Siriaci compresi) emigrati dagli Stati Uniti durante l'anno fiscale 1908, distinti per classe d'immigrazione.*

CLASSE	Immigranti ammessi 1907		Stranieri emigrati 1908	
	cifre assolute	percentuali	cifre assolute	percentuali
Vecchia immigrazione . .	281,322	22.7	34,000	8.9
Nuova immigrazione. . .	956,019	77.3	347,044	91.1
Totale : . .	1,237,341	100.0	381,044	100.0

L'unica conclusione che si può ricavare dalle tavole sopra riportate è che gli immigranti appartenenti alle razze o popolazioni che formano la vecchia immigrazione sono in gran parte coloni permanenti, mentre una forte proporzione degli immigranti appartenenti alle razze o popolazioni che formano la nuova immigrazione è formata da immigranti semplicemente temporanei i quali condizionano il loro interessamento in questo paese alle opportunità qui esistenti per trovar lavoro.

Una notevole eccezione a questa regola è rappresentata, fra gli immigranti appartenenti alle razze della nuova immigrazione, dagli Ebrei i quali formarono più del 12 per cento della corrente d'immigrazione dall'Europa nel 1907 ed un poco più del 2 per cento dell'esodo del 1908 rilevando una tendenza a rimanere qui superiore a quella degli immigranti di qualsiasi delle razze o popolazioni della nuova immigrazione.

Le razze o popolazioni che mostrano, in grado minore, tendenza a fermarsi negli Stati Uniti sono le seguenti: Croata e Slovena, Magiara, Italiana del Nord e del Sud, Polacca, Russa, Slovacca e Turca.

D'altra parte gli stranieri che hanno emigrato in minore numero dagli Stati Uniti sono gli Armeni, i Boemi, i Moravi, gli Olandesi, i Fiamminghi, gli Ebrei, gli Irlandesi, gli Scozzesi e quelli del Paese di Galles.

Fra gli emigranti dagli Stati Uniti nel 1908 di ambedue le classi (vecchia e nuova immigrazione) la maggioranza era composta di individui immigrati recentemente: infatti il 75 per cento degli emigrati della vecchia immigrazione e l'83 per cento di quelli della nuova immigrazione avevano risieduto, senza interruzione, negli Stati Uniti per un periodo non superiore ai cinque anni.

Sviluppo e durata del movimento di ritorno. — In base ai dati che si posseggono, appare che per lo meno un terzo di tutti gli europei che immigrano negli Stati Uniti ritorna in Europa. Comunemente si crede che questo movimento di emigrazione sia in gran parte formato da persone occupate in lavori saltuari, le quali vanno e vengono secondo la stagione dell'anno e la richiesta di mano d'opera. Ciò non è esatto perchè, per quanto si può ricavare dai dati disponibili, non più di un terzo di quelli che ritornano in Europa immigrano nuovamente negli Stati Uniti. Prima dell'anno fiscale 1908 le autorità di immigrazione non prendevano nota del numero degli stranieri che immigravano. In base ad una disposizione della legge d'immigrazione del 1907 questa informazione è stata raccolta per i tre anni fiscali compresi fra il 1908 ed il 1910 .

La tavola che segue mostra il numero degli Europei immigrati ed emigrati durante questi tre anni:

TAVOLA XVI. — *Europei immigrati (Siriaci compresi) negli Stati Uniti ed emigrati dagli Stati Uniti durante gli anni fiscali 1908, 1909 e 1910 distinti per razze o popolazioni.* (Compilata in base ai rapporti del Commissario Generale d'Immigrazione degli Stati Uniti).

RAZZA O POPOLAZIONE	Immigranti ammessi	Emigranti stranieri partiti	Numero degli emigrati per ogni 100 immigrati
Armena	11,440	1,294	11
Boema e Morava	25,188	2,710	11
Bulgara, Serba e Montenegrina	37,286	10,927	29
Croata e Slovena	78,658	44,442	57
Dalmata, della Bosnia e dell'Erzegovina	10,331	1,991	19
Olandese e Fiamminga	29,004	3,085	11
Inglese	101,611	14,481	14
Finnica	32,752	5,608	17
Francese	21,298	9,622	45
Tedesca	192,644	39,749	21
Greca	86,257	21,615	25
Ebreica	236,100	18,949	8
Irlandese	93,090	6,409	7
Italiana del Nord	77,661	48,649	63
Italiana del Sud	457,414	257,902	56
Lituana	51,129	7,189	14
Magiara	78,901	51,014	65
Polacca	269,646	82,507	31
Portoghese	18,426	2,550	14
Rumena	50,949	8,396	27
Russa	41,578	17,076	41
Rutena	55,106	6,697	12
Scandinava	113,786	15,602	14
Scozzese	42,737	4,345	10
Slovacca	70,717	41,438	59
Spagnuola	10,299	5,297	51
Siriaca	13,507	3,810	28
Turca	4,261	3,010	71
Del Paese di Galles	5,562	471	8
Totale	2,297,338	736,835	32

Ordinando i dati contenuti nella precedente tavola secondo la classificazione di vecchia e nuova immigrazione si ricava la seguente tavola:

TAVOLA XVII. — *Europei (Siriaci inclusi) ammessi negli Stati Uniti e partiti dagli Stati Uniti durante gli anni fiscali 1908, 1909 e 1910 distinti per classe d'immigrazione.*

CLASSE	Immigranti ammessi	Emigranti stranieri partiti	Numero degli emigrati per ogni 100 immigrati
Vecchia immigrazione .	599,732	93,764	16
Nuova immigrazione. .	1,697,606	643,071	38
Totale . . .	2,297,338	736,835	32

Notisi che, durante il periodo considerato, su ogni 100 immigrati europei ammessi ne sono partiti 32. Nel movimento di emigrazione vi è una forte preponderanza degli europei del Sud e dell'Est ed il carattere temporaneo della immigrazione degli individui appartenenti a queste popolazioni rispetto a quelli appartenenti alle razze che formano la vecchia immigrazione è chiaramente indicato dal fatto che fra i primi si hanno 38 emigranti per ogni 100 immigrati mentre fra i secondi questa proporzione è del 16 per cento.

La tavola che segue indica il sesso, l'età ed il periodo di residenza negli Stati Uniti degli europei stranieri emigrati durante i tre anni presi in considerazione:

TAVOLA XVIII. — *Europei stranieri (Siriaci compresi) emigrati dagli Stati Uniti durante gli anni fiscali 1908, 1909 e 1910 distinti per classe, sesso, età e periodo di residenza.*

CLASSE	Numero totale	SESSO				ETÀ					
		Cifre assolute		Percentuali		Cifre assolute		Percentuali			
		Uomini	donne	Uomini	Donne	Minori di 14 anni	da 14 a 44 anni	di 45 o più anni	Minori di 14 anni	da 14 a 44 anni	di 45 o più anni
Vecchia immigrazione	91,692	58,291	33,401	63.6	36.4	6,118	73,871	11,703	6.7	80.6	12.8
Nuova immigrazione	644,896	550,505	94,391	85.4	14.6	25,136	564,178	55,582	3.9	87.5	8.5
Totale . . .	736,588	608,796	127,792	82.7	17.3	31,254	638,049	67,285	4.2	86.6	9.1

Periodo di residenza ininterrotto negli Stati Uniti

CLASSE	CIFRE ASSOLUTE						PERCENTUALI					
	Ignoti	non oltre i 5 anni	da 5 a 10 anni	da 10 a 15 anni	da 15 a 20 anni	oltre i 20 anni	Ignoti	non oltre i 5 anni	da 5 a 10 anni	da 10 a 15 anni	da 15 a 20 anni	oltre i 20 anni
Vecchia immigrazione	7,125	65,415	13,345	2,231	1,805	1,771	7.8	71.3	14.6	2.4	2.0	1.9
Nuova immigrazione	5,945	535,344	91,181	7,220	3,622	1,584	0.9	83.0	14.1	1.1	0.6	0.2
Totale . . .	13,070	600,759	104,526	9,451	5,427	3,355	1.8	81.6	14.2	1.3	0.7	0.5

Sebbene le tavole surriferite comprendano dati relativi ad un breve periodo di tempo — durante il quale, per lo meno per un anno, il movimento d'emigrazione fu straordinariamente grande — pure esse, in complesso, indicano qual'è lo stato normale del movimento di immigrazione e d'emigrazione di europei negli ultimi anni. Tale osservazione è suffragata dalle statistiche delle Compagnie di navigazione relative al numero dei passeggeri di terza classe trasportati dai porti europei a quelli degli Stati Uniti e viceversa dopo il 1898. Queste statistiche sono indicate nella seguente tavola:

TAVOLA XIX. — *Movimento dei passeggeri di terza classe fra i porti europei e quelli americani dal 1899 al 1910 incluso (anni solari).*
(Compilata in base ai rapporti dell'Associazione per il traffico transatlantico dei passeggeri).

PORTI	Numero dei passeggeri		Numero dei passeggeri arrivati per ogni 100 partiti
	in partenza per gli Stati Uniti	in arrivo negli Stati Uniti	
Inglesì	2,604,972	1,012,739	39
Del Nord di Europa. .	4,155,732	1,159,237	28
Mediterranei	2,044,650	1,122,605	55
Totale	8,805,354	3,294,581	37

Tali cifre non possono venir comparate esattamente con le statistiche dell'Ufficio d'Immigrazione precedentemente citate perchè queste ultime comprendono esclusivamente gli stranieri che immigrano ed emigrano mentre i dati dell'Associazione delle Compagnie di navigazione si riferiscono a tutti i passeggeri di terza classe. Inoltre le cifre dell'Ufficio d'Immigrazione comprendono tutti gli stranieri senza distinzione della classe in cui essi sono stati trasportati. Purtuttavia il fatto che quasi tutto gli immigranti viaggiano in terza classe e che, oltre gli immigranti, sono pochi quelli che viaggiano in detta classe rende possibile il servirsi con assoluta sicurezza degli ultimi dati citati allo scopo di determinare approssimativamente l'estensione del movimento di immigrazione e di emigrazione.

Mettendo a confronto i dati dell'Ufficio d'Immigrazione e quelli delle Compagnie di navigazione si vede che gli ultimi, i quali comprendono un più lungo periodo di tempo, rilevano relativamente, il più grande movimento d'immigrazione ed indicano che la tendenza degli immigranti europei di partire in gran numero dagli Stati Uniti non è limitata agli ultimi tre anni. Queste cifre trovano una riconferma nelle statistiche ufficiali italiane le quali mostrano che dal 1° giugno 1899 al 31 dicembre 1907 incluso 1,724,952 italiani partirono in terza classe da porti italiani diretti verso gli Stati Uniti e 798,435 ritornarono in Italia in terza classe dagli Stati Uniti.

Non può essere determinato con esattezza quale proporzione degli immigranti che ritornarono in Europa non ritornino più negli Stati Uniti. Peraltro questo dato può ricavarsi approssimativamente prendendo in considerazione la percentuale degli immigranti in arrivo i quali sono già stati negli Stati Uniti.

Durante gli anni fiscali compresi fra il 1899 ed il 1906 incluso, l'11.9 per cento di tutti gli immigranti europei ammessi negli Stati Uniti dichiararono di essere già stati in questo paese. Come già si disse, il movimento di emigrazione degli europei stranieri negli ultimi anni è stato pari a circa un terzo del movimento di immigrazione europea. Tenendo presente ciò ed il fatto che solo il 12 per cento circa di tutti gli immigranti europei ammessi negli Stati Uniti ha dichiarato di essere stato precedentemente in questo paese, sembra certo che circa due terzi degli stranieri che partono dagli Stati Uniti si allontanano permanentemente.

Le tavole succitate mostrano anche che nel movimento di emigrazione gli uomini sono in numero prevalente: essi formavano l'85 per cento dell'emigrazione totale degli europei del Sud e dell'Est. Il fatto che l'86.6 per cento di tutti gli stranieri in partenza era formato da individui aventi da 14 a 44 anni di età indica che gli emigranti che partono da questo paese sono nel fiorire degli anni. Su tutti gli emigranti l'81.6 per cento era rimasto negli Stati Uniti per non più di cinque anni. La causa del gran movimento di emigrazione e specialmente di quella parte di essa formata da individui i quali apparentemente si allontanano per sempre non può essere determinata. Che il movimento di emigrazione non sia dovuto a mancanza di opportunità di trovar lavoro eccetto nei periodi di depressione è reso evidente dal fatto che vi è sempre un continuo afflusso di lavoratori europei ai quali non riesce difficile trovar lavoro. Sembra ragionevole quindi di supporre che il movimento è dovuto a varie cause, vale a dire: malcontento, disillusione, cattiva salute, desiderio di unirsi alla famiglia ed agli amici e l'esser riusciti a soddisfare l'ambizione di possedere un ammontare di denaro sufficiente a rendere più facile la lotta per la vita nella propria patria.

Effetti del movimento di rimpatrio in Europa. — In tutti i paesi d'Europa nei quali ritorna un gran numero di emigranti dall'America gli effetti di questo movimento di rimpatrio sono evidenti. I rimpatrianti, in genere, ritornano con somme di denaro le quali appaiono vistose nell'ambiente dal quale essi si erano precedentemente allontanati. Abituamente la residenza all'estero li ha resi anche più intraprendenti ed ambiziosi ed ha creato in loro il desiderio di possedere cose migliori di quelle alle quali essi erano precedentemente abituati. Questo desiderio, abitualmente, li spinge a migliorare il loro tenore di vita e ad adottare sistemi perfezionati di lavoro nell'agricoltura e nelle altre industrie. In diverse parti dell'Europa visitate dai membri della Commissione le abitazioni degli emigranti ritornati sono assai migliori di quelle dei loro vicini e la condizione economica di essi, nel complesso, è superiore. Essi, inoltre, eccitano l'emulazione dei loro vicini e per conseguenza tutto lo stato dell'intera comunità frequentemente vien migliorato.

Causa dell'emigrazione. — L'attuale movimento della popolazione dell'Europa verso gli Stati Uniti è, con poche eccezioni, attribuibile quasi esclusivamente a cause economiche. Indubbiamente esiste una emigrazione dovuta a ragioni politiche ed, in minor grado, ad oppressioni religiose, ma anche nei paesi nei quali esistono questi due fattori di emigrazione la causa più importante di essa rimane sempre quella economica. Ciò non significa, peraltro, che, nel momento attuale, l'emigrazione sia per l'Europa una necessità economica. Vi furono periodi nel passato, notevolmente quello della carestia in Irlanda, nei quali l'assoluto bisogno spingeva a scegliere fra l'emigrazione e la morte per inedia, ma il movimento attuale è effetto principalmente di un desiderio molto diffuso di migliorare le condizioni economiche, più della necessità di fuggire da un intollerabile stato di cose. In altre parole l'emigrante odierno viene negli Stati Uniti non semplicemente per guadagnarsi la vita ma per vivere meglio di quello che non gli sia possibile nella sua patria d'origine.

Con poche eccezioni l'emigrante odierno è essenzialmente un venditore di mano d'opera in cerca del mercato più favorevole. Questo incentivo è, in misura abbastanza considerevole, accompagnato da un certo spirito di irrequietezza e di avventura e da un'ambizione, più o meno definita, di elevarsi nella scala sociale, ma principalmente il movimento è dovuto al fatto che il prezzo del lavoro è molto più alto negli Uniti che in Europa. Il desiderio di evitare il servizio militare per alcuni paesi è anche una delle cause originarie dell'emigrazione, ma in complesso questa causa è relativamente poco importante. D'altra parte è vero che alcuni emigrano per evitare di scontare pene per delitti commessi oppure per fuggire la vergogna che accompagna la punizione di delitti e che altri criminali emigrano con il

proposito deliberato di cercare un campo più vantaggioso per la loro attività criminale. L'emigrazione di delinquenti appartenenti a questa classe è un movimento naturale non interamente caratteristico dei paesi europei, e sebbene esso sia importante, perchè è pericoloso, numericamente rappresenta una ben piccola parte della corrente di emigrazione europea verso gli Stati Uniti.

Allo scopo di far comprendere meglio la principale causa di emigrazione dall'Europa, la Commissione ha osservato attentamente le condizioni economiche dei paesi da essa visitati, prendendo in considerazione specialmente lo stato delle classi fra le quali gli emigranti vengono reclutati. Riuscì impossibile per i Commissari di compiere uno studio dettagliato a questo riguardo, ma siccome è essenziale per una intelligente discussione della questione d'immigrazione il comprendere la situazione economica esistente nei paesi che principalmente forniscono emigranti, i risultati della inchiesta della Commissione sono stati completati con dati ufficiali o con informazioni ottenute da altre attendibili fonti.

Dal punto di vista strettamente economico, la condizione del salariato è in generale molto più bassa in Europa che negli Stati Uniti. Ciò è specialmente esatto per la classe dei giornalieri la quale fornisce una forte percentuale all'emigrazione verso gli Stati Uniti. I lavoratori tecnici sono anche pagati miseramente quando il salario che essi ricevono viene paragonato a quello che è pagato negli Stati Uniti; ma fra essi la facilità di ottenere lavoro continuo ed i salari sufficientemente alti diminuiscono l'incentivo ad emigrare. Una gran parte della emigrazione dal Sud e dall'Est dell'Europa è dovuta alla impossibilità per la classe agricola di guadagnare adeguatamente lavorando la terra sia come proprietari, sia come braccianti. La mano d'opera agricola riceve salari assai bassi ed il lavoro, in luogo d'essere continuo, dipende dalle stagioni. Nei casi in cui i contadini sono proprietari abitualmente i poderi sono così piccoli, i metodi di coltivazione così primitivi e le tasse così alte che anche in anni produttivi la lotta per l'esistenza è molto aspra e la distruzione di un raccolto rappresenta un assoluto disastro sia per il piccolo proprietario che per il bracciante che con lui lavora. Nelle plaghe agricole della Russia, dove la popolazione non ha ancora appreso ad emigrare, la distruzione del raccolto causa la carestia, mentre in altre plaghe del Sud e dell'Est dell'Europa essa produce una corrente emigratoria che abitualmente si dirige verso gli Stati Uniti. L'emigrazione viene stimolata sia nei periodi di depressione industriale, sia in quelli di distruzione del raccolto, ma gli effetti di crisi industriali non sono così pronunziati perchè queste abitualmente coincidono con crisi che si verificano anche negli Stati Uniti ed in tali periodi il movimento di emigrazione è sempre relativamente più piccolo.

La mancanza di dati completi relativi ai salari in molti paesi di Europa rende impossibile di stabilire un esatto parallelo con i salari che si pagano negli Stati Uniti. Peraltro è cosa ben nota che financo in Inghilterra, Germania, Francia ed in altri paesi dell'Europa occidentale i salari hanno un livello più basso di quelli degli Stati Uniti e che nell'Europa del Sud e dell'Est la differenza è molto grande. La Commissione riscontrò l'esattezza di quanto è detto sopra nelle inchieste da essa compiute in diverse parti dell'Italia, dell'Austria-Ungheria, della Grecia, della Turchia, della Russia e degli Stati Balcanici. Difatti può essere affermato con sicurezza che in questi paesi il salario medio degli operai occupati quali terrazzieri e braccianti agricoli è minore di cinquanta soldi al giorno e che in alcune regioni esso è financo più basso. E vero che in alcuni paesi i braccianti agricoli ricevono dai padroni alcune concessioni sotto forma di combustibile, vitto, ecc.; ma nei casi esaminati dalla Commissione il valore di queste concessioni non era così grande da modificare materialmente il basso livello dei salari.

È comune ma erronea credenza il ritenere che i braccianti agricoli e gli artigiani dei paesi d'Europa dalla quale proviene la nuova immigrazione possano vivere così a buon mercato che i loro salari, per quanto bassi, abbiano la stessa forza acquisitiva dei più alti salari degli Stati Uniti. Il basso costo della vita dei lavoratori, specialmente nel Sud e nell'Est dell'Europa, è dovuto ad un basso tenore di vita anziché al buon mercato dei cibi e degli altri generi di prima necessità. Di fatto la carne ed altri cibi costosi, i quali sono considerati necessari al vitto del lavoratore americano, non possono essere acquistati dagli operai che lavorano in occupazioni simili nel Sud e nell'Est dell'Europa. Lo stesso è esatto per quanto riguarda le abitazioni, gli abiti e gli altri generi che sono compresi nel calcolo del costo dell'esistenza. Nonostante le cattive condizioni economiche che circondano le classi le quali forniscono una così grande parte dell'emigrazione dal Sud all'Est dell'Europa, la Commissione ritiene che la principale causa del movimento di emigrazione verso gli Stati Uniti è dovuta più ad una lodevole ambizione di migliorare il proprio stato anziché al bisogno di procurarsi lo stretto necessario. È la conoscenza delle condizioni esistenti in America diffusa per mezzo di lettere dagli amici o per mezzo degli emigranti che ritornano per visitare i loro villaggi nativi, la quale crea e sviluppa nelle popolazioni il desiderio di migliorare le proprie condizioni, desiderio che essi ritengono di poter soddisfare soltanto emigrando.

La Commissione ritiene che, ad eccezione di alcuni Ebrei russi e rumeni, nel momento attuale sono relativamente pochi gli Europei che emigrano per ragioni politiche o religiose. Senza dubbio è vero che il malcontento politico, ha ancora una certa influenza sul movimento di emigrazione dall'Irlanda, ma questa influenza è minore di

quella che non fosse nei primi anni. Il sopravvivere dello spirito nazionale polacco indubbiamente è un fattore dell'emigrazione dalla Prussia, dalla Russia e dall'Austria, come il malcontento contro la dominazione russa è in una certa misura causa della immigrazione finnica. Così anche con tutta probabilità una parte dell'emigrazione proveniente dalla Turchia Europea, dalla Turchia Asiatica e dagli Stati Balcanici è da attribuirsi alle condizioni politiche esistenti in questi paesi. In quasi tutte le nazioni europee vi è un piccolo movimento di emigrazione di idealisti politici che preferiscono un governo democratico ad un governo monarchico, ed infatti il numero complessivo di tutti quelli che emigrano per ragioni politiche o religiose, ad eccezione degli ebrei già menzionati, costituisce una porzione ben piccola dell'attuale emigrazione europea verso gli Stati Uniti.

La Commissione prese in esame anche le cause che contribuiscono a creare l'emigrazione. Fra esse la principale è rappresentata dai consigli e dagli aiuti dei parenti od amici che hanno emigrato precedentemente. Per mezzo di lettere provenienti da persone che hanno già emigrato negli Stati Uniti e con le visite degli emigranti rimpatrianti le classi di Europa dalle quali il movimento di emigrazione ha origine sono tenute costantemente, se non sempre esattamente, informate sulle condizioni del lavoro qui esistenti. Lettere di parenti ed amici ed emigranti rimpatrianti sono senza dubbio i più potenti promotori dell'attuale movimento di emigrazione.

La Commissione ha raccolte ampie prove di questo fatto in tutti i paesi del Sud e dell'Est dell'Europa. Dei due fattori summenzionati le lettere rappresentano il più importante e si può affermare con sicurezza che durante gli ultimi 25 anni le lettere provenienti da persone che avevano già emigrato dirette ad amici che erano ancora in patria sono state la causa immediata della maggiore percentuale del movimento di emigrazione proveniente dall'Est e dal Sud dell'Europa. Non vi è quasi villaggio o paese del Sud dell'Italia e della Sicilia che non abbia data una parte della sua popolazione alla corrente di emigrazione verso gli Stati Uniti e lo stesso è esatto per vaste regioni dell'Austria, dell'Ungheria, della Grecia, della Turchia e degli Stati Balcanici. Da parte degli emigranti provenienti da questi paesi vi è una tendenza a conservare un interesse nella madre patria e conseguentemente vi è un grande scambio di lettere fra il paese di origine e gli Stati Uniti. Frequentemente è stato dichiarato a membri della Commissione che le lettere provenienti da persone che avevano già emigrato in America venivano passate da mano a mano finchè tutti gli amici e vicini dell'emigrante erano informati del contenuto di esse. Naturalmente in periodi di attività industriale queste lettere contengono notizie ottimiste relative ai salari ed alla facilità di trovar lavoro negli Stati Uniti, e quando a questo riguardo viene stabilito un parallelo con le condizioni esistenti in patria è inevitabile che interi

paesi vengano presi dal desiderio di emigrare. Lo stesso vale per i periodi di depressioni industriali negli Stati Uniti. In tali periodi le persone che intendono emigrare vengono sollecitamente informate dai loro amici che sono negli Stati Uniti relativamente alle condizioni del lavoro qui esistenti, e come risultato immediato si verifica una forte diminuzione nella corrente di emigrazione.

Grandi promotori di emigrazione sono anche gli emigranti che ritornano per visitare la loro terra natia. Ciò è specialmente esatto per gli emigranti del Sud e dell'Est dell'Europa i quali abitualmente visitano più o meno frequentemente la loro patria di origine. Fra gli emigranti che ritornano ve ne sono sempre alcuni i quali non sono riusciti ad aver successo in America ed altri i quali, a causa delle mutate condizioni di vita e di lavoro, ritornano con la salute rovinata. È naturale che questi esercitino un'influenza deprimente sul movimento di emigrazione, ma in complesso questa influenza è relativamente poco importante perchè generalmente l'emigrante che ritorna è quello che ha avuto successo. Nei periodi di stasi industriale negli Stati Uniti il gran numero degli emigranti che ritornano nei loro paesi di origine serve a contenere temporaneamente l'emigrazione; ma è certo che dopo tutto questi emigranti che ritornano effettivamente promuovono, più che altro, il movimento di emigrazione verso gli Stati Uniti.

L'importanza del consiglio degli amici quale causa immediata di emigrazione dall'Europa è anche indicata dal fatto che quasi tutti gli emigranti europei ammessi negli Stati Uniti, sono, giusta le loro proprie dichiarazioni, indirizzati a parenti od amici. La legge d'immigrazione degli Stati Uniti dispone che per ogni straniero che arrivi (negli Stati Uniti) vengano assunte informazioni relativamente a questo punto e le statistiche mostrano che il 97 per cento di tutti gli immigranti Europei e Siriacci ammessi negli anni fiscali 1908 e 1909 erano indirizzati a parenti od amici. Ed è notevole che questa percentuale era più alta nella nuova immigrazione anzichè nella vecchia, essendo del 97 per cento nella prima e dell'89.4 per cento nell'ultima.

Ciò che si è esposto precedentemente non solo indica l'esistenza di relazioni fra gli immigranti già ammessi e quelli che li seguono, ma fa supporre che l'emigrazione dall'Europa proceda in base a piani ben definiti e che gli emigranti non vanno incontro all'ignoto. I contratti di lavoro fra utenti di mano d'opera degli Stati Uniti ed operai d'Europa non costituiscono la causa di una parte considerevole della presente emigrazione. Questa affermazione si riferisce soltanto ai casi dei contratti fatti in buona fede fra utenti mano d'opera e lavoratori e non ai casi di mano d'opera contrattata quali sono definiti nella legge d'emigrazione degli Stati Uniti, la quale comprende quali immigranti sotto contratto « qualsiasi persona che sia stata indotta o sollecitata a immigrare in questo paese mediante offerte o promesse ».

d'impiego o in conseguenza di accordi orali, scritti o stampati, espliciti o impliciti, di compiere in questo paese lavoro di qualsiasi specie, tecnico o comune ».

In base ad una stretta interpretazione della legge citata sembrerebbe che per sfuggire al pericolo di esser classificati quali lavoratori sotto contratto gli emigranti dovrebbero arrivare senza avere nessuna assicurazione sulla possibilità di trovare impiego in questo paese. In verità è certo che gli immigranti europei e particolarmente quelli provenienti dal Sud e dall'Est dell'Europa sono in maggioranza ed in base a un'interpretazione letterale della legge, lavoratori sotto contratto perchè sembra improbabile che siano molti gli emigranti che s'imbarchino per gli Stati Uniti senza avere una ben definita conoscenza di ciò che essi faranno dopo il loro arrivo.

Non bisogna credere, peraltro, che la Commissione ritenga che non esistano casi di contratto di lavoro nella sua forma più seria. Non vi è dubbio che molti immigranti vengono negli Stati Uniti dal Sud e dall'Est dell'Europa in base a definiti, se non palesi, accordi con utenti di mano d'opera che risiedono in America. Ma come fu già detto, veri e propri contratti di lavoro non possono essere considerati quale causa diretta o immediata di una considerevole percentuale dell'emigrazione europea verso gli Stati Uniti. Ripetiamo, gli emigranti in generale ricevono assicurazioni della certezza di trovar lavoro in America prima di partire dai loro villaggi e non v'è dubbio che nella più parte dei casi essi conoscono il posto dove sono diretti ed il genere di lavoro che li attende. Ciò è un altro effetto delle lettere indirizzate dagli individui che hanno già emigrato negli Stati Uniti. Di fatto può essere affermato che gli immigranti o per lo meno gli immigranti arrivati da poco tempo rappresentano essenzialmente gli agenti che tengono il mercato del lavoro americano ben fornito di braccianti europei. Alcuni di essi agiscono coscientemente e su larga scala, ma generalmente ogni emigrante non fa che semplicemente informare i suoi più intimi amici del fatto che qui si trova lavoro e li consiglia a venire. E sono queste notizie personali, le quali, più che qualsiasi altra agenzia promuovono e regolano la corrente dell'emigrazione europea verso l'America.

Inoltre l'immigrante che è negli Stati Uniti, oltre che consigliare, sussidia i suoi amici del vecchio mondo allo scopo di farli emigrare. E difficile, ed in molti casi è impossibile per gli Europei del Sud e dell'Est, di risparmiare un ammontare di denaro sufficiente ad acquistare un biglietto di viaggio per gli Stati Uniti. Per quanto forte possa essere il desiderio di emigrare esso non può esser soddisfatto, da parte del bracciante comune il quale conti unicamente sulle proprie risorse, che soltanto dopo una lunga lotta, mentre per gli immigrati negli Stati Uniti il prezzo del biglietto di viaggio da o per l'Europa è relativamente cosa di poco conto e regalando oppure anti-

cipando il denaro necessario essi rendono possibile l'emigrazione di molti altri. Riesce impossibile di valutare quale parte delle grandi somme di denaro che ogni anno vengono spedite all'estero dagli immigranti è inviata allo scopo di sussidiare parenti e amici perchè essi emigrino, ma è certo che in complesso è molto il denaro spedito a questo scopo. I maggiori beneficiati, naturalmente, sono le famiglie degli immigranti, ma anche molti altri individui vengono sussidiati. Dopo i consigli ed i sussidi degli amici e dei parenti che hanno già emigrato, la propaganda degli agenti di navigazione costituisce indubbiamente la causa più importante dell'emigrazione dall'Europa verso gli Stati Uniti. Questa propaganda è molto sviluppata in tutti i paesi dell'Europa che forniscono emigranti, nonostante il fatto che le leggi di molti paesi europei e quelle degli Stati Uniti proibiscano il promuovere l'emigrazione.

Naturalmente è difficile, se non impossibile, di applicare con reale efficacia le disposizioni della legge degli Stati Uniti, ma indubbiamente esse aiutano le leggi di emigrazione dei diversi paesi di Europa nel favorire gli agenti di navigazione a sollecitare l'emigrazione in maniera segreta più che apertamente.

Non sembra che le compagnie di navigazione, in genere, apertamente o direttamente, violino la legge degli Stati Uniti, ma essa è violata persistentemente e continuamente dagli agenti locali e dai sub-agenti di tali compagnie. La vendita di biglietti di viaggio per l'America costituisce la esclusiva o principale occupazione di un gran numero di individui residenti nel Sud e nell'Est dell'Europa, ed è chiaro, in base alle osservazioni della Commissione, che questi agenti locali in genere cercano di sviluppare i loro affari con ogni mezzo possibile e per conseguenza essi incoraggiano l'emigrazione. Non vi è nessun dato che mostri neppure approssimativamente il numero totale di questi agenti e sub-agenti i quali si dedicano alla vendita di biglietti di emigrazione per gli emigranti. Da fonte autorevole la Commissione apprese che due delle principali linee di navigazione hanno, soltanto in Galizia, cinque o sei mila agenti di viaggio e che in quel paese si faceva una gran caccia di emigranti (there was a great hunt for emigrants). Il numero totale di questi agenti indubbiamente è molto grande, perchè il traffico di emigrazione è il più importante dei traffici esercitati dalle linee di piroscafi per passeggeri ed esiste una gran concorrenza per assicurarsene una parte. La grande maggioranza degli emigranti provenienti dal Sud e dall'Est dell'Europa viaggiano sotto bandiera estera eccetto gli emigranti italiani, una gran parte dei quali viaggia sotto bandiera italiana. Molti greci e russi ed austriaci viaggiano su navi delle loro nazioni, ma la maggior parte del traffico emigratorio che ha origine nei paesi dell'Est e del Sud dell'Europa, ad eccezione di quello dall'Italia, è esercitato da linee inglesi, tedesche, olandesi, francesi e

belghe. Attualmente esiste un accordo fra le più grandi compagnie di navigazione, accordo il quale, in certa misura, regola la distribuzione del traffico emigratorio ed impedisce la concorrenza sfrenata fra le diverse linee, ma non esercita nessuna influenza sulla vigorosa caccia di emigranti che è fatta su tutto il territorio dei paesi che forniscono emigranti in maggior quantità. L'inchiesta compiuta dalla Commissione ed informazioni ricevute da altre sorgenti indicano che l'incoraggiamento all'emigrazione da parte degli agenti di navigazione è fatto su più larga scala in Austria-Ungheria, Grecia e Russia che in altri paesi. La legge russa, come già detto, non riconosce il diritto di emigrare permanentemente e, sebbene il grande e continuo movimento di popolazione dall'impero ai paesi transatlantici provi che questa legge non ha grande efficacia, sembra che essa eserciti una certa influenza nel limitare l'attività degli agenti di navigazione. Inoltre, nel periodo in cui la Commissione visitò la Russia, vi erano due compagnie di navigazione russe le quali trasportavano gli emigranti direttamente da Libau agli Stati Uniti; il governo, interessato al successo di queste linee, dispose una severa sorveglianza sugli agenti delle compagnie estere che cercavano di fare affari nell'impero. A causa di ciò gran parte del lavoro degli agenti delle linee straniere veniva fatto segretamente ed essi erano indicati alla Commissione come agenti segreti. L'emigrazione della Russia è, o per lo meno si fa apparire, come cosa molto difficile, ed il lavoro degli agenti segreti consiste non solo nel vendere biglietti di navigazione, ma anche nel procurare passaporti e nel far passare la frontiera agli emigranti i quali, per ragioni militari o per altra causa, non possono ottenere passaporti, oppure agli emigranti che preferiscono abbandonare la Russia senza passaporti perchè questi costano troppo. Queste affermazioni vennero ripetute spesso alla Commissione. Un ufficiale russo residente a Pietroburgo si lamentava con la Commissione dicendo che agenti segreti ebrei di linee inglesi erano stati assoldati in Russia per indurre i cristiani ad emigrare, in luogo degli ebrei. Venne appreso anche che persone le quali intendevano emigrare avevano ricevute lettere contenenti maggiori informazioni di quelle permesse dall'articolo settimo della legge sull'immigrazione degli Stati Uniti ed anche che in alcuni posti nei giorni di fiera gli agenti di navigazione girano fra il popolo e cercano di indurlo ad emigrare (1).

La legge ungherese proibisce severamente di promuovere l'emigrazione ed il Governo ha perseguitato i violatori di questa disposizione tanto vigorosamente, che le autorità di emigrazione dichiararono alla Commissione che essi ritenevano che la legge si fosse completamente

(1) Dai rapporti non pubblicati degli agenti dell'Ufficio d'Immigrazione degli Stati Uniti.

imposta. Venne affermato alla Commissione che le compagnie estere di navigazione avevano agito costantemente in contravvenzione ai regolamenti ungheresi impiegando agenti segreti allo scopo di sollecitare affari o per mezzo di agenti che scrivevano lettere personali agli individui che intendevano emigrare, dando loro consigli come di partire dall'Ungheria senza il permesso del Governo. Lettere di questo genere furono presentate alla Commissione. Alcune di esse erano accompagnate da carte rozzaamente disegnate le quali indicavano la posizione geografica di tutte le stazioni ungheresi di sorveglianza stabilite sul confine austriaco e le vie da seguire per evitare queste stazioni. Alla Commissione vennero mostrati i verbali di centinaia di casi nei quali agenti segreti di compagnie estere erano stati trovati colpevoli di violazione della legge ungherese la quale proibisce di incoraggiare l'emigrazione ed erano stati condannati a pagare ammende oppure al carcere. Venne riferito alla Commissione che in un solo anno a Kassa, città ungherese sul confine austriaco, otto agenti segreti di compagnie di navigazione tedesche erano stati puniti per aver violata la legge di emigrazione.

In Austria, al tempo della visita della Commissione, vi era, relativamente, scarso interesse intorno all'emigrazione. Erano stati fatti diversi tentativi senza successo per promulgare una legge di emigrazione simile a quella dell'Ungheria. La legge proibisce di promuovere l'emigrazione, ma pare che gli agenti di navigazione non fossero soggetti ad una sorveglianza così severa come in Ungheria. Funzionari governativi ed altre persone interessate alla situazione dell'emigrazione dissero che essi ritenevano che l'opera degli agenti aveva scarsa influenza sul movimento di emigrazione il quale era provocato quasi esclusivamente dalle condizioni economiche. Peraltro non venne negato che gli agenti di navigazione promuovano l'emigrazione.

La legge italiana proibisce severamente di incoraggiare l'emigrazione da parte degli agenti di navigazione: i reclami relativi alla violazione della legge non erano tanto numerosi come in alcuni dei paesi visitati, purtuttavia in Italia vi sono molte persone che trafficano con la vendita di biglietti di navigazione e la Commissione seppe che in quel paese si lavora attivamente per vendere biglietti ad emigranti.

La Commissione riscontrò che gli agenti di navigazione erano molto attivi in Grecia e che dovunque si trovavano grandi cartelloni colorati ed altri affissi di pubblicità delle compagnie di navigazione.

Relativamente alla sua popolazione la Grecia fornisce agli Stati Uniti più emigranti di qualsiasi altro paese, e lo spirito di emigrazione nel popolo è così intenso che probabilmente l'attività delle compagnie di navigazione ha scarsa influenza financo quale causa contributiva del movimento di popolazione.

Immigrazione sussidiata. — L'emigrazione sussidiata dalla carità pubblica dall'Europa verso gli Stati Uniti è tanto piccola che non ha nessuna o pochissima importanza. È probabile, e facilmente credibile, che le autorità locali qualche volta aiutino ad emigrare gli indigenti ed i criminali, ma tali casi sono ritenuti rari. Di fatto le nazioni Europee guardano con rimpianto l'emigrazione dei loro giovani e forti cittadini e la cortesia internazionale impedisce la deportazione di criminali ed indigenti (per quanto questa emigrazione possa essere desiderata) in una nazione la quale, per legge, rifiuta l'ammissione a tal genere di persone. Inoltre sarebbe inutile di aiutare ad emigrare negli Stati Uniti i vecchi o le persone fisicamente o mentalmente deficienti a causa delle severe disposizioni della legge d'immigrazione degli Stati Uniti. È noto che nei primi tempi dell'immigrazione, quando questa non era regolata in nessun modo, un gran numero di indigenti e di altri elementi non desiderabili erano aiutati ad emigrare o venivano addirittura deportati negli Stati Uniti dalle isole Britanniche e da altri paesi. Financo nel periodo attuale, come è mostrato dal rapporto della Commissione sulla situazione dell'immigrazione nel Canada, vi è una grande emigrazione sussidiata dall'Inghilterra verso il Canada ed altre colonie inglesi, ma non sembra che esista alcun movimento di questa natura verso gli Stati Uniti.

D'altro canto vi sono diverse nazioni dell'emisfero occidentale le quali fanno in Europa sforzi sistematici per provocare l'immigrazione. Il Governo Canadese mantiene agenzie in tutti quei paesi del Nord e dell'Ovest dell'Europa che permettono di promuovere l'emigrazione ed esso paga a migliaia di agenti di passaggio un premio perchè dirigano emigranti verso il Dominio (1). Peraltro il Canada non spende alcuna somma di denaro per trasportare emigranti. Anche alcuni paesi del Sud America, compreso il Brasile e la Repubblica Argentina, cercano sistematicamente di promuovere in Europa l'immigrazione. Alcuni degli Stati del Nord America hanno tentato di attirare immigranti con la distribuzione in Europa di stampati che mettono in rilievo le attrazioni di questi Stati. Pochi Stati hanno inviato Commissari in diversi paesi allo scopo di promuovere l'immigrazione, ma sebbene questi sforzi siano stati coronati da qualche successo, in complesso essi hanno avuto scarso effetto sul movimento d'immigrazione.

Emigrazione di criminali. — Non può esser negato che persone condannate e delinquenti per professione vengano liberamente negli Stati Uniti da tutti i paesi, ma sembra probabile che nella credenza popolare il loro numero sia molto esagerato. Questa classe di gente

(1) The Immigration Situation in Canada, Reports of the Immigration Commission (Senate Documents Non, 469; 61st Congress 2nd Session).

emigra e viene ammessa in questo paese e, secondo l'opinione della Commissione, la colpa di questo fatto non può essere attribuita che esclusivamente agli Stati Uniti. La Commissione è convinta che non vi è nessun governo europeo il quale incoraggi l'emigrazione dei propri criminali verso questo paese. È vero che alcuni governi non prendono alcuna misura per prevenire tale emigrazione, specialmente dopo che i criminali hanno scontata la pena alla quale sono stati condannati; ma altri governi, e specialmente l'Italia, cercano di impedire la partenza sia delle persone che sono state condannate, sia di quelle che appartengono alle altre classi escluse dalla legge d'immigrazione degli Stati Uniti. Per raggiungere questo fine l'Italia proibisce, con speciali regolamenti, il rilascio di passaporti a favore di persone che intendono emigrare e che sono state condannate per un crimine o per un altro delitto o contravvenzione che, secondo lo spirito della legge degli Stati Uniti, sia infamante. Secondo le leggi italiane i funzionari locali emettono i certificati in base ai quali viene determinato il diritto a ricevere il passaporto da parte della persona che intende emigrare. Non è negato che alcuni funzionari certe volte violino le disposizioni del governo, ma la Commissione ritiene che, in complesso, lo sforzo per evitare l'emigrazione di criminali è onestamente fatto e nella maggioranza dei casi coronato da successo. La debolezza e l'inefficacia del sistema, peraltro, dipendono dal fatto che la presentazione dei passaporti non è chiesta dagli Stati Uniti quale una condizione di ammissione e sebbene i cittadini italiani non possano partire senza esserne muniti dai porti italiani, non vi è nulla che impedisca agli individui sforniti di passaporto d'allontanarsi dall'Italia per altri paesi di Europa senza passaporto oppure col passaporto per una delle nazioni del continente ed in seguito di imbarcarsi per gli Stati Uniti da porti stranieri. Così si vede facilmente che la precauzione dell'Italia, per quanto efficace, è praticamente senza valore, senza la cooperazione degli Stati Uniti.

Visita degli emigranti all'estero. — In alcuni porti d'Europa, l'abitudine di sottoporre gli emigranti al momento dell'imbarco ad una visita medica data da molti anni. Nei primi tempi, e si può dire anche fino a pochi anni or sono, lo scopo della visita era semplicemente quello di tutelare la salute dei passeggeri durante il viaggio sull'Oceano. La legge Belga del 1843 disponeva che nel caso vi fosse il sospetto della esistenza di malattia infettiva fra i passeggeri questi dovessero essere obbligati a passare una visita medica da parte di un dottore di marina allo scopo di impedire l'imbarco delle persone malate. La legge sui passeggeri di terza classe dell'Inghilterra dell'anno 1848 — l'approvazione della quale fu una conseguenza dei tristi casi del 1847 quando migliaia di emigranti scacciati dalla fame dall'Irlanda morirono di febbri contratte a bordo — disponeva che tutti i passeggeri dovessero essere visitati da un medico e che quelli, la

condizione fisica dei quali poteva rappresentare un pericolo per la salute degli altri passeggeri non dovessero venire imbarcati. Leggi e regolamenti simili vennero adottati da tutte le nazioni marittime ed attualmente sono ancora in vigore.

A questo riguardo, sulla situazione generale esercitano influenza anche le disposizioni della legge americana sulla quarantena, in base alla quale i consoli americani sono obbligati ad accertarsi della condizione sanitaria delle navi e dei passeggeri che partono per i porti degli Stati Uniti. Le leggi surriferite hanno lo scopo di prevenire l'imbarco di persone affette da malattie le quali possano provocare che la nave sia tenuta in quarantena, ma l'unica reale ed efficace protezione che questo paese ha contro l'arrivo di persone altrimenti deficienti, sia fisicamente, sia mentalmente, è la legge d'immigrazione degli Stati Uniti, la quale, con il disporre reiezioni, ammende e multe, ha reso svantaggioso per le Compagnie di navigazione il trasporto di emigranti ammalati. A questa legge si deve il complesso sistema di ispezione di emigranti attualmente stabilito in Europa nei porti d'imbarco ed in altre parti.

Una sistematica ispezione medica degli immigranti nei porti degli Stati Uniti venne per la prima volta stabilita in base alla legge d'immigrazione del 3 marzo 1891. Secondo tale legge, le Compagnie di navigazione furono obbligate a trasportare gratuitamente ai porti d'imbarco tutti gli stranieri ai quali veniva legalmente impedito di sbarcare e ben presto il numero delle reiezioni spinse le Compagnie ad esercitare una certa diligenza nella selezione degli emigranti nei porti d'imbarco. La necessità di un'accurata ispezione all'estero venne imposta nel 1897 quando il tracoma, ai termini della legge americana sull'immigrazione, venne classificato quale una malattia pericolosamente contagiosa ed ancora un'altra volta quando nel 1903 la legge d'immigrazione stabilì una multa di \$ 100 contro le Compagnie di navigazione trovate colpevoli di aver trasportato negli Stati Uniti uno straniero affetto da malattia schifosa (*loathsome*) o pericolosamente contagiosa, nei casi in cui tale malattia poteva essere, con una competente visita medica, scoperta nel porto d'imbarco.

La legge d'immigrazione del 1907 attualmente in vigore, ha aumentato le ragioni in base alle quali può essere imposta alle Compagnie di navigazione una multa di 100 dollari, comprendendo nelle classi degli individui, il trasporto dei quali provoca la multa: gl'idioti, gli imbecilli, gli epilettici e quei tubercolotici i quali si trovino in tale stato che le loro condizioni di salute possano essere scoperte nel porto d'imbarco. La seguente tavola mostra l'effetto delle varie leggi che hanno escluso gli immigranti non desiderabili a partire dal 1892 ed indica, per anni fiscali, il numero degli individui respinti dai porti americani di sbarco, il numero degli immigranti ammessi negli stessi anni e la proporzione dei respinti sugli ammessi.

TAVOLA XX. — *Immigranti ammessi e stranieri respinti dai porti degli Stati Uniti dal 1892 al 1910 (anni fiscali)*. (Compilata in base ai Rapporti del Commissario Generale d'Immigrazione degli Stati Uniti).

ANNI FISCALI	Immigranti ammessi	Stranieri respinti	Proporzione dei respinti sugli ammessi
1892	579,663	2,164	1 su 268
1893	439,730	1,053	1 su 418
1894	285,631	1,389	1 su 206
1895	258,536	2,419	1 su 107
1896	343,267	2,799	1 su 123
1897	230,832	1,617	1 su 143
1898	229,299	3,030	1 su 76
1899	311,715	3,798	1 su 82
1900	448,572	4,246	1 su 106
1901	487,918	3,516	1 su 139
1902	648,743	4,974	1 su 130
1903	857,046	8,769	1 su 98
1904	812,870	7,994	1 su 102
1905	1,026,499	11,879	1 su 86
1906	1,100,735	12,432	1 su 89
1907	1,285,349	13,064	1 su 98
1908	782,870	10,902	1 su 72
1909	751,786	10,411	1 su 72
1910	1,041,570	24,270	1 su 43
Totale	11,922,631	130,721	1 su 91

È un serio problema, specialmente per il benessere degli emigranti, quello di trovare il modo come prevenire l'imbarco nei porti esteri degli emigranti che non possono essere ammessi negli Stati Uniti in base alla legge d'immigrazione.

Da un punto di vista essenzialmente pratico gli Stati Uniti non hanno nulla a temere dall'arrivo nei propri porti di persone malate, perchè la legge non permette la loro ammissione nel paese. Peraltro da un punto di vista umanitario è senza dubbio della più grande importanza che gli emigranti appartenenti alle classi non ammesse negli Stati Uniti non vengano imbarcati nei porti stranieri. Attualmente questo risultato è raggiunto in larga scala, con il presente sistema d'ispezione all'estero, perchè, negli anni ordinari, per ogni immigrante respinto all'arrivo nei porti americani per lo meno quattro emigranti vengono respinti dalle Compagnie di navigazione ai porti d'imbarco.

In considerazione dell'importanza di questo soggetto la Commissione compì una diligente inchiesta dei sistemi di visita esistenti nei porti di Amsterdam, Anversa, Brema, Cherbourg, Christiania, Copenaghen, Fiume, Genova, Glasgow, Amburgo, Havre, Libau, Liverpool, Londonderry, Marsiglia, Messina, Napoli, Palermo, Patrasso, Pireo, Queenstown, Rotterdam e Southampton, dai quali porti praticamente partono tutti gli emigranti diretti verso gli Stati Uniti.

Vi è poca uniformità nei sistemi d'ispezione attualmente in vigore in questi porti. A Napoli, Palermo e Messina, in base alla legge americana sulla quarantena e d'accordo con il Governo italiano e le Compagnie di navigazione, la visita medica degli emigranti è fatta da funzionari del Servizio di Salute Pubblica, e degli ospedali di marina degli Stati Uniti, i quali a questo riguardo esercitano di fatto potere assoluto. Questi funzionari esaminano ogni emigrante e consigliano di respingere quelli i quali, probabilmente, per la loro condizione fisica, correrebbero il rischio di essere respinti dagli Stati Uniti. Sebbene questi funzionari agiscano ufficiosamente essi hanno l'appoggio sia del Governo americano sia delle Compagnie di navigazione ed i loro suggerimenti, relativi alla reiezione degli emigranti ammalati, vengono sempre accettati.

L'estremo opposto, per quanto si riferisce all'azione degli Stati Uniti, esiste ad Anversa, dove il Governo Belgà si rifiuta di fare alcuna cessione della propria autorità. L'attitudine di questo Governo è dovuta in parte ad un disaccordo occorso tempo fa incidentalmente all'amministrazione nel porto d'Anversa della legge americana sulla quarantena. In questo porto neppure ai Consoli americani viene permesso di esercitare alcuna influenza nell'esame degli emigranti. Fra questi due estremi esistono diversi sistemi nei quali i Consoli americani compiono funzioni più o meno importanti in base alla legge americana sulla quarantena già citata. Per illustrare praticamente il valore delle ispezioni che si fanno nei porti europei allo scopo di prevenire l'imbarco di emigranti malati o per altre ragioni non considerati la Commissione, come si vedrà appresso, ha fatto uno studio comparativo che mostra il numero e le cause delle reiezioni nei

porti americani degli immigranti provenienti dai diversi porti d'Europa.

L'ispezione degli individui che intendono emigrare non è limitata assolutamente ai porti d'imbarco, ma in diversi casi essa vien fatta quando l'individuo che intende emigrare chiede un biglietto di navigazione oppure prima che l'emigrante parta per il porto d'imbarco. L'esistenza più evidente di queste visite preliminari è mostrata dal sistema di stazioni di controllo che le Compagnie di navigazione debbono mantenere sui confini della Germania con la Russia e con l'Austria per ordine del Governo tedesco. Di queste stazioni ve ne sono tredici sulla frontiera ed una vicina a Berlino. La Germania per proteggere sè stessa richiede che tutti gli emigranti provenienti dall'Europa Orientale i quali intendono di traversare il territorio tedesco per portarsi nei porti d'imbarco vengano esaminati nelle stazioni surriferite e che quelli i quali non hanno i requisiti voluti dalla legge tedesca che regola il traffico emigranti attraverso l'Impero oppure che, per cause evidenti, non verrebbero ammessi negli Stati Uniti siano respinti. Durante l'anno finito al 30 giugno 1907 su 455,916 individui che intendevano emigrare e che vennero ispezionati nelle suddette stazioni 11,814 furono respinti. In alcuni paesi si cerca di prevenire la partenza di emigranti ammenochè non risulti evidente che essi hanno i requisiti richiesti dalla legge tedesca che regola le stazioni di controllo summenzionate e dalla legge d'immigrazione degli Stati Uniti. Questo fatto è specialmente esatto per l'Ungheria, dove in diversi punti si compie un'ispezione locale degli emigranti che partono per i porti di mare. Sebbene questa ispezione sia fatta dal Governo ungherese principalmente allo scopo di sorvegliare l'emigrazione ed in particolar modo quella degli individui soggetti al servizio militare, pure essa riesce ad impedire la partenza di molti individui i quali sarebbero respinti ai porti d'imbarco per causa di malattie. Non sono rari i casi di visite mediche fatte in occasione della vendita di biglietti di navigazione allo scopo di determinare se l'emigrante è, secondo la legge degli Stati Uniti, in condizione da essere ammesso in questo paese. L'esempio più notevole di visite di questa natura venne constatato in Grecia dove il sistema di visite preventive degli individui che intendono emigrare fu stabilito in seguito ad un incidente che dimostrò in maniera assai efficace la severità della legge degli Stati Uniti. Nel 1906 la Compagnia di navigazione Austro-Americana la quale, allora, era nuova nel traffico di emigrazione ebbe, in un sol viaggio, 300 emigranti respinti dagli Stati Uniti. Al loro arrivo a Trieste questi emigranti respinti assalirono l'ufficio della Compagnia ed in seguito a questo fatto la Società Austro-Americana ha stabilito in Grecia una visita sistematica di tutti gli individui che intendono emigrare. Gli agenti della Società residenti in Grecia inviarono i loro medici in capo a studiare le modalità della visita medica che è fatta

nei porti americani agli immigranti in arrivo e ciascuna delle quaranta subagenzie della Società esistenti in differenti parti della Grecia assunse in servizio un medico. In base a questo sistema ciascun individuo che intende emigrare dalla Grecia viene esaminato dal medico dipendente dalla subagenzia prima di ricevere il biglietto di viaggio. Se il medico dà parere favorevole alla di lui partenza egli riceve un certificato medico, deposita parte del prezzo del biglietto e si assicura una cuccetta sul piroscafo. Quando l'emigrante si reca al porto d'imbarco egli viene esaminato nuovamente dal medico in capo della Compagnia e se accettato viene imbarcato per l'America.

In Italia gli ufficiali governativi esaminano i precedenti degli individui che intendono emigrare quando questi richiedono il passaporto e nei casi in cui il richiedente non ha i requisiti voluti dalle leggi italiane ed americane egli non può ricevere il passaporto. Quest'opera del Governo italiano riguarda specialmente i casi di criminali e di persone condannate, più che i casi di individui fisicamente deficienti. In genere gli emigranti italiani sono sottoposti a visita medica soltanto ai porti d'imbarco.

Durante l'anno fiscale finito al 30 giugno 1907 furono respinti dai porti degli Stati Uniti 13,064 emigranti e per i tre anni fiscali finiti al 30 giugno 1909 il numero complessivo di tutti gli emigranti respinti per qualsiasi ragione fu di 34,377, vale a dire 5,302 meno del numero di individui che vennero respinti in un periodo di tredici mesi nei porti europei e nelle stazioni di controllo già menzionate. Il gran numero di reiezioni che vengono fatte nei porti degli Stati Uniti non mette in cattiva luce le ispezioni mediche che vengono fatte in Europa, perchè queste si limitano principalmente ad esaminare le condizioni fisiche degli emigranti mentre l'ispezione che si compie nei porti degli Stati Uniti ha un campo molto più largo.

Nei casi di reiezione degli emigranti le Compagnie di navigazione debbono sottostare non soltanto a quelle disposizioni della legge degli Stati Uniti che riguardano il ritorno degli immigranti respinti ai porti d'imbarco, ma anche alle disposizioni delle leggi europee, le quali, in genere, obbligano dette Compagnie a rimpatriare l'emigrante respinto nel suo villaggio nativo, che in molti casi trovasi ad una rilevante distanza dal porto nel quale l'emigrante respinto prese imbarco. La legge italiana relativa agli emigranti respinti impone financo maggiori pesi sul vettore. In base a questa legge l'emigrante respinto ha diritto a chiedere al vettore la rivalsa dei danni sofferti nei casi in cui egli può dimostrare che il vettore prima della di lui partenza dall'Italia sapeva che egli non poteva essere ammesso secondo la legge del paese verso il quale emigrava. Un tribunale conosciuto come Commissione arbitrale è stato stabilito in ciascuna provincia d'Italia allo scopo di esaminare i casi di questa natura e l'emigrante che è stato respinto dal paese di destinazione può rivol-

gersi a questa Commissione senza alcuna spesa. In molti casi il vettore, oltre il rimborso del prezzo del biglietto, è obbligato a pagare all'emigrante respinto l'ammontare di salari che egli ha perduto per essersi imbarcato. Per questa ragione il trasporto degli emigranti che non possono essere ammessi negli Stati Uniti, in massima, non produce nessun profitto, ma nonostante questo fatto alcune Compagnie sono disposte a correre rischi considerevoli allo scopo di aumentare il loro traffico di emigrazione. In tutti i modi si può affermare che, in tesi generale, le visite mediche che si fanno nei vari porti sono ben fatte ed efficaci per quanto riguarda la condizione fisica degli emigranti: esse, come misura preventiva contro il trasporto di individui malati, i quali certamente verrebbero respinti nei porti degli Stati Uniti, sono della più grande importanza, e la Commissione ritiene che gli studiosi del problema d'immigrazione negli Stati Uniti non hanno piena coscienza della importanza di tali visite.

Nel rapporto completo della Commissione su questo oggetto vien data una descrizione dettagliata delle ispezioni sugli emigranti in ciascun porto preso in considerazione, ed ai fini di questo sunto è soltanto necessario di notare qual'è l'autorità la quale ordina nei differenti porti d'imbarco la reiezione degli emigranti in base alle disposizioni della legge d'immigrazione degli Stati Uniti. In alcuni casi questa designazione riesce difficile perchè apparentemente esistono diverse autorità, ma il seguente sommario dà una idea della situazione in ciascuno dei porti menzionati:

- Anversa: il medico impiegato dalla Compagnia di navigazione;
- Brema: i medici impiegati dal Console americano, ma pagati dalle Compagnie di navigazione;
- Cherbourg: il dottore di bordo;
- Christiania: il medico della Commissione di Sanità;
- Copenaghen: il medico municipale;
- Fiume: il medico impiegato dalla Compagnia di navigazione il quale agisce anche per conto del Console americano;
- Genova: il medico di bordo;
- Glasgow: il medico di bordo;
- Amburgo: i medici (compreso un oculista) impiegati dalla Compagnia di navigazione;
- Havre: i medici (compreso un oculista) impiegati dalla Compagnia di navigazione;
- Libau: il medico impiegato dalla Compagnia di navigazione;
- Liverpool: i medici impiegati dalla Compagnia di navigazione;
- Londonderry: il dottore di bordo;
- Marsiglia: i medici (compreso un oculista) impiegati dalla Compagnia di navigazione ed il dottore di bordo;
- Messina: un facente funzione di assistente dottore del « Servizio di salute pubblica ed ospedali di marina degli Stati Uniti »;

Napoli: funzionari del « Servizio di salute pubblica ed ospedali di marina degli Stati Uniti »;

Palermo: un facente funzione di assistente dottore del « Servizio di salute pubblica ed ospedali di marina degli Stati Uniti »;

Patrasso: medici impiegati dalle Compagnie di navigazione;

Pireo: dottore di bordo;

Queenstown: dottore di bordo;

Rotterdam: medici (compreso un oculista) impiegati dalla Compagnia di navigazione, un medico impiegato dal Consolato generale americano ed il dottore di bordo;

Southampton: il dottore di bordo;

Trieste: medici impiegati dalla Compagnia di navigazione, il dottore di bordo e gli ufficiali di polizia. Il Console americano in questo porto esercita straordinaria autorità.

Dall'elenco surriferito è evidente che le Compagnie di navigazione sono quelle che, nella maggior parte dei casi, hanno stabilito il sistema della visita medica degli emigranti nei porti europei d'imbarco e sono esse che ritraggono i maggiori benefici dal sistema stesso. Uno studio della situazione mostra ancora che in ciascun porto il principale fattore del sistema surriferito è la legge d'immigrazione degli Stati Uniti e che senza di essa non verrebbe fatto nessun esame degno di questo nome.

Le modalità delle ispezioni differiscono nei diversi porti: in alcuni l'esame medico generalmente richiede parecchi giorni e vengono impiegati specialisti per scovire i casi di tracoma che sono quelli che specialmente rendono necessaria una competente visita medica. In altri, particolarmente in alcuni porti di scalo, l'ispezione è fatta affrettatamente ed in condizioni evidentemente poco favorevoli. In alcuni casi i funzionari americani non prendono alcuna parte nella ispezione e non esercitano alcuna autorità, in altri i Consoli americani prendono parte attiva ed in alcuni dei porti italiani gli ufficiali medici americani hanno assoluta autorità.

A causa della mancanza di statistiche la Commissione non potrà accertare, per nessun definito periodo di tempo, il numero totale di reiezioni occorse in tutti i porti europei compresi nella inchiesta. Per alcuni porti non esistevano informazioni per tutte le Compagnie che imbarcavano emigranti, in altri porti fu possibile di accertare il numero delle persone respinte, ma non le cause delle reiezioni. Per conseguenza il materiale che si possiede è incompleto, ma esso è sufficiente a mettere in luce l'importante processo di selezione che si compie nelle stazioni di controllo e nei diversi porti prima di permettere agli emigranti di imbarcarsi definitivamente per gli Stati Uniti.

La seguente tavola mostra le informazioni che si sono potute raccogliere relativamente al numero delle reiezioni occorse nei porti indicati durante il periodo specialmente preso in esame nell'inchiesta compiuta dalla Commissione, periodo che comprende i 13 mesi finiti al 31 dicembre 1907.

TAVOLA XXI. — Numero degli individui che intendevano emigrare respinti nei porti d'imbarco o nelle stazioni di controllo indicate, dal 1° dicembre 1906 al 31 dicembre 1907.

Porto o stazione di controllo	Numero dei respinti	Porto o stazione di controllo	Numero dei respinti
Anversa (a)	—	Londonderry (a)	—
Brema:		Marsiglia (a).	—
Stazione di controllo	8,110	Messina	194
Porto	3,178	Napoli	10,224
Cherbourg (a)	—	Palermo	2,368
Christiania (a)	—	Patrasso (e)	1,174
Copenaghen (a)	—	Pireo (a)	—
Fiume	4,789	Queenstown	124
Genova. (b)	382	Rotterdam:	
Glasgow	40	Stazione di controllo	538
Hamburg:		Porto	303
Stazione di controllo	3,234	Southampton (a)	—
Porto	2,694	Trieste	397
Havre	340		
Libau (c)	654		
Liverpool (d)	938	Totale	39,681

(a) mancano i dati.

(b) i dati si riferiscono soltanto al North German Lloyd ed alla Navigazione Generale Italiana, le altre linee che trasportano gli emigranti da Genova verso gli Stati Uniti sono l'Hamburg-American, la Veloce, il Lloyd Italiano, il Lloyd Sabauda, la Transatlantica Spagnuola e la White Star Line.

(c) i dati si riferiscono soltanto alla Flotta Volontaria Russa. La linea Russa per l'Asia Orientale trasporta anche emigranti da Libau.

(d) i dati si riferiscono soltanto all'American Line ed alla Cunard Line. Le altre linee che trasportano emigranti da Liverpool ai porti degli Stati Uniti sono: l'Allen, Dominion o White Star Line.

(e) i dati si riferiscono soltanto alla Linea Austro-Americana, le altre compagnie di navigazione che trasportano emigranti da Patrasso agli Stati Uniti sono: La Prince, La Fabre e la Transatlantica Greca,

Come fu già detto, è impossibile di determinare il numero esatto di persone che intendono emigrare alle quali è stato rifiutato, in un periodo determinato, il biglietto di passaggio da porti europei fino agli Stati Uniti. Dalla tavola succitata appare che fra i porti visitati dalla Commissione non vi sono informazioni relative alla reiezione degli emigranti per Anversa, Cherbourg, Christiania, Copenaghen, Londonderry, Marsiglia, Pireo e Southampton, e che per Genova, Liverpool, Libau e Patraso le informazioni non sono complete. Ciò è deplorabile, specialmente per Liverpool, che è uno dei quattro grandi porti di partenza dell'emigrazione europea. Dippiù deve notarsi che l'inchiesta della Commissione non comprende i porti di Barcellona, Bordeaux, Boulogne, Cadice, Calais, Dover, Gibilterra, Hull, Livorno, Plymouth e Stettino, dai quali porti, durante il 1907 partì un certo numero di emigranti per gli Stati Uniti. È riuscito impossibile di raccogliere dati relativamente al numero delle persone alle quali venne negato il biglietto di passaggio per difetti fisici dagli agenti di quelle Compagnie le quali visitano gli individui che vogliono comprare biglietti per gli Stati Uniti. In tutti i modi si ritiene che il numero di questi individui è relativamente piccolo. Da ciò che si è detto precedentemente appare chiaro che il numero delle reiezioni (39,681) indicato nella tavola precedente con molta probabilità rappresenta la maggior parte di tutte le reiezioni avvenute nei porti d'imbarco o in altri posti di Europa, ma questo numero sarebbe rilevantemente più grande se si avessero informazioni complete da tutti i porti d'imbarco. Naturalmente, è azzardato valutare il numero totale di tutte le persone alle quali è stata impedita l'emigrazione dall'Europa, ma si può affermare con una certa sicurezza che durante il periodo di tredici mesi (1° dicembre 1906 al 31 dicembre 1907) preso in considerazione dall'inchiesta fatta dalla Commissione per lo meno a cinquantamila persone venne impedito di emigrare dai porti europei verso gli Stati Uniti per evitare la loro reiezione dai porti americani in base alle disposizioni della legge d'immigrazione.

Sui 39,681 casi di reiezione accertati dalla Commissione si assodò la causa della reiezione soltanto per 34,228 casi. Le principali cause di reiezioni furono:

Tracoma	19,283 casi
Altre malattie degli occhi	9,622 »
Favo	1,872 »
Altre cause	3,451 »
	<hr/>
Totale	34,228 casi

Degno di nota è il fatto che quasi tutte le reiezioni furono fatte a causa di qualche deficienza fisica o mentale. Forse ciò è naturale perchè la ispezione nei porti europei è quasi sempre fatta da un punto

di vista esclusivamente medico. Le cause della reiezione non vennero menzionate in dettaglio in tutte le informazioni raccolte dalla Commissione, e quelle comprese sotto la classificazione di « altre cause » includono una rilevante proporzione di reiezioni avvenute in diversi porti. Per quanto si riferisce ai dati citati tutti gli emigranti dei quali è stata fatta menzione vennero respinti a causa di un difetto fisico o mentale salvo le eccezioni qui menzionate: quattro a Liverpool perchè arrestati, due a Trieste per indigenza, 117 anche a Trieste per ordine della polizia, uno a Queenstown perchè rifiutò di sottomettersi alla visita medica. Non pare che la ispezione che la polizia compie a Trieste sia fatta allo scopo di impedire l'imbarco di persone che possono presumibilmente venire escluse dagli Stati Uniti. Conseguentemente essa non può esser considerata quale mezzo di protezione per gli Stati Uniti contro l'arrivo di individui appartenenti a classi non desiderate.

Naturalmente è possibile che fra gli emigranti respinti per « altre cause » vi possa essere stato qualche criminale, ruffiano, indigente, lavoratore sotto contratto, o qualche altro individuo appartenente ad una delle altre classi specificamente escluse dalla legge d'immigrazione degli Stati Uniti, ma anche ammessa questa ipotesi, il numero di persone respinte per queste ragioni è troppo piccolo per esser preso in considerazione.

Nelle stazioni di controllo tedesche sul confine della Russia e dell'Austria vien chiesto alle persone che intendono emigrare quale ammontare di denaro esse hanno in loro possesso, e secondo le statistiche raccolte in tali stazioni 755 persone vennero respinte durante il 1907 per « insufficienza di mezzi ».

In complesso, però, l'ispezione che si compie all'estero, per quanto la Commissione poté assodare durante la sua visita in Europa, non rappresenta praticamente alcuna protezione per gli Stati Uniti ad eccezione delle reiezioni che riguardano gli individui fisicamente o mentalmente deficienti e ciò nonostante il fatto che in diversi porti i Consoli americani partecipano attivamente all'ispezione stessa e godono il privilegio di respingere quegli emigranti che per qualsiasi causa menzionata dalla legge degli Stati Uniti, non sono desiderabili.

Specialmente interessante è il sistema d'ispezione degli emigranti attualmente in vigore a Napoli, Messina e Palermo a causa della opinione, in un certo modo prevalente, che l'esame degli emigranti compiuto nei porti d'imbarco da funzionari americani potrebbe prevenire la partenza di persone le quali non sono ammissibili negli Stati Uniti secondo le disposizioni della legge d'immigrazione. L'On. T. V. Powderly, Commissario generale d'Immigrazione, nel suo rapporto annuale per l'anno fiscale 1900 ripeteva nei termini seguenti una raccomandazione che era stata già fatta nei due precedenti rapporti dell'Ufficio d'Immigrazione:

« Si raccomanda che in tutti i porti d'imbarco all'estero siano destinati dei medici che rappresentino il Governo allo scopo di esaminare le condizioni fisiche degli stranieri che intendono imbarcarsi per gli Stati Uniti. La nota esperienza dell'abilità e dell'energia dei medici del Servizio degli ospedali di marina degli Stati Uniti rende certo che se essi venissero destinati a tale servizio sarebbero pochissimi gli individui affetti da questa pericolosa malattia che verrebbero imbarcati e che essi, oltre a compiere questa importantissima funzione di prevenire l'ammissione di tracomatosi (o di altri individui affetti da malattie contagiose non considerate nelle leggi sulla quarantena), farebbero diminuire il ritardo, le noie e l'incertezza delle visite che si fanno nei porti degli Stati Uniti nei quali la ristrettezza dei locali ed il numero ognora più grande degli arrivi impone un grado di sollecitudine che non permette sempre di fare una visita completa ».

Il defunto Frank P. Sargent, per molti anni Commissario Generale d'Immigrazione, sostenne questa proposta e, nei rapporti annuali dell'Ufficio d'Immigrazione, ripetutamente chiese che essa venisse approvata. Nel 1906 questo Commissario Generale Sargent, riferendosi agli esami degli immigranti, disse (1):

« In tutti i modi il sistema ideale per regolare questa situazione di cose è quello che è stato proposto per diversi anni da questo Ufficio, vale a dire l'invio all'estero di ufficiali medici degli Stati Uniti con la mansione di esaminare tutti gli stranieri che vogliono imbarcarsi per gli Stati Uniti allo scopo di decidere se essi sono fisicamente e mentalmente idonei a sbarcare in questo paese. Questo sistema impedirebbe l'emigrazione non solo delle persone affette da malattie contagiose, ma anche di quelli affetti da idiozia e pazzia ».

Fortunatamente il sistema proposto per tanto tempo e così calorosamente dai signori Powderly e Sargent è stato adottato nei porti italiani per un periodo di tempo sufficiente a dimostrare l'utilità di esso ed a render possibile un confronto di risultati fra le ispezioni fatte in questo paese e quelle fatte nei porti europei.

Siccome l'unico scopo della ispezione medica degli emigranti nei porti europei d'imbarco è quello di evitare le reiezioni nei porti americani, l'unica prova dell'efficacia di tale ispezione è data dalle statistiche delle reiezioni fatte dagli ufficiali del Servizio d'immigrazione degli Stati Uniti. Allo scopo di fare questa prova, la Commissione ottenne da statistiche non pubblicate dell'Ufficio d'Immigrazione e naturalizzazione i dati che mostrano il numero degli immigranti stranieri che arrivano nei porti degli Stati Uniti dai vari porti d'Europa ed il numero degli immigranti ai quali venne, nei porti degli Stati Uniti, negata l'ammissione, unicamente per ragioni fisiche;

(1) Annual Report of the Commissioner General of Immigration, 1906.

queste statistiche riguardano sei mesi del 1907 nei quali il sistema di visite mediche nei porti europei era quello già descritto. In tal modo i risultati dei due sistemi possono essere confrontati in maniera perfetta.

La seguente tavola mostra il risultato della suindicata indagine.

TAVOLA XXII. — *Numero delle persone trasportate e numero e percentuali delle persone respinte per ragioni fisiche nei porti transatlantici durante gennaio, febbraio, marzo, luglio, agosto e settembre del 1907 divise secondo i porti d'imbarco.*

PORTI D'IMBARCO	Numero delle persone trasportate	Individui respinti	
		Cifre assolute	Percentuali
Anversa	28,267	50	0.18
Brema	80,004	485	0.61
Cherbourg	2,016	3	0.15
Christiania	1,704	3	0.17
Copenaghen	2,560	5	0.20
Fiume	22,085	37	0.17
Genova	7,154	17	0.24
Glasgow	9,295	36	0.39
Amburgo	55,877	179	0.32
Havre	27,354	122	0.45
Libau	8,979	37	0.41
Liverpool	57,728	144	0.25
Londonderry	2,240	9	0.40
Marsiglia	746	7	0.94
Messina	1,172	4	9.34
Napoli	95,000	311	0.33
Palermo	13,118	61	0.47
Patrasso	6,296	36	0.57
Pireo	2,602	16	0.61
Queenstown	8,726	16	0.18
Rotterdam	17,291	62	0.36
Southampton	9,193	23	0.25
Trieste	8,594	27	0.31
Totale	468,061	1,690	0.35

Come fu già detto, questa tavola mostra il numero degli stranieri viaggianti in terza classe arrivati negli Stati Uniti dai vari porti di Europa in essa indicati ed il numero e le percentuali di quei passeggeri che vennero respinti in America in base alle disposizioni della legge d'immigrazione degli Stati Uniti.

In primo luogo è interessante notare che il numero dei respinti è straordinariamente piccolo in confronto al numero totale dei passeggeri trasportati. Questo solo basta per dimostrare chiaramente che, in complesso, la visita medica che si fa agli emigranti prima dell'imbarco nei porti europei è assolutamente efficace; soltanto il 0.36 per cento delle persone trasportate vennero respinte per ragioni fisiche nei porti degli Stati Uniti e questa proporzione è molto più piccola di quella degli individui respinti per le stesse ragioni nei porti italiani e nelle stazioni di controllo tedesche.

Peraltro, ai fini di questo studio, la tavola succitata è principalmente interessante perchè mostra quale efficacia relativa hanno le visite fatte nei diversi porti presi in considerazione. È bene notare fin dal principio che il numero dei respinti dipende senza dubbio dalla classe di emigranti che viene trasportata dai differenti porti. Per esempio: tutti gli emigranti che vengono da Cristiania sono Scandinavi ed il tracoma ed il favo, che sono le principali cause di reiezione nei porti degli Stati Uniti, non prevalgono nei paesi scandinavi. Tutti gli altri porti, però, in maggiore o minore grado presentano casi di una di queste malattie o di ambedue. Forse pochi sono quelli che si riscontrano a Copenaghen a causa della immigrazione dalla Finlandia dove il tracoma è prevalente e pochi si riscontrano a Glasgow perchè scarsa è l'emigrazione continentale da quel porto. Il tracoma non è sconosciuto in Irlanda, ma esso non è tanto sviluppato quanto nel Sud e nell'Est dell'Europa, e per questa ragione Queenstown e Londonderry non possono essere classificati cogli altri porti per quanto riguarda le particolari specie di malattie schifose e contagiose le quali provocano la reiezione di tanti stranieri nei porti degli Stati Uniti. Liverpool, Southampton ed i porti continentali, ad eccezione di quello di Copenaghen, sono centri d'imbarco di una gran parte degli emigranti del Sud e dell'Est dell'Europa, e sebbene le malattie che ora consideriamo prevalgano in misura differente nelle diverse regioni, pure esse sono diffuse in grado sufficiente per richiedere una diligente ispezione medica degli emigranti provenienti da queste regioni. Per questo fatto i risultati delle ispezioni fatte nei porti summenzionati si possono comparare e dal paragone si può ottenere la prova della efficacia delle disposizioni applicate nei singoli porti di imbarco.

In base alla tavola precedente si nota che la più piccola percentuale di reiezioni si ebbe fra gli emigranti che s'imbarcavano a Cherbourg. Infatti, su 2,016 emigranti partiti da quel porto soltanto tre vennero respinti. Questo risultato è notevole specialmente perchè Cherbourg è un centro d'imbarco degli emigranti provenienti dai paesi Levantini dove il tracoma ed il favo sono tanto diffusi quanto negli altri paesi del Sud e dell'Est dell'Europa. Inoltre, esso è un porto di scalo, dove non esiste un completo sistema d'ispezione me-

dica, la quale in quel porto è affidata esclusivamente al dottore di bordo.

La massima percentuale di reiezioni si ebbe fra gli emigranti partiti da Marsiglia e questo fatto non sorprende, perchè i passeggeri che s'imbarcano in quel porto provengono in gran numero dalla Siria e dai paesi del Sud dell'Europa, dove il tracoma è specialmente prevalente.

Un'osservazione piuttosto strana si ricava comparando le reiezioni degli emigranti provenienti dai quattro porti di Anversa, Brema, Amburgo e Rotterdam. Il traffico emigratorio di questi quattro porti è in gran misura formato da individui che vengono dall'Europa Orientale e la classe di emigranti che s'imbarca è quasi simile in tutti i quattro porti. Dippiù occorre notare che la grande maggioranza di tutti gli emigranti che s'imbarcano nei porti tedeschi ed una gran parte di quelli che partono da Anversa e da Rotterdam sono sottoposti all'ispezione delle stazioni di controllo tedesche. Nonostante questi fatti si rileva una grande differenza nelle percentuali delle persone respinte nei porti degli Stati Uniti fra gl'immigranti provenienti dai quattro suindicati porti. Queste percentuali sono le seguenti:

Sugli immigranti provenienti da Brema i respinti furono 1 su 165;
 Su quelli provenienti da Rotterdam 1 su 279;
 Sugli immigranti provenienti da Amburgo 1 su 312;
 Su quelli provenienti da Anversa 1 su 565.

A questo riguardo è necessario notare che i tre porti che danno le maggiori percentuali di respinti hanno eccellenti stazioni per emigranti, ottima organizzazione per compiere le operazioni d'imbarco e completi e dettagliati sistemi d'ispezione. Nel porto di Brema, il quale mostra la massima percentuale di emigranti respinti dagli Stati Uniti, vi è un medico impiegato dal Consolato americano, mentre in quello di Anversa, il quale mostra relativamente una proporzione molto piccola di respinti, nè il Console, nè altri funzionari americani pigliano parte all'ispezione degli emigranti.

Peraltro, il parallelo più interessante è quello fra Anversa e Napoli, perchè, come già si è detto, questi due porti rappresentano i due estremi nei diversi sistemi d'ispezione di emigranti esistenti nei porti d'imbarco. A Napoli l'ispezione è interamente regolata dai dottori del « Servizio di salute pubblica e degli ospedali di marina degli Stati Uniti », però valutata in base al numero delle reiezioni nei porti degli Stati Uniti, la ispezione di Anversa è molto più efficace di quella di Napoli, perchè mentre la percentuale dei respinti nei porti americani fra gli emigranti provenienti da quel porto è di uno su 565, la percentuale dei respinti tra gli emigranti partiti da Napoli è di 1 su 305. Fra gli emigranti provenienti dagli altri porti

italiani, dove gli ufficiali medici americani sono incaricati di compiere l'ispezione degli emigranti, la proporzione dei respinti nei porti di arrivo degli Stati Uniti è la seguente: 1 su 215 fra quelli provenienti da Palermo, 1 su 293 fra quelli provenienti da Messina, 1 su 421 fra quelli provenienti da Genova, dove, peraltro, l'ispezione medica, durante il periodo in considerazione, veniva fatta soltanto dai dottori di bordo. Si può affermare, però, che le speciali malattie per le quali gli emigranti vengono respinti dagli Stati Uniti non sono tanto prevalenti fra quelli che s'imbarcano a Genova come fra quelli che partono dai porti del Sud d'Italia.

Interessante è il confronto fra i porti adriatici di Trieste e Fiume. In quest'ultimo porto l'ispezione medica è fatta da un medico della Compagnia di navigazione e da un dottore impiegato dal Consolo americano, ma la Commissione seppe che la visita del primo era così rigida che il medico del Consolato, per molto tempo, non aveva ritenuto necessario di respingere nessuno emigrante. Il Consolo americano è presente alla visita ma non esercita nessuna notevole autorità. A Trieste la visita medica vien fatta dai dottori del porto dipendenti dalla Compagnia di navigazione e dal dottore di bordo, ed in quel porto, durante il periodo in considerazione, il Consolo americano aveva autorità maggiore di quella dei Consoli americani di qualsiasi altro porto europeo. Il Consolo dichiarò alla Commissione che egli richiedeva la respinzione non solo degli individui affetti da tracoma e favo, ma anche di quelli che presentavano deficienze fisiche meno evidenti. L'esperienza dei fatti che si verificano nei porti americani indica che nonostante la maggiore autorità esercitata dal Consolo americano nel porto di Trieste l'ispezione che si compie a Fiume è più efficace. Infatti la proporzione dei respinti nei porti degli Stati Uniti fra gli emigranti provenienti da Fiume è solo di 1 su 597 mentre la proporzione dei respinti fra gli emigranti partiti da Trieste è di 1 su 318. Grande è la proporzione dei respinti fra gli emigranti che s'imbarcano nei porti greci di Patrasso e Pireo. Essa è di 1 su 175 fra quelli che partono da Patrasso e di 1 su 163 fra quelli che partono dal Pireo.

“ Riassunto del rapporto: Legislazione sul trasporto degli immigranti dal 1819 al 1909 „

Il rapporto della Commissione d'Immigrazione sulla legislazione circa il trasporto degli immigranti tratta delle condizioni e delle leggi degli Stati Uniti e degli altri paesi esistenti al riguardo a partire dal 1819, anno in cui venne emanata negli Stati Uniti la prima legge relativamente a questo oggetto. La Commissione ha considerato tre distinti periodi di tempo, vale a dire: il periodo della navigazione a vela, che va dal 1819 al 1855; il periodo di transizione fra la navi-

gazione a vela e quella a vapore che va dal 1856 al 1872; il periodo della navigazione a vapore dal 1873 al 1909. Oltre al testo ed alla discussione delle diverse leggi emanate negli Stati Uniti dal 1819 al 1909 sul trasporto degli emigranti, il rapporto riassume brevemente lo sviluppo della legislazione analoga negli altri paesi, e le leggi attualmente esistenti al riguardo in Gran Bretagna, Germania ed Italia.

Periodo della navigazione a vela: 1819-1855. — Prima del 1819 negli Stati Uniti non esisteva nessuna legge che regolasse il traffico dei passeggeri che arrivavano o partivano dai porti americani. Per conseguenza sulle navi di trasporto si commettevano abusi che causavano sofferenze, malattie e morti specialmente fra gli immigranti diretti verso l'America. Fin dall'inizio del movimento di popolazione dall'Europa verso il nuovo Mondo, sofferenze e morti erano comuni sulle navi che trasportavano immigranti. I casi più tristi furono quelli dei tremila Palatini inviati nel 1710 dall'Inghilterra a New York, 470 dei quali morirono durante la traversata e 250 immediatamente dopo il loro arrivo per malattia contratta a bordo. Esiste anche un triste racconto, fatto da un missionario Moravo agli Indiani, delle sofferenze patite su una nave che partì nel 1731 per l'America da Rotterdam con 156 immigranti. Essa era diretta a Filadelfia, via Falmouth. Dopo di aver ritardata la partenza per tre settimane essa rimase per un eguale periodo di tempo a Falmouth, e non si fornì di nuove provvigioni nonostante che l'approvvigionamento fatto al principio del viaggio fosse solo per dodici settimane. Dopo otto settimane di viaggio i passeggeri furono messi a razione limitata e durante le ultime quattro settimane del loro viaggio essi non poterono aver pane. Infine furono ridotti in tali condizioni che pagavano 18 pence per un ratto e sei pence per un topo.

Nei primi tempi della Repubblica il movimento dell'immigrazione dall'Europa verso gli Stati Uniti era piccolo. Si ritiene che dal 1784 al 1794 l'immigrazione annua fosse di circa 4,000 persone e che dal 1794 al 1810 essa non superasse le 6,000 persone. L'inimicizia esistente fra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna fece diminuire il movimento dal 1810 al 1816, ma subito dopo la dichiarazione di pace si verificò un'immigrazione senza precedenti dall'Europa verso gli Stati Uniti. Si stima che non meno di 20,000 persone arrivassero nel 1817. Fu appunto questo grande ed improvviso aumento di emigranti, viaggianti su navi assolutamente non idonee al servizio di trasporto dei passeggeri e non sottoposte ad alcuna legge, che causò indescrivibili sofferenze e mortalità. L'intensificarsi dell'immigrazione che seguì il chiudersi della seconda guerra con l'Inghilterra, fece sì che venissero in fretta trasformati in navi di trasporto-passeggeri i battelli che originariamente erano stati costruiti esclusivamente allo scopo di trasportare mercanzie.

Questo, insieme al fatto che si aveva allora l'abitudine di imbarcare un numero eccessivo di passeggeri su tutte le navi, rendeva insopportabile la condizione dell'immigrante. Non era da attendersi che queste navi venissero trasformate volontariamente in modo da ridurre la loro capacità ed allo scopo di renderle meno inabitabili.

Legge del 1819. — È quasi certo che la causa immediata della legge del 1819 è da ricercarsi nei rapporti sulle sofferenze e sulle privazioni, alle quali erano stati soggetti gli emigranti durante gli anni che seguirono il chiudersi della seconda guerra con la Gran Bretagna e propriamente durante il 1817-1818.

La legge, la quale entrò in vigore addì 2 marzo 1819, intese di limitare il numero dei passeggeri che potevano essere trasportati su ciascun piroscafo e di garantire a questi cibo sufficiente e sano. In base a questa legge ogni nave poteva imbarcare soltanto due passeggeri per ogni cinque tonnellate del proprio peso, ma l'equipaggio della nave stessa non era compreso in questo computo. Ogni nave in partenza da un porto americano doveva avere a bordo, per ciascun passeggero imbarcato, sessanta galloni di acqua, un gallone di aceto, cento libbre di provvigioni salate e cento libbre di buon pane di bordo (ship-bread). All'arrivo nel porto di destinazione negli Stati Uniti l'ufficiale comandante la nave doveva dare alle autorità doganali un completo rapporto (manifesto) nel quale era notato il numero, nome, sesso, età ed occupazione dei passeggeri trasportati. Questa disposizione della legge segna l'inizio della raccolta dei dati statistici relativi all'immigrazione negli Stati Uniti d'America.

La legge rimase in vigore per 27 anni, ma è dubbio se essa abbia dato buoni risultati ed apportati benefici reali agli emigranti. Certo è che il principale scopo di coloro che la sostennero nel Parlamento Federale, vale a dire « garantire agli emigranti comodità e convenienza degli alloggi loro assegnati » non venne raggiunto in maniera notevole. Senza voler considerare per il momento le navi che partivano dagli Stati Uniti con passeggeri diretti in Europa e prendendo in considerazione soltanto quelle navi che portavano passeggeri in questo paese, si vedrà subito che la legge assicurava ben piccolo vantaggio all'emigrante. Con il limitare il numero dei passeggeri secondo il tonnello della nave invece che secondo la capacità delle terze classi, l'emigrante, per quanto riguarda spazio, venne lasciato nella stessa condizione. Una nave di mille tonnellate con solo 500 tonnellate di corridoi di terza classe poteva alloggiare in questi corridoi non meno di 400 persone e siccome non vi era nessuna disposizione in base alla quale venisse ordinato che questo spazio dovesse rimaner sgombro di merci l'emigrante era soggetto, a questo riguardo, agli stessi inconvenienti esistenti prima della legge, senza che la lettera della legge venisse violata. Inoltre è difficile di vedere quale

particolare vantaggio l'emigrante poteva ricavare dalle disposizioni relative alla quantità di provvigioni che doveva essere caricata sui piroscafi in traffico d'emigrazione. Queste disposizioni riguardavano soltanto le navi in partenza dai porti degli Stati Uniti e non obbligavano i vascelli che arrivavano in questo paese con passeggeri da porti esteri di fornirsi di cibi sufficienti ed idonei.

Riassumendo gli effetti della legge del 1819, si può affermare che: 1° essa proteggeva dal pericolo di morte per inedia i passeggeri che partivano da questo paese per l'Europa, ma non quelli che partivano dall'Europa per questo paese; 2° essa limitò in un certo modo il numero dei passeggeri su tutte le navi, sia su quelle in arrivo sia su quelle in partenza; 3° essa costituì la base delle informazioni le quali sono state in seguito raccolte relativamente all'immigrazione negli Stati Uniti. Durante il primo periodo di questa legge essa rimase quasi unica, perchè solo un altro paese aveva legiferato sullo stesso oggetto, vale a dire l'Inghilterra, la quale dieci anni prima, nel 1809, aveva votata una legge per regolare il trasporto dei passeggeri. La grande maggioranza degli immigranti verso gli Stati Uniti, durante la prima parte del secolo, s'imbarcava nei porti inglesi e ad essi la legge inglese offriva una certa protezione, ma i racconti delle tristi esperienze sofferte dagli immigranti di quei tempi mostrano che la protezione sia della legge inglese sia della legge americana era insufficiente.

Legge del 1847. — Fra il 1819 ed il 1847 negli Stati Uniti non fu emanata nessuna legge relativa al trasporto dei passeggeri. Nel 1847 il Parlamento Federale votò « una legge per regolare il trasporto dei passeggeri sulle navi mercantili ». Questa legge sostituì quella del 1819 cambiando tutte le disposizioni di questa ultima eccetto quella che regolava l'approvvigionamento delle navi. La nuova legge conteneva diverse aggiunte intese ad assicurare maggiori comodità agli emigranti. Teoricamente essa rappresentò un passo innanzi nella necessaria riforma delle condizioni di trasporto degli emigranti perchè, in base alle sue disposizioni, venne in parte mitigato l'inconveniente di un soverchio affollamento di emigranti su un piroscafo. Purtuttavia il periodo di circa quindici mesi durante il quale la legge fu in vigore fu uno dei più tristi nella storia della emigrazione europea verso il Nuovo Mondo. La carestia delle patate in Irlanda si ebbe nell'anno 1847, ed essa provocò un grande aumento dell'emigrazione da quel paese e da altre parti del Regno Unito. Durante i primi sei mesi del 1847 dai porti inglesi partirono 174,048 emigranti diretti verso gli Stati Uniti e le colonie inglesi del Nord America. Di essi 101,767 erano diretti verso gli Stati Uniti e 72,281 verso le colonie inglesi, principalmente il Canada. Durante il precedente anno 1846, il numero degli emigranti imbarcatosi nei porti inglesi per gli Stati Uniti e per le

colonie inglesi del Nord America ascese rispettivamente, secondo l'On. A. Dudley Mann, ad 82,289 e 43,439, vale a dire ad un totale complessivo di 125,728 (1). La stessa autorità afferma anche, che sul numero degli emigranti che partirono dai porti inglesi per gli Stati Uniti durante i primi sei mesi del 1847, 75,000 erano irlandesi. E probabile che in questo periodo anche nella corrente emigratoria verso il Canada l'elemento irlandese fu molto rilevante. Siccome riusciva impossibile di imbarcare un così grande numero di emigranti sulle navi che facevano regolarmente questo traffico, molti battelli non idonei al trasporto dei passeggeri vennero affrettatamente trasformati e messi in servizio. Ciò avvenne principalmente in Irlanda dove il numero di persone che fuggirono in seguito alla carestia fu troppo grande per permettere il loro trasporto sulle navi che abitualmente trasportavano passeggeri. Nel rapporto surriferito il Sig. Mann afferma che, mentre precedentemente il 95 per cento di tutti gli emigranti inglesi partiva da Liverpool, durante i primi sei mesi del 1847 questa proporzione diminuì di circa un terzo, e ciò fu dovuto all'aumento del traffico diretto fra i porti irlandesi ed americani. L'Irlanda in quel tempo fu colpita anche da infezione di febbri. Le abitudini di vita, a causa della carestia, erano tali da facilitare la diffusione di malattie che venivano trasportate a bordo delle navi dove, negli affollati e poco ventilati alloggi, migliaia di persone morivano ed altre migliaia sopravvivevano durante il viaggio soltanto per morire immediatamente dopo il loro sbarco negli Stati Uniti o nel Canada. Per quanto cattive fossero le condizioni sulle navi dirette verso i porti degli Stati Uniti, esse erano financo peggiori su quelle dirette verso il Canada. Migliaia di emigranti irlandesi ed inglesi morirono durante la traversata verso il Canada ed a Grosse Island, vicino Quebec, dove era situata la stazione Canadese di quarantena; nel 1847 soltanto morirono 7000 emigranti affetti da febbri e colera.

Legge del 1848. — Di tutte le leggi sul trasporto dei passeggeri votate negli Stati Uniti, quella del 22 febbraio 1847 ebbe la vita più breve, perchè il 17 maggio 1848 fu sostituita da « una legge per provvedere alla ventilazione delle navi di trasporto passeggeri e per altri scopi ». Ragioni umanitarie motivarono la nuova legge, ma non vi è dubbio che gli interessi commerciali influirono a provocare alcuni cambiamenti sanciti nella legge stessa. Due sistemi erano stati presi già in considerazione per regolare la distribuzione dei passeggeri ed il numero di essi che poteva essere imbarcato a bordo di una singola nave. Il primo sistema, quello della legge del 1819, proporzio-

(1) Sickness and mortality on board emigrant ships, (Senate Reports, 33d Cong., 1st sess., Rep Com, No. 386, P. 39).

nava il numero dei passeggeri al tonnellaggio della nave ed il secondo, adottato dalla legge del 1847, proporzionava il numero dei passeggeri oltre che al tonnellaggio della nave anche a un determinato spazio quadrato della superficie del ponte per ogni passeggero.

Con la legge del 1848 gli Stati Uniti, per la prima volta, disponevano che tutte le navi che trasportavano passeggeri in arrivo o in partenza dai porti americani dovessero avere a bordo nell'ultimo porto di partenza la quantità e la specie di provvigioni prescritte. Con lo stabilire che su ogni nave vi dovesse essere una graticola per permettere ai passeggeri di terza classe di cucinare, e con l'autorizzare il capitano a mantenere la disciplina e la pulizia venne fatto un tentativo per evitare gli abusi che erano stati assai comuni sulle navi di trasporto degli emigranti. Fu disposto che gli alloggi degli emigranti dovessero essere costruiti in modo da rendere facile la pulizia di essi e che vi dovesse essere una latrina per ogni cento emigranti.

La legge del 1848 rimase in vigore fino al 1855. In essa vi erano parecchie buone caratteristiche, ma, giudicando dall'agitazione e dalle discussioni che precedettero la legge del 1855, è lecito dubitare sui miglioramenti effettivamente apportati dalla legge alle condizioni di trasporto degli emigranti.

Durante questo intero periodo il traffico degli emigranti veniva fatto esclusivamente con navi a vela. La navigazione a vapore divenne seria rivale della nave a vela nel traffico oceanico soltanto nel 1840. In quell'anno la prima delle grandi compagnie di navigazione transatlantica inaugurò un servizio fra Liverpool e Boston assorbendo, con una o due altre compagnie che si stabilirono immediatamente dopo, il miglior traffico di merci e passeggeri e lasciando alla navigazione a vela il trasporto del peggior carico e degli emigranti.

Legge del 1855. — La legge del 1855, a differenza delle altre che l'avevano preceduta le quali vennero emanate in tutta fretta, fu preceduta da una accurata indagine sulle condizioni di trasporto degli emigranti. Addì 7 dicembre 1853 il Senato votò un ordine del giorno con il quale si stabiliva la nomina di un comitato di senatori «allo scopo di considerare le cause e lo sviluppo della infermità e mortalità che prevale a bordo dei piroscafi che trasportano emigranti diretti in questo paese e se e quale legislazione sia necessaria per la migliore protezione della salute e delle vite dei passeggeri trasportati a bordo di tali navi». Presidente di questo Comitato fu l'Onorevole Hamilton Fish. Dopo un'inchiesta sulla situazione il Comitato presentò diverse raccomandazioni relative alla legislazione che regolava il trasporto dei passeggeri di terza classe e presentò un progetto di legge allo scopo di porre in effetto le proprie raccomandazioni. Il rapporto ed il progetto di legge vennero presentati al Congresso addì

2 agosto 1854 ed il 3 marzo 1855 fu approvata una nuova legge sui passeggeri, la quale, con lievi modificazioni, fu la legge che regolò il trasporto degli emigranti fino a che non venne adottata la legge del 1882.

Teoricamente la legge del 1855 sanciva disposizioni per un maggior spazio di area, per una migliore ventilazione, per alloggi più convenienti, per facilitare la cucina dei cibi ed il servizio di questi, per uno spazio interamente libero sul ponte, ecc. ecc. Nonostante che i legislatori avessero avuto come principale mira quella di riparare ai danni del soverchio affollamento di emigranti a bordo di una nave, che aveva avuto conseguenze così disastrose negli anni precedenti, la redazione letterale della legge fu, disgraziatamente, tale che le disposizioni relative al numero dei passeggeri che potevano essere trasportati non ebbero nessun effetto, e, per quanto riguarda questa parte del trasporto emigranti, praticamente non vi fu nessun limite legale fino a che non venne approvata la legge del 1882.

Modificazione del 1860 alla legge del 1855. — Nel 1860 il Parlamento Federale modificò la legge del 1855 allo scopo di meglio tutelare le donne che venivano trasportate sulle navi in traffico di emigrazione. In base a questa modificazione fu disposto che qualsiasi marinaio o altro impiegato di una nave degli Stati Uniti colpevole di seduzione o di rapporti illeciti con qualsiasi donna durante il viaggio dovesse essere punito con la prigione per non più di dodici mesi o con ammenda di non più di mille dollari. Si dispose anche che gli ufficiali, i marinai o qualsiasi altra persona impiegata su una nave che trasportava emigranti negli Stati Uniti non potesse visitare gli alloggi degli emigranti senza l'ordine o il permesso degli ufficiali di comando della nave stessa.

Periodo di transizione dalla navigazione a vela alla navigazione a vapore (1856-1872). — Durante il periodo nel quale fu in vigore la legge del 1855, le navi a vela scomparvero quasi interamente dal traffico emigratorio e siccome detta legge non aveva giurisdizione sui piroscafi, gli Stati Uniti non esercitarono nessuna sorveglianza sul trasporto degli emigranti. La legge del 1855 fu intitolata «una legge per regolare il trasporto dei passeggeri su piroscafi e su altre navi», ma, non si sa se intenzionalmente oppure no, i piroscafi non furono sottoposti ad alcuna restrizione. Purtuttavia le condizioni degli emigranti sulle navi a vapore erano incommensurabilmente migliori di quelle esistenti sulle navi a vela. La concorrenza e le leggi di altre nazioni furono le forze che migliorarono le condizioni di trasporto, ma l'introduzione del vapore fu la causa fondamentale della trasformazione degli alloggi degli emigranti, i quali nei primi tempi avevano costituito una vergogna per la civiltà.

Il periodo che corre dal 1856 al 1872 fu distinto da due importanti cambiamenti nel traffico emigranti: la quasi completa sostituzione dei piroscafi alle navi a vela e la eliminazione delle navi americane.

Gli scrittori della storia della navigazione a vela ed a vapore sono d'accordo nell'affermare che prima del 1850 la navigazione a vapore ebbe importanza soltanto nel trasporto dei passeggeri di prima classe. In quell'anno la Inman Line di recente stabilita entrò in concorrenza con le navi a vela per il trasporto degli emigranti (1). Scarsi furono gli effetti di questa concorrenza, per i dieci anni successivi; le navi a vela continuarono a trasportare la maggioranza degli emigranti. Nel 1853 la Inman Line offriva di trasportare soltanto un limitato numero di emigranti e le altre compagnie di navigazione non entrarono in questo traffico se non parecchi anni dopo. L'Hamburg American Line, la quale fu organizzata nel 1846, esercitò il suo traffico per nove anni con navi a vela e soltanto nel 1856 aggiunse alla propria flotta i suoi primi piroscafi. Il North German Lloyd si formò con l'unione di tutte le linee di navigazione facenti capo a Brema, e nel 1859 inaugurò un servizio a vapore con il porto di New York, servizio che, otto anni dopo, divenne settimanale. Fino al 1862 la Cunard Line, la quale era stata in servizio per 22 anni, non trasportò passeggeri di terza classe (2).

Una volta stabiliti nel traffico emigratorio, i piroscafi ben presto monopolizzarono la maggior parte del traffico. Questo fatto è messo in luce dalla seguente tavola la quale mostra il numero degli immigranti sbarcati a Castle Garden, New York, da navi a vela e da piroscafi negli anni che vanno dal 1856 al 1873:

(1) *Our Ocean Railways*, A. Fraser Mc Donald; *the Ocean Carrier*, Joseph R. Smith.

(2) *American Navigation*, Henry Hall; *History of Merchant Shipping*, William Schaw-Lindsay.

TAVOLA I. — *Passeggeri sbarcati a Castle Garden, New York da velieri e piroscafi dal 1856 al 1873.*

ANNI	Numero totale di passeggeri	Passeggeri trasportati su		Percentuale dei passeggeri trasportati su	
		Velieri	Piroscafi	Velieri	Piroscafi
1856 . .	141,570	136,459	5,111	96.4	3.6
1857 . .	184,886	164,650	20,236	89.1	10.9
1858 . .	84,226	67,837	13,389	80.5	19.5
1859 . .	85,602	61,384	24,218	71.7	28.2
1860 . .	108,682	74,435	34,247	68.5	31.5
1861 . .	68,311	47,201	21,110	69.1	30.9
1862 . .	81,458	55,615	25,843	68.3	31.7
1863 . .	161,648	97,717	63,931	60.5	39.5
1864 . .	184,700	102,906	81,749	55.7	44.3
1865 . .	200,031	83,452	116,579	41.7	58.3
1866 . .	236,651	75,998	160,653	32.1	67.9
1867 . .	245,491	48,479	197,012	19.7	80.3
1868 . .	216,623	31,682	184,941	14.6	85.4
1869 . .	257,188	28,268	228,920	11.0	89.0
1870 . .	213,554	18,413	195,141	8.6	91.4
1871 . .	228,962	14,564	214,398	6.4	93.6
1872 . .	203,256	18,367	274,889	6.3	93.7
1873 . .	268,288	8,715	259,573	3.2	96.8
Totale .	3,261,127	1,136,142	2,124,985	34.8	65.2

Non vi sono dati attendibili per mostrare il numero relativo dei passeggeri trasportati dopo il 1873 su navi a vela ed a vapore, ma ciò è di poca importanza, perchè pochi anni dopo la navigazione a vapore aveva acquistato il monopolio del traffico.

Nello stesso tempo avveniva rapidamente il secondo cambiamento al quale abbiamo suaccennato. Le navi americane avevano per molti anni trasportato un numero di emigranti assai più grande di quello trasportato da navi di altre nazioni. Vi è buona ragione per credere che vi furono periodi nei quali le navi americane trasportarono negli Stati Uniti un numero di emigranti maggiore di quello complessivamente trasportato da tutte le navi appartenenti ad altre nazioni. Dal principio di gennaio alla fine di giugno del 1847, per esempio, l'ammontare totale del tonnellaggio delle navi in traffico di emigrazione dall'Europa agli Stati Uniti fu di 421,750 tonnellate, due terzi delle quali si trovavano sotto bandiera americana.

Con l'introduzione del vapore nella navigazione, l'Inghilterra ben presto prese e mantenne il primo posto nel trasporto della posta, dei passeggeri di classe e del carico migliore. La posizione di essa assunse ben presto carattere di monopolio e per un breve periodo fu combattuta con successo dall'intraprendenza americana. La concorrenza dei piroscafi con le navi a vela per assicurarsi una parte del traffico emigranti incominciò nel 1850 e la bandiera estera prese il sopravvento. Durante il periodo di transazione dalla navigazione a vela a quella a vapore furono fatti diversi tentativi di stabilire linee americane di navigazione transatlantica; ma, come è ben noto, queste furono costrette ad uscire dal traffico per la concorrenza delle linee appartenenti ad altre nazioni.

Periodo della navigazione a vapore 1873-1909. — Da ciò che si è esposto precedentemente risulta che quando i piroscafi sostituirono completamente le navi a vela nel traffico di emigrazione, gli Stati Uniti avevano poche navi per questo traffico e non avevano nessuna legge che regolasse il trattamento degli emigranti a bordo. Questa condizione esisteva nel 1873 quando venne fatta sotto la direzione del Ministro del Tesoro l'inchiesta sulle condizioni dei passeggeri di terza classe. Nel rapporto che fu pubblicato in seguito a detta inchiesta venne vivamente raccomandata una modificazione generale delle leggi già emanate sul traffico passeggeri, ma il Parlamento Federale non votò alcuna legge al riguardo prima del 1882, quando venne adottata « una legge per regolare il trasporto dei passeggeri a bordo ». Quando questa legge venne proposta il Parlamento si trovò dinanzi ad una condizione di cose interamente differente da quella che prevaleva quando vennero votate le prime leggi regolanti il traffico passeggeri. Le navi a vela non costituivano più un elemento importante e la riduzione del tempo necessario a compiere il viaggio causata dallo sviluppo della navigazione a vapore, insieme al miglioramento delle condizioni generali di trasporto degli emigranti aveva fatta diminuire moltissimo la mortalità a bordo dei piroscafi. Miglioramenti meccanici avevano eliminati pericoli che prima erano accettati come

rischi inevitabili in viaggi transoceanici. Esisteva ora certezza e regolarità relativamente alla durata del viaggio, all'arrivo e alla partenza delle navi, e ciò semplificava i problemi che riguardavano gli emigranti i quali, nei primi tempi, erano stati abituati a computare il viaggio oceanico a settimane o a mesi invece che a giorni. A causa della diminuita durata del viaggio fame e sete costituivano, ora, pericoli remoti, e le epidemie che erano il terrore della navigazione a vela di fatto, ora, erano scomparse a bordo dei piroscafi. Le sofferenze e le malattie degli emigranti adesso esistenti, più che alle inerenti difficoltà della navigazione transoceanica erano dovute ad incuria ed a violazione dei regolamenti da parte del personale di bordo o degli stessi passeggeri.

Legge del 1882. — La legge del 1882 considerata in confronto alle precedenti leggi fu una eccellente misura. Quelli che la redassero avevano tratto vantaggio dall'osservazione dei risultati degli esperimenti legislativi fatti nei precedenti sessantadue anni. Questo fatto e lo sviluppo ed il progresso meraviglioso occorso nei metodi seguiti per il trasporto passeggeri misero i legislatori in condizione di redigere una legge molto chiara e completa. In base alle disposizioni di essa, la sicurezza ed il benessere degli emigranti vennero, per lo meno teoricamente, assicurati. Sui piroscafi che trasportavano passeggeri non venne permesso l'uso di nessun ponte di altezza inferiore ai sei piedi. Fu disposto che nel ponte principale ed in quello immediatamente seguente (detto primo ponte) ogni passeggero dovesse avere per lo meno cento piedi cubici di spazio-area, nel secondo ponte centoventi piedi cubici. Venne proibito l'uso per alloggio-passeggeri di altri ponti oltre i tre summenzionati. Però, con lo sviluppo delle costruzioni navali, vennero aggiunti altri ponti alle navi e questa disposizione divenne assurda. Fu sancito che ogni nave dovesse avere un numero di cuccette sufficiente per tutti i passeggeri e che ogni cuccetta dovesse avere per lo meno la dimensione di due piedi di larghezza e sei piedi di lunghezza. Venne disposta la divisione dei sessi. I corridoi dovevano essere ben ventilati con aria fresca per mezzo di moderni ventilatori. Ogni giorno dovevano essere serviti tre pasti cucinati di abbondante cibo. Ciascuna nave doveva avere un ospedale ampiamente e modernamente fornito di tutto il necessario. Venne disposto che ogni nave dovesse avere un competente medico, ed il comandante fu autorizzato ad adottare regolamenti e disposizioni atte a promuovere abitudini di pulizia ed igiene. Venne proibito l'imbarco di carico pericoloso, vale a dire facilmente esplosivo ed acidi potenti.

Recente legislazione. — Quando la legislazione sull'immigrazione venne discussa nella cinquantanovesima legislatura fu fatto un ten-

tativo per migliorare le condizioni di trasporto degli emigranti, modificando l'articolo primo della legge del 1882 allo scopo di assicurare uno spazio maggiore per l'emigrante. La proposta di legge del Senato, N. 4403, la quale in ultimo divenne la legge d'immigrazione del 20 febbraio 1907, fu approvata dal Senato il 23 maggio 1906 e dalla Camera dei Deputati il 25 giugno dello stesso anno. Sia nel Senato che nella Camera dei Deputati non venne fatto nessun tentativo per modificare le esistenti leggi regolanti il traffico passeggeri, ma nella conferenza tra i rappresentanti delle due Camere fu votato un emendamento il quale portò importanti cambiamenti all'art. 1 della legge del 1882.

Venne abbandonato il sistema di misura dello spazio ad aria cubica adottato colla legge del 1882 e fu seguito il metodo di misurare lo spazio per area superficiale il quale era stato adottato nelle leggi del 1847, 1848 e 1855.

La legge del 1882 dispose che per ogni passeggero trasportato vi dovesse essere nel ponte principale od in quello immediatamente seguente uno spazio di cento piedi cubici di area e nel terzo ponte uno spazio di 120 piedi cubici, e che inoltre l'altezza minima di ogni ponte dovesse essere di sei piedi.

L'art. 42 della legge sull'immigrazione 1907 dispose che per ogni passeggero imbarcato dovesse essere riservato nel ponte principale ed in quello immediatamente inferiore uno spazio assolutamente sgombro di 18 piedi di superficie e nel terzo ponte uno spazio di 20 piedi di superficie. Dispose ancora che in casi in cui l'altezza del terzo ponte fosse inferiore a sette piedi lo spazio da riservarsi per ogni passeggero imbarcato dovesse essere di 30 piedi di superficie, e che tale spazio dovesse essere riservato anche in qualsiasi terzo ponte che non fosse illuminato e ventilato giusta le prescrizioni legali. Indipendentemente dalle disposizioni relative alla luce ed alla ventilazione, l'art. 42 assicurò un rilevante aumento nello spazio assegnato a ciascun passeggero, aumento che con il sistema di misura dell'area superficiale veniva a dipendere dalla altezza dei ponti stessi.

Venne disposto che questo art. 42 non entrasse in vigore prima del primo gennaio 1909, allo scopo di dare ampio tempo per fare le modificazioni necessarie alle navi che già esercitavano il traffico emigratorio. Le compagnie alle quali tali navi appartenevano protestarono contro le disposizioni di questo articolo. Nel modificare la legge del 1882 con l'approvazione dell'art. 42 della legge sull'immigrazione, il Parlamento Federale aveva lasciato inalterata la disposizione in base alla quale era illegale di alloggiare emigranti su ponti inferiori al terzo. Intanto vi erano piroscafi con financo otto ponti che già trasportavano emigranti; e siccome le autorità competenti non furono d'accordo nel determinare quale ponte sui piroscafi moderni dovesse essere considerato principale, le compagnie di navigazione sostennero

che la legge a questo riguardo era monca. Un'altra obiezione mossa all'art. 42 fu che essa limitava esageratamente la capacità di trasporto dei piroscafi.

Il primo gennaio 1908 entrarono in vigore i regolamenti della Commissione Commerciale (Board of Trade) dell'Inghilterra e le compagnie di navigazione chiesero che l'art. 42 della legge americana venisse modificato in conformità dei regolamenti inglesi. In questi non era menzionato il ponte principale, ma veniva indicato il più basso ponte per passeggeri («lowest passenger deck»). Con tale espressione s'intendeva di designare il ponte immediatamente inferiore alla linea di immersione. I regolamenti inglesi disponevano che tutti i ponti o porzioni di ponte, che si trovavano al disopra del più basso ponte per passeggeri e che fossero idonei al trasporto di passeggeri, dovessero essere indicati come ponti per passeggeri.

I regolamenti inglesi disponevano che per ogni passeggero trasportato dovessero essere riservati nell'ultimo ponte 18 piedi di spazio superficiale, completamente sgombri, e che negli altri ponti questo spazio dovesse essere di quindici piedi. Peraltro fu disposto che nei casi in cui l'altezza dell'ultimo ponte fosse inferiore a sette piedi o nei casi in cui questo ponte non fosse sufficientemente illuminato e ventilato, lo spazio da riservarsi ad ogni passeggero dovesse essere di 25 piedi di superficie. Nei casi in cui l'altezza degli altri ponti per passeggeri fosse minore di sette piedi, lo spazio riservato per ogni passeggero doveva essere di 18 piedi di superficie.

I regolamenti inglesi disponevano, inoltre, che per ogni passeggero imbarcato dovesse essere riservato, in coperta, uno spazio (superficiale) di cinque piedi. Fu inoltre disposto che lo spazio occupato dal bagaglio dei passeggeri, dalle sale pubbliche, dai lavandini e dalle stanze da bagno esclusivamente riservate all'uso dei passeggeri di terza classe dovesse esser compreso nella misura dei corridoi, purchè lo spazio riservato per i dormitori non fosse inferiore a quindici piedi di superficie per persona nell'ultimo corridoio, e a dodici piedi di superficie negli altri corridoi. Questa ultima disposizione dei regolamenti inglesi non venne specificatamente inclusa nella legge degli Stati Uniti del 1882 nè nell'articolo 42 della legge sull'immigrazione. Quando fu emanata la legge del 1882, oltre lo spazio riservato per i dormitori, soltanto un piccolo spazio era destinato ai passeggeri di terza classe. Con il recente sviluppo della costruzione navale su molte navi si erano costruite stanze di trattenimento, da pranzo e per altri scopi. Sorse la questione se nel computare lo spazio riservato ai passeggeri di terza classe dovessero essere compresi gli spazi occupati dalle suddette stanze. Difatti i tribunali avevano già deciso che lo spazio destinato ad ospedale dovesse essere compreso nel computo dello spazio riservato per gli emigranti.

In seguito alla udienza concessa dalla Commissione d'Immigrazione ai rappresentanti delle compagnie di navigazione, il Senato votò una legge con la quale venne abrogato l'articolo 42 della legge dell'immigrazione e modificato l'art. 1 della legge del 1882. La legge approvata dal Senato cambiò l'indicazione dei ponti (corridoi) in conformità ai regolamenti della Commissione Commerciale inglese ed adottò la disposizione inglese relativa allo spazio riservato ai passeggeri di terza classe, sia relativamente allo spazio totale, sia al riguardo dello spazio per i dormitori. Il Comitato di immigrazione e naturalizzazione della Camera dei Deputati al quale fu rinviata la legge del Senato, dopo aver concessa un'udienza pubblica, raccomandò un aumento nello spazio riservato secondo il progetto del Senato e dappiù raccomandò che « venissero riservate ad esclusivo uso dei passeggeri di terza classe larghe ed appropriate stanze da pranzo, di trattenimento, da fumo, da bagno e lavandini e latrine ». Il rapporto favorevole del Comitato della Camera dei Deputati fu seguito da un rapporto della minoranza firmato da tre membri del Comitato stesso, i quali ultimi raccomandavano che l'articolo 42 della legge d'immigrazione entrasse in vigore con le modalità prescritte nella legge stessa. Però il progetto ebbe l'appoggio della Camera ed esso, con qualche modificazione, in base alla quale venne aumentato lo spazio riservato ai passeggeri, divenne legge addì 19 dicembre 1908.

Le leggi degli Stati Uniti e della Gran Bretagna non impongono che i piroscafi in servizio d'immigrazione abbiano stanze da pranzo e di trattenimento, ma essi incoraggiano questa disposizione, consentendo che lo spazio di queste stanze venga computato nello spazio riservato ai passeggeri. Per conseguenza, l'esistenza di queste stanze non riduce la capacità di trasporto dei piroscafi. Lo spazio riservato per dormitori degli immigranti è però specificatamente regolato, sia dalla legge degli Stati Uniti, sia dalla legge Inglese: la prima prescrive a questo scopo 18 piedi di superficie per passeggero, nel ponte (corridoio) più basso, e 15 piedi di superficie negli altri corridoi; la seconda 15 e 12 piedi di superficie rispettivamente nell'ultimo corridoio e negli altri corridoi. Ambedue le leggi dispongono che per ciascun passeggero imbarcato debba essere riservato uno spazio di cinque piedi di aria o di passeggiata (five superficial feet of air or promenade space), su un ponte che sia così aperto da non essere incluso nel tonnellaggio della nave. Nessuna disposizione relativa allo spazio su un ponte aperto esisteva nella legge degli Stati Uniti del 1882, nè nell'art. 42 della legge d'immigrazione del 1907. La capacità legale delle navi secondo la legge del 1882 venne naturalmente molto ridotta con la legge del 1908.

Con il disporre che lo spazio per emigranti sia riservato in area di superficie e non in piedi cubici, la nuova legge degli Stati Uniti segue le leggi della Gran Bretagna e della Francia, mentre nelle leggi

tedesche, italiane, spagnuole e russe prevale ancora il sistema cubico di misura.

Non vi è dubbio che il sistema cubico tende ad incoraggiare maggiore altezza fra i ponti. Secondo le leggi degli Stati Uniti e della Gran Bretagna i piroscafi che abbiano ponti di altezza inferiore ai sette piedi debbono provvedere un'area di superficie più grande per ogni passeggero che imbarcano, ma nei ponti alti sette o più piedi la disposizione relativa allo spazio per passeggero è identica. In altre parole una nave che abbia ponti alti sette piedi può, secondo le leggi surriferite, trasportare tanti passeggeri quanti una nave che abbia ponti alti nove piedi e lo stesso spazio in coperta.

D'altra parte il sistema cubico tende a restringere lo spazio effettivamente riservato ai passeggeri a mano che aumenta l'altezza dei ponti. Questo difetto è riconosciuto nelle leggi della Germania e dell'Italia, le quali determinano l'altezza dei ponti dopo la quale non è più concessa nessuna ulteriore restrizione allo spazio riservato per gli emigranti. La legge tedesca fissa a due metri e quaranta (piedi 7.9) quest'altezza e la legge italiana a due metri e cinquanta (piedi 8.2). Generalmente l'altezza dei ponti sui piroscafi transatlantici in traffico emigratorio è molto superiore ai sette piedi e, nel 1908, solo due ponti su due piroscafi della Allan Line erano inferiori a sette piedi di altezza. Dei 463 ponti (corridoi) ispezionati nei porti americani, nell'anno fiscale 1907, 52 avevano un'altezza superiore a sette ed inferiore a sette piedi e mezzo, 228 avevano un'altezza superiore a sette piedi e mezzo ed inferiore ad otto piedi, 146 avevano un'altezza superiore ad otto ed inferiore ad otto e mezzo piedi e 37 avevano un'altezza superiore a otto piedi e mezzo. Secondo l'attuale legge degli Stati Uniti l'altezza dei ponti in eccesso ai sette piedi non rappresenta un vantaggio finanziario per i proprietari dei piroscafi per quanto riguarda il trasporto degli immigranti. In base alla legge americana o inglese un piroscafo moderno con molti ponti di otto o più piedi di altezza potrebbe aggiungere un altro ponte riducendo l'altezza di tutti i propri ponti a sette piedi ed aumentando la propria capacità senza incorrere in alcuna violazione della legge. Peraltro, la legge americana, a parte il fatto che essa può forse incoraggiare la tendenza a ridurre l'altezza dei ponti, per quanto riguarda lo spazio riservato agli emigranti, è molto superiore alla legge di qualsiasi altra nazione.

Si può affermare che i miglioramenti avutisi durante gli ultimi 25 anni nelle condizioni di trasporto degli emigranti sui piroscafi di alcune linee sono dovuti, forse, più alla concorrenza ed alla volontà di queste compagnie di navigazione anzichè alle disposizioni di qualsiasi legge d'immigrazione. Infatti gli alloggi in corridoi (steerage) in parecchi piroscafi transatlantici sono stati interamente aboliti e sostituiti dalle cosiddette terze classi, le quali differiscono dalle seconde e prime classi soltanto in eleganza e nel servizio, essendo esse più

semplici in proporzione alla differenza del costo. Sfortunatamente però il vecchio tipo di alloggi in corridoi (steerage) si trova ancora in molti piroscafi e, nonostante che esso sia indicato dalle compagnie di navigazione quale alloggio di terza classe, non merita questo nome, perchè differisce in tal maniera dalla prima e dalla seconda classe esistente sugli stessi piroscafi, che non è possibile stabilire un equo confronto fra esso e queste ultime due categorie di alloggi. Questa fase della questione è discussa a lungo nel rapporto della Commissione sulle condizioni di trasporto degli emigranti.

Legge inglese, tedesca ed italiana. — La legge sul trasporto dei passeggeri degli Stati Uniti votata nel 1882, modificata addì 19 dicembre 1908; le leggi inglesi sulla marina mercantile del 1894 e 1906, con i regolamenti del 1907 della Commissione Commerciale; la legge tedesca sui passeggeri del 1898 e la legge italiana del 1901 con i regolamenti del 1901 e del 1909, furono tutte conseguenze della determinazione da parte dei summenzionati paesi di assicurare agli emigranti trattamento decente ed alloggi comodi durante la traversata. Francia, Belgio, Olanda, Norvegia, Svezia, Danimarca, Russia, Spagna ed altre nazioni marittime hanno legiferato o emanato regolamenti allo stesso scopo, ma le quattro leggi summenzionate rappresentano lo sforzo più efficace che sia stato fatto al riguardo. Per questa ragione uno studio comparativo delle principali disposizioni di queste leggi è stato incluso nel rapporto completo della Commissione.

La tavola che segue mostra quanti piedi cubici di aria-spazio sono riservati a ciascun passeggero nei diversi ponti, in proporzione all'altezza dei ponti stessi, secondo la legge americana, inglese, tedesca ed italiana.

TAVOLA II. — *Spazio cubico riservato ad ogni immigrante, giusta le leggi menzionate, nei vari ponti, secondo l'altezza dei ponti stessi.*

Altezza fra i ponti	Nel più basso corridoio				Negli altri corridoi			
	Legge degli Stati Uniti del 1908	Legge inglese	Legge Tedesca	Legge Italiana	Legge degli Stati Uniti del 1908	Legge Inglese	Legge Tedesca	Legge Italiana
Piedi	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici	Piedi cubici
6	180	150	100.6	105.9	126	108	100.6	97.1
6-1/2	195	162.5	100.6	105.9	136.5	117	100.6	97.1
7	147	126	100.6	105.9	126	105	100.6	97.1
7-1/2	157.5	135	100.6	105.9	135	112.5	100.6	97.1
8	168	144	100.6	105.9	144	120	100.6	97.1
8-1/2	178.5	153	100.6	105.9	153	127.5	100.6	97.1
9	189	162	100.6	105.9	162	135	100.6	97.1

Questa tavola mostra che in base alla legge degli Stati Uniti del 1908 gli emigranti hanno assicurato uno spazio (area) molto superiore a quello loro riservato dalle altre leggi. A questo riguardo la legge inglese viene immediatamente dopo l'americana e le leggi della Germania e dell'Italia sono quasi identiche. Secondo la legge tedesca, peraltro, lo spazio riservato nei dormitori è relativamente più grande di quello che apparirebbe dalla tabella comparativa perchè lo spazio riservato agli ospedali, alle tavole e panche per mangiare, non è dedotto dall'ammontare complessivo di spazio riservato agli emigranti. La legge italiana tace al riguardo: conseguentemente si può affermare che in base ad essa lo spazio riservato agli emigranti è in certo qual modo più piccolo di quello concesso dalla legge tedesca. In base alla legge degli Stati Uniti ed a quella inglese lo spazio occupato da ospedali, stanze di trattenimento, da bagno, latrine, ecc., è incluso nello spazio riservato agli emigranti.

Sebbene le leggi per il trasporto degli emigranti delle quattro nazioni summenzionate non siano uniformi nei dettagli, è evidente che l'intenzione di ciascuna di essa è « di assicurare comodità e convenienza a quelli che vanno e vengono su piroscafi che trasportano passeggeri », e questo, secondo le parole del Senatore Newton di Virginia che la redasse, fu lo scopo della prima legge votata dagli Stati Uniti per regolare le condizioni degli emigranti.

I piroscafi di una nazione che trasportano emigranti verso, oppure dai porti di un'altra nazione, sono soggetti alle leggi dei due paesi e ciò in pratica tende a produrre uniformità di trattamento. La legge degli Stati Uniti relativa allo spazio avrebbe vigore anche se non esistesse nessuna disposizione di legge nel paese di provenienza del piroscavo che arriva in un porto americano. Le altre parti delle varie leggi non sono definite tanto chiaramente quanto lo è la disposizione relativa allo spazio, per conseguenza vi è una certa difficoltà nell'attenersi alle disposizioni di tutte le nazioni, ma in generale, in tali casi, non vi è gran svantaggio per gli emigranti.

Si è discusso sui vantaggi dei dormitori in confronto a quelli dei compartimenti più piccoli o cabine adibite al trasporto degli emigranti. Le leggi esaminate permettono sia l'uno che l'altro sistema, e sono le circostanze in cui si svolge il traffico le quali regolano questa materia. Negli ultimi anni vi è stata una tendenza a favore del sistema delle cabine, specialmente sui piroscafi che partono dai porti inglesi e del Nord dell'Europa: i grandi dormitori invece ancora prevalgono nel traffico con l'Europa del Sud. Su alcuni dei piroscafi dell'Hamburg American Line recentemente costruiti sono stati aggiunti i cosiddetti alloggi di terza classe. In tali casi vi è un ponte (corridoio) che ha cabine, mentre negli altri ponti (corridoi) è mantenuto il sistema dei grandi dormitori. Il sistema delle cabine evidentemente assicura all'emigrante un maggiore isolamento ed esso è adesso preferito

e richiesto da molti emigranti, specialmente da quelli provenienti dall'Europa Settentrionale. Dall'altro lato viene affermato che alcuni emigranti dell'Europa Meridionale ed Orientale preferiscono i grandi dormitori; ma, a parte la verità di questa affermazione, è certo che da parte di tali passeggeri non esiste alcuna richiesta per piccole cabine. Si afferma anche che i grandi dormitori sono meglio ventilati ed illuminati che le cabine per emigranti. In tutti i modi questa materia non è stata considerata di tale importanza da richiedere l'azione del legislatore a favore dell'uno o dell'altro sistema. Le descrizioni dei due tipi di alloggi per emigranti fatte dagli agenti della Commissione d'Emigrazione, i quali investigarono le condizioni di trasporto su diversi transatlantici nell'anno 1908, sono contenute in un'altra parte del rapporto generale della Commissione (1).

Applicazione delle leggi sul trasporto degli emigranti. — Dai risultati dell'inchiesta summenzionata fatta dalla Commissione d'Immigrazione si rileva chiaramente che la eventuale esistenza di cattive condizioni nel trasporto degli emigranti è dovuta più al fatto che le varie leggi le quali regolano questo trasporto non vengono applicate, anzichè a difetti esistenti nelle leggi stesse. Delle quattro leggi prese in considerazione, nessuna fuori, che l'italiana, provvede alla sorveglianza a bordo da parte di un rappresentante del Governo. Conseguentemente sui piroscafi che non sono sottoposti ai regolamenti italiani l'applicazione di quelle disposizioni di legge, le quali non possono essere sottoposte a controllo nei porti di arrivo o partenza, dipende in gran parte dalla linea di condotta propostasi dalle compagnie di navigazione e dalla buona volontà del comandante. Il numero dei passeggeri che possono essere imbarcati, le condizioni dei dormitori, la qualità e quantità di approvvigionamenti sono regolate secondo la legge, ma il trattamento dei passeggeri, lo stato in cui i dormitori sono mantenuti, la cucina e la distribuzione dei cibi durante il viaggio non possono essere sottoposti a nessun controllo.

La Commissione d'Immigrazione ha raccomandato al Parlamento che sui piroscafi che trasportano emigranti vengano imbarcati competenti funzionari — uomini e donne — degli Stati Uniti.

Il Senatore William P. Dillingham, Presidente della Commissione, e il Deputato William S. Bennet, uno dei membri della Commissione, conformemente a questa raccomandazione, hanno presentato un progetto di legge che attende l'esame del Parlamento.

(1) Steerage conditions Report of the Immigration Commission (Senate Doc. No. 206, 61st Cong., 2nd Sess.)

NOTIZIARIO

I. — Dati circa i raccolti del 1912 e le condizioni dei nostri agricoltori nel Distretto Consolare di New Orleans. ⁽¹⁾

Gli Stati situati nella circoscrizione del distretto Consolare di New Orleans sono eminentemente agricoli, mentre le loro risorse industriali e minerarie sono molto scarse, ad eccezione del centro industriale di Birmingham, Ala. e dei centri minerari di Birmingham, Ala, dell'Est Tennessee, dell'Ovest Texas e dell'Ovest Arkansas. La maggioranza degli italiani residenti nel Sud appartiene alla classe degli agricoltori e dei piccoli commercianti. Questi ultimi sono sparsi nelle piccole città di campagna e villaggi ed il loro commercio dipende in gran parte dall'esito dei raccolti dell'annata.

Cotone. — Il principale raccolto negli Stati di questo distretto consolare è dato dal cotone, chiamato « money crop » perchè è il più remunerativo. Esso viene coltivato intensivamente in tutti gli Stati, ad eccezione di qualche parte del Texas ove viene coltivato estensivamente.

Dati statistici agricoli - Cotone - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri (2)	Produz. totale balle	Produz. per acre pounds (3)
Alabama	3,720,000	1,330,000	173
Arkansas	2,198,000	854,000	190
Florida	283,000	68,000	119
Louisiana	1,062,000	435,000	197
Mississippi	3,049,000	1,009,000	177
Tennessee	799,000	280,000	171
Texas	10,927,000	4,850,000	206
Totale	22,038,000	8,926,000	media 176

La produzione del cotone nel Sud fu, nel 1912, inferiore a quella dell'anno 1911 di circa 107,000 balle; il raccolto stesso rappresenta il 64 per cento dell'intera produzione degli Stati Uniti, calcolata in

(1) Da un rapporto del conte G. Moroni, r. addetto per l'emigrazione a New Orleans, aprile 1913.

(2) Acre = 4047 metri quadrati (are).

(3) Pound = libbra (grammi 453,59).

balle 13,820,000. La scarsità del raccolto in confronto a quello dell'anno precedente si deve al minor numero di acri messi in coltivazione da qualche Stato, alle inondazioni del maggio scorso ed al *boll weevil*. Le inondazioni dipesero dalla rottura degli argini del fiume Mississippi e dei suoi affluenti a Panter Creek, Ark., a Beulak, Miss., ad Alsatia e Torras in Louisiana, ed in altri punti; le acque invasero le campagne per estese superfici, producendo immensi danni.

Numerose sono le famiglie agricole italiane, addette a questa coltura; si possono calcolare da 2500 a 3000, alcune delle quali possiedono terreni propri, come in Bryan, Montague e Victoria nel Texas, in Center Ridge, Ark., in Greenville e Shelby, in Mississippi ed in altri Stati; altre famiglie lavorano a contratto, a mezzadria o tengono appezzamenti in affitto. Molti dei nostri durante il 1912 abbandonarono le piantagioni di cotone, situate in Mississippi ed in Arkansas, in causa dei gravi danni arrecati dall'inondazione e dal persistente flagello del *boll weevil*, e si portarono parte nei centri industriali del Nord e dell'Est e parte avendo raggranellato forti risparmi nei passati anni, preferirono rimpatriare.

Granoturco. — La coltura del granturco è in continuo aumento; dà discreti guadagni. In alcuni terreni si fanno due raccolti per anno, il primo è superiore sia per qualità che per quantità, il secondo serve principalmente per nutrire i quadrupedi. Il granturco si coltiva qua e là in ogni piantagione.

Dati statistici agricoli - Granturco - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Produz. totale bls. (1)	Produz. per acre bls.
Alabama	3,150,000	54,180,000	17.2
Arkansas	2,475,000	45,712,000	20.4
Florida	655,000	8,515,000	13
Louisiana	1,805,000	32,490,000	18
Mississippi	3,106,000	56,840,000	18.3
Tennessee	3,332,000	86,298,000	26.5
Texas	7,300,000	153,300,000	21
Totale	21,823,000	437,335,000	media 19.2

Nel 1912 la produzione del granturco aumentò, di fronte al precedente anno, di 347,000 bls., in Alabama l'aumento fu di circa

1) Bushel (per cereali) = litri 35,542.

150,000 bls., mentre nel Tennessee diminui. La produzione totale nel 1911 fu di 360,920,000 bls., e cioè solo 18 bls. per acre. Il prezzo del mercato variò da 64 a 94 cents. per bushel di granoturco.

Un acre discretamente fertile, se ben coltivato, può dare annualmente da 25 a 35 bls., e se ben concimato anche 45 bls.

Negli Stati lungo la vallata del fiume Mississippi, il raccolto fu devastato in parte dall'inondazione ed in appresso dall'insetto « *army worm* », comparso subito dopo il ritiro delle acque dai terreni inondatai.

Quasi tutti gli agricoltori italiani hanno qualche acre coltivato a granoturco; per ottenere maggior reddito, essi coltivano fagioli o piselli o altre leguminose tra i filari di granoturco.

Riso.

Dati statistici agricoli - Riso - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Prod. totale bls.	Prod. per acre bls.
Alabama	300	9,000	30
Arkansas	98,800	3,405,000	37.3
Florida	600	15,000	25
Luisiana	352,000	11,812,000	33
Mississippi	2,200	77,000	35
Tennessee	—	—	—
Texas	265,000	9,429,000	35
Totale	718,900	24,747,000	media 32.7

La coltura del riso negli Stati del Sud è in continuo aumento; nel 1912 vennero coltivati 28,000 acri in più del precedente anno e venne aumentata la superficie, specialmente nel Texas e nell'Arkansas, mentre fu diminuita nella Louisiana. Il raccolto fu di bls. 24,747,000 contro 22,759,000 bls. del 1911. Il prezzo di un bushel di riso sul mercato variò da 90 a 94 cents.

Il riso viene coltivato nella bassa Louisiana, lungo il Golfo del Messico e specialmente nelle parrocchie di Acadia, Calcasieu, Cameron, Lafayette e Vermillion; in Arkansas lungo le sponde dei fiumi Mississippi, Arkansas e Red River e loro affluenti; nel Texas presso Beaumont e lungo la linea ferroviaria Southern Pacific Ry., tra Houston e St. Antonio, con centro ad Eagle.

Pochissimi sono gli italiani che lavorano nelle risaie della Louisiana ed ancor meno in quelle del Texas e dell'Arkansas; i nostri, difatti, sono molto restii a recarsi a lavorare nelle risaie per tema delle febbri malariche.

Avena. — L'avena viene coltivata in tutti gli Stati, ma non in grande quantità; da qualche anno il numero degli acri coltivati rimane stazionario.

Dati statistici agricoli - Avena - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Prodוז. totale bls.	Prodוז. per acre bls.
Alabama	260,000	5,200,000	20
Arkansas	175,000	3,482,000	19.9
Florida	43,000	740,000	17.2
Louisiana	34,000	707,000	20.8
Mississippi	113,000	1,966,000	17.4
Tennessee	258,000	5,999,000	21.7
Texas	865,000	3,114,000	36
Totale	1,748,000	21,208,000	media 21.8

Nel 1911 la media produzione per acre fu di bls. 19,2, inferiore quindi a quella del 1912. Il prezzo di un bushel di avena oscillò da 47 cents. ad un massimo di 70 cents.

Pochissimi italiani in Tontitown e Center Ridge in Arkansas e in Montague, Texas, coltivano qualche acre ad avena per i propri quadrupedi.

Grano. — La coltura del grano è limitata ai soli Stati del Tennessee, Arkansas e del Texas; essa non dà guadagno sufficiente e quindi lo si coltiva nella parte settentrionale dei detti Stati, cioè nei pianori del Nord Tennessee, nel Oxark Mountains dell'Arkansas e nel Pahandle, situato nel Nord-Ovest del Texas, ossia in quelle regioni ove il clima è più rigido e soggetto a qualche nevicata.

Dati statistici agricoli - Grano - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Prodוז. totale bls.	Prodוז. per acre bls.
Alabama	30,000	318,000	10.6
Arkansas	94,000	940,000	10
Mississippi	8,000	96,000	12
Tennessee	647,000	7,077,000	11,5
Texas	735,000	11,025,000	15
Totale	1,514,000	19,456,000	media 11.6

Il prezzo di un bushel di grano oscillò da 97 cents. a \$ 1,13.

Pochissimi italiani delle colonie agricole di Tontitown, Center Ridge e Montague coltivano il grano con discreto profitto.

Altri cereali coltivati nel Sud sono l'orzo, la segala, il durò ed altre qualità, ma non in quantità tale da poterne tener conto. Questi cereali vengono coltivati qua e là nelle parti settentrionali del Texas, Arkansas e Tennessee.

Patate. — Una coltura che va sempre più aumentando in questi Stati è quella delle patate. Vengono coltivate due qualità: le patate comuni (*Irish potatoes*) e le patate dolci (*sweet potatoes*). Le prime si coltivano nelle terre alluvionali pesanti, molto fertili e di color scuro e le seconde nelle terre sabbiose, leggiere, appartenenti al Coastal Plain, lungo il Golfo del Messico. Un acre a patate comuni può dare in media da 50 a 60 bls. ed a patate dolci il doppio.

Dati statistici agricoli - Patate - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Produz. totale bls.	Produz. per acre bls.
Alabama	15,000	1,215,000	81
Arkansas	25,000	1,750,000	70
Florida	11,000	1,023,000	93
Louisiana	20,000	1,460,000	73
Mississippi	10,000	890,000	89
Tennessee	38,000	3,344,000	88
Texas	52,000	3,276,000	63
Totali	171,000	12,958,000	media 79.5

Nel 1912 vennero coltivati 11,000 acri in più del precedente anno; la produzione nel 1912 superò di 10 bls. per acre quella del 1911. Questo prodotto è facilmente smerciabile sopra i mercati e, se venduto in tempo, può dare guadagni remunerativi. Il prezzo di un bushel di patate nello scorso anno variò da 62 cents. a \$ 1,10.

I nostri agricoltori dimoranti nel Sud coltivano qualche piccolo tratto a patate, per il consumo casalingo, pochissimi ne fanno commercio.

Canna da zucchero. — La canna da zucchero venne introdotta in Louisiana nel 1851; il primo esperimento fallì, ma nel 1859, quando venne importata e piantata la qualità Tahiti, questa coltura prese

definitivamente terreno e dalla Louisiana si estese nel Texas. Essa viene coltivata lungo la costa del Golfo del Messico, e specialmente nella Bassa Louisiana e sul basso corso (sponda sinistra) del Rio Grande.

Dati statistici agricoli - Canna da zucchero - Anni 1911-1912.

STATO	Superficie coltivata acri	Produzione totale short tonns.
Louisiana	300,000	300,000
Texas	45,000	14,000
Totale	345,000	314,000

Un acre coltivato a canna da zucchero produce da 20 a 30 tonnellate di canna da zucchero, qualche acre molto fertile può dare anche 40 tonnellate. Una tonnellata di canna viene pagata da 80 cents. a \$1. Dalla canna da zucchero, oltre all'estrazione della materia zuccherina, si fa l'estrazione addizionale della melassa e dello sciroppo.

Circa 12,000 italiani, quasi tutti della Sicilia, sono impiegati nella coltura della canna da zucchero nella Bassa Louisiana, specialmente nelle parrocchie di Ascension, Assumption, East Baton Rouge, St. Charles, Lafourche, St. James, St. John, St. Mary e Terrebonne. La maggioranza lavora a giornata e guadagna per nove mesi dell'anno 80 cents. al giorno gli uomini e da 50 a 60 cents. le donne; durante il taglio, nei tre mesi da novembre a gennaio, la paga arriva a \$1,25; per di più questi coloni hanno alloggio gratuito con un orto annesso. Le loro condizioni però non sono molto floride. Non risulta che alcun italiano lavori nelle piantagioni di canna da zucchero presso il Rio Grande. Alcuni italiani possiedono in Louisiana dei terreni che coltivano a canna da zucchero.

Foraggi. — La coltura dei foraggi non è sviluppata abbastanza, sebbene questi terreni abbondino di acqua ed i foraggi siano molto ricercati.

Dati statistici agricoli - Foraggi - Anno 1912.

STATO	Superf. coltivata acri	Produz. totale tonn.	Produz. per acre tonn.
Alabama	209,000	261,000	1.25
Arkansas	200,000	352,000	1.23
Florida	43,000	54,000	1.35
Louisiana	142,000	234,000	1.65
Mississipi	201,000	297,000	1.48
Tennessee	888,000	1,154,000	1.40
Texas	387,000	542,000	1.30
Totali	2,070,000	2,894,000	media 1.40

Nel 1912 vennero coltivati a foraggi 30,000 acri in meno che nel precedente anno. Una tonnellata di foraggio viene venduta sul mercato al prezzo di \$ 16 a 20.

I nostri agricoltori trascurano questa coltura fino al punto che molti di essi non hanno neanche la bica di foraggio per nutrire i loro quadrupedi e sono quindi costretti di acquistarlo sul mercato. Qualcuno in Tontitown e in Montague coltiva qualche acre a foraggi.

Altre colture importanti sono quelle del tabacco, che si coltiva nel Tennessee (110,000 acri), però sembra che nessun italiano sia impiegato in quelle piantagioni.

Frutta. — I coloni di Tontitown coltivano con successo i peschi, i meli, i susini, la vite e le fragole; quelli di Center Ridge i peschi; quelli di Paradise Ridge i peri, i meli, le fragole ed i susini; quelli d'Independence le fragole; quelli di Dickison gli aranci e le fragole. Quasi tutti questi agricoltori possiedono terreni propri, pochissimi li affittano, pagando da \$ 8 a 10 per acre all'anno. I nostri connazionali addetti alla coltura delle frutta si trovano tutti in discrete condizioni finanziarie, sebbene alle volte il raccolto vada perduto.

Ortaggi. — Tutti gli italiani impiegati nell'orticoltura si trovano in prospere condizioni finanziarie; essi controllano i mercati delle verdure di New Orleans, Memphis, Nashville ed altri centri minori. La maggior parte ha terre proprie; a New Orleans possiedono circa 9000 acri ad orti, a Memphis 1315 acri, a Kenner 3000 acri, in Independence 6000 acri, a Paradise Ridge 1500 acri, a Daphne 2000 acri, a Lambert 1600 acri. Altre famiglie affittano i terreni. Un acre coltivato a verdure rende in media da \$ 100 a 150 e più per anno. Alcuni italiani in St. Bernard Parish, presso New Orleans, hanno ricavato fino a \$ 1000 per acre all'anno.

Bestiame. — L'allevamento del bestiame non è curato dai nostri agricoltori; difficilmente essi possiedono una vacca da latte, qualche maiale e qualche gallina. Gli unici luoghi dove gli italiani allevano il bestiame sono Bruniville, ove la famiglia Bruni possiede da 7000 a 8000 capi di bestiame, e Polly, ambedue località del Texas.

L'allevamento del pollame è trascurato dai nostri, con tutto ciò qualche italiano è dedito a questa industria, molto remunerativa, e si hanno dei piccoli allevamenti in New Orleans, in Dennisson, Texas ed in qualche altra località.

Le industrie dei latticini e del miele non sono sfruttate dai nostri connazionali.

Dati statistici agricoli riassuntivi.

STATO	Superficie in acri	Presunti coltivati acri	Realm. coltivati acri
Alabama	25,000,000	7,500,000	7,500,000
Arkansas	33,844,000	6,500,000	5,500,000
Florida	32,900,000	4,000,000	3,000,000
Louisiana	23,000,000	5,000,000	4,500,000
Mississippi	29,000,000	8,000,000	7,000,000
Tennessee	23,000,000	13,000,000	10,000,000
Texas	167,000,000	26,000,000	20,000,000
Totale	335,744,000	70,000,000	57,500,000

Nelle pubblicazioni agricole di quasi tutti gli Stati del Sud, fatte allo scopo di attirare nuovi coloni, venne aumentata la cifra degli acri messi a coltura, mentre realmente essa è alquanto inferiore.

Il Texas nel 1912 fu il primo Stato dell'Unione per la sua produzione agricola, e tale produzione aumenterà continuamente.

II. — Relazione del Banco di Napoli sulla gestione 1912 del "Servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani",.

La Direzione Generale del Banco di Napoli ha pubblicato la Relazione del « Servizio di raccolta, tutela, impiego e trasmissione nel Regno dei risparmi degli emigrati italiani » per l'anno 1912, dalla quale togliamo i seguenti dati:

Il movimento complessivo delle operazioni fatte per conto della nostra emigrazione risulta di oltre 83,600,000 lire, contro 74,200,000 nel 1911; gli uffici di raccolta e trasmissione, che nel 1911 erano 528, nel 1912 salirono a 544.

Il movimento complessivo delle operazioni per oltre L. 83,600,000 va così ripartito:

L'importo delle rimesse pervenute pel tramite del Banco di Napoli fu di N. 295,287 per L. 76,204,554.68 contro N. 295,067 per L. 68,723,016.72 pervenute nel 1911, con un aumento di L. 7,481,537.96.

Le rimesse pervenute vanno così distinte:

<i>Alle famiglie</i> , per posta	N. 277,646	per L. 48,039,112.16
<i>Alle famiglie</i> , per telegrafo	» 972	» » 1,504,998.75
<i>Nelle Casse di risparmio del Banco e delle RR. Poste</i>	» 11,773	» » 13,468,067.58
<i>Con chèques</i>	» 4,896	» » 13,192,376.19
Totale	N. 295,287	per L. 76,204,554.68

I *vaglia in dollari* emessi furono N. 41,070 per dollari 894,174.73 pari a L. 4,681,409.66, contro N. 24,409 per dollari 595,638.93 emessi nel 1911, con un aumento di N. 16,661 per dollari 298,535.80.

I *vaglia di pesos* emessi furono N. 14 per pesos 4,822.37 pari a L. 10,850.33.

Le *rimesse fatte in America*, sia con *chèques* tratti dalle filiali sulla Agenzia in New-York e sui corrispondenti, che con disposizioni in via ordinaria e telegrafica dell'Amministrazione Centrale, furono N. 2209 per L. 2,711,975.27 contro N. 1943 per L. 2,671,478.30 nel 1911, con un aumento di N. 266 per L. 100,496.97.

In complesso per mezzo del Banco di Napoli, con diversi modi, sono giunte nel paese L. 76,204,554.68 e furono spedite all'estero L. 7,464,235.26.

Il *totale generale* delle operazioni compiute per conto della nostra emigrazione raggiunse, quindi, la cifra di N. 338,580 per L. 83,668,789.94 contro N. 321,424 per L. 74,276,956 nel 1911, con un aumento di numero 17,156 per L. 9,391,833.94.

III. — La tubercolosi in California.

Nel 1911 l'ufficio sanitario dello Stato di California nominò una Commissione per lo studio della tubercolosi in California. Ora l'ufficio sanitario stesso dedica un numero del suo bollettino mensile (il 7°, 1913) alla pubblicazione d'un riassunto della relazione d'inchiesta (*California State Board of Health: Tuberculosis in California*).

Le proposte della Commissione sono radicali: perchè si imprenda una campagna vasta ed efficace contro il terribile morbo essa propone la spesa d'un milione di dollari per gli oggetti e il personale necessari fin dall'inizio e poi lo stanziamento in bilancio d'un milione di dollari

annuo per render continua e quindi vittoriosa la lotta. « Se la spesa d'un milione di dollari annuo in California potesse ridurre la presente incidenza del male non più del 5 al 10 per cento, l'investimento *pagherebbe più che sè stesso* ». Di sola perdita di salari per la strage della tubercolosi la Commissione calcola \$ 2,856,344, si capisce come media annuale.

Il 75 per cento dei 5,000 morti di tubercolosi che formano lo spaventoso bilancio del progrediente Stato del Pacifico è formato da persone le cui entrate non superano i mille dollari. Il doloroso è che il 47 per cento di queste cinquemila vittime sono coniugate e lasciano la famiglia appena formata priva dell'unico sostegno (più del doppio delle vittime è composto di operai industriali e di agricoltori maschi). Queste famiglie abbandonate vengono poi direttamente o indirettamente a pesare sul bilancio dello Stato e certo vengono — per la mancanza dell'organizzazione sanitaria antitubercolotica — a costare più del milione di dollari annuale proposto dalla Commissione per la campagna contro il male producendo meno effetti benefici, fisici e morali.

Geograficamente la tubercolosi fa più strage nella parte meridionale della California (al Sud cioè di Tehachapi), però a questo riguardo è da notarsi — e questo interessa noi un po' più da vicino — che mentre per gli indigeni e i residenti da più di dieci anni la media delle vittime è superiore nel Nord, per i residenti e gli immigranti residenti da meno di un anno la media delle vittime è del 43,8 per cento nel Sud e del 6,9 nel Nord. Così mentre fra gli indigeni della California meridionale v'è molta più resistenza all'infezione che nella Settentrionale, nella Meridionale gli immigrati trovano un terreno addirittura ostile.

Oltre ad una grande quantità di sanatori, di uffici di informazioni e di vigilanza, la Commissione vorrebbe un sistema di reciprocità interstatale per i casi di ammalati e desidererebbe che lo Stato non facesse muovere dal suo posto, senza il proprio beneplacito, un ammalato che non avesse a propria disposizione quattrini per le medicine e per la cura.

Emigrazione e Colonie. — Raccolta dei rapporti dei RR. Agenti
Diplomatici e Consolari.

Volume I: Europa: Parte I — FRANCIA E PRINCIPATO DI MONACO.
Volume I: Europa: Parte II — SVIZZERA — AUSTRIA-UNGHERIA — GRAN
BRETAGNA — SPAGNA E GIBILTERRA — PORTOGALLO — MALTA.
Volume I: Europa: Parte III — GERMANIA — LUSSEMBURGO — BELGIO —
OLANDA — STATI SCANDINAVI — RUSSIA — PENISOLA BALCANICA.
Volume II: ASIA — AFRICA — OCEANIA.
Volume III: America: Parte I — BRASILE.
Volume III: America: Parte II — ARGENTINA.
Volume III: America: Parte III — STATI UNITI — CUBA — MESSICO —
GUATEMALA — HONDURAS — NICARAGUA — COSTARICA — HAITI
SAN DOMINGO — CURAÇAO — COLOMBIA — VENEZUELA — EQUATORE
PERÙ — PARAGUAY — CILE.

Prezzo di ciascuna parte lire due.

Bollettino dell'emigrazione. — Pubblicazione periodica.

Fascicoli del " Bollettino „ pubblicati negli anni 1902 a 1912.

Nel 1902	fascicoli 12
» 1903	» 15
» 1904	» 18
» 1905	» 22
» 1906	» 16
» 1907	» 20
» 1908	» 24
» 1909	» 20
» 1910	» 18
» 1911	» 12
» 1912	» 12

Le pubblicazioni del Commissariato dell'emigrazione sono in vendita presso la *Libreria F.lli Bocca* e l'*Istituto Geografico De Agostini* in Roma e presso i loro corrispondenti nel Regno.

Prezzo del presente fascicolo: L. 0.30
