

Anno XVIII — Num. 2

Marzo - Aprile 1919

BOLLETTINO DELLA EMIGRAZIONE

PUBBLICAZIONE DEL
R. COMMISSARIATO DELLA EMIGRAZIONE

COOPERATIVA
TIPOGRAFICA
MANUZIO **
** ROMA **
V. PIAVE 23-B

Anno XVIII — Num. 2

Marzo - Aprile 1919

BOLLETTINO DELLA EMIGRAZIONE

PUBBLICAZIONE DEL
R. COMMISSARIATO DELLA EMIGRAZIONE

COOPERATIVA
TIPOGRAFICA
MANUZIO **
** ROMA **
V. PIAVE 23-B

SOMMARIO

DEL N. 2 DELL'ANNO 1919

EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA E TRASPORTI MARITTIMI DAL PORTO DI TRIESTE di Giovanni Russo	PAG.	5
1. Emigrazione transoceanica	”	5
2. Trasporti marittimi	”	15

I RISPARMI DEGLI EMIGRANTI TRASMESSI IN ITALIA DAL “BANCO DI NA- POLI” NEL 1917	PAG.	30
--	------	----

NOTIZIE SULL'EMIGRAZIONE E SUL LAVORO:

Stati Uniti.

Colonizzazione agricola	PAG.	35
Per l'immigrazione negli Stati Uniti	”	35
Legislazione contro gli oziosi	”	36
Mano d'opera messicana	”	38
La mano d'opera negli Stati Uniti dopo la guerra	”	40
La giornata lavorativa di otto ore	”	41
Gli Uffici pubblici di collocamento nel Massachusetts	”	43
Analfabetismo, infortuni sul lavoro ed agricoltura	”	44
La Divisione informazioni dell'Ufficio dell'immigrazione(Stati Uniti)	”	47

Brasile.

Movimento migratorio nel Porto di Santos	PAG.	47
Note demografiche sulla capitale paulista	”	51
La mano d'opera del Brasile durante la guerra	”	53
Il salariato agricolo nello Stato di S. Paolo	”	54

Argentina.

Statistiche e saldi immigratori	PAG.	55
Le condizioni del lavoro nell'Argentina	”	57
Scioperi	”	57

Istruzione dei lavoratori minorenni	PAG.	57
Statistica dei salari in Argentina	"	58
Il mercato della braccia in Argentina	"	62
Reciprocità di trattamento agli operai italiani ed argentini.	"	64

Venezuela.

Nuova legge sull'immigrazione.	PAG.	65
--	------	----

CIFRE STATISTICHE MENSILI DELLA EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA:

Emigranti partiti e arrivati nel 1° quadrimestre 1919.	"	66
--	---	----

BIBLIOGRAFIA	"	67
------------------------	---	----

Emigrazione transoceanica e trasporti marittimi dal porto di Trieste

1 - Emigrazione transoceanica.

L'Ufficio Centrale di statistica in Vienna pubblicava notizie intorno all'emigrazione per i sudditi austro-ungarici, ma le cifre comprendevano soltanto l'emigrazione svolgentesi per mare, essendo esse cifre desunte, da parte delle Autorità consolari dell'Impero residenti nei porti d'imbarco europei, dalle liste di bordo e dall'Autorità marittima di Trieste per il traffico emigratorio proprio di quel porto. E siccome non era necessaria la presentazione del passaporto da coloro che emigravano attraverso le frontiere di terra, ne veniva di conseguenza che, anche per questa specie di emigrazione, non si raccoglieva alcun dato. Mancavano perciò notizie particolareggiate delle correnti emigratorie, che si svolgevano dalle singole regioni dell'Impero, e quindi anche dalla Venezia Giulia che particolarmente ci interessa.

Dobbiamo così limitare la nostra esposizione statistica a quel traffico emigratorio complessivo che svolgevasi durante il periodo pre-bellico del porto di Trieste, integrandolo, dove ci soccorrono i dati, col movimento emigratorio del porto di Fiume.

Del resto il traffico migratorio che si svolge dal porto di Trieste risulta molto maggiore in confronto all'emigrazione che può dare il solo territorio della Venezia Giulia, il quale, ad eccezione dei distretti di Gorizia, di Gradisca e di Trieste col suo immediato *hinterland*, è scarsamente popolato (1).

(1) La densità della popolazione della Venezia Giulia secondo i dati del censimento del 1910 era la seguente:

Trieste e territorio . . .	ab.	229.475; per Kmq.	2416 ab.
Gorizia e Gradisca . . .	„	261.721	„ 90 „
Istria	„	408.261	„ 81 „
Totale	ab.	<u>894.457</u>	„ 112 „

* * *

Per comprendere la funzione che aveva il porto di Trieste, nel periodo ante-bellico, come punto di gravitazione e di concentrazione delle diverse correnti emigratorie che provenivano dalla duplice monarchia, dai paesi Balcanici, dalla Russia e dall'Asia Minore, è innanzi tutto necessario indagare quale posizione esso occupasse, rispetto agli altri grandi porti europei, nel servizio di emigrazione. Come risulta dalla seguente tabella, che prospetta in modo chiaro l'importanza singola di detti porti e fornisce la media di un sessennio (1908-1913), rispetto al traffico emigratorio pre-bellico, il porto di Trieste teneva l'ultimo posto dopo quello di Fiume, distanziandosi notevolmente dai porti italiani e da quelli germanici.

PORTI	1908	1909	1910	1911	1912	1913	Media del sessennio 1908-1913
Amburgo	48,595	113,535	118,131	86,895	134,169	132,783	115,676
Anversa	85,559	67,509	71,692	59,599	83,201	100,624	69,697
Brema	74,626	144,417	157,896	115,044	169,951	289,564	150,249
Fiume	15,656	37,745	37,555	18,326	22,983	21,484	25,616
Genova	96,582	105,169	188,462	135,980	100,023	138,166	126,897
Hàvre	64,624	65,745	79,673	72,522	86,196	?	(*) 73,752
Napoli	54,913	193,644	188,462	135,980	146,917	209,885	156,125
Rotterdam	17,079	48,561	60,897	40,373	67,890	54,079	47,229
Trieste	10,271	21,479	21,103	22,467	26,333	50,633	25,891

(*) Media del quinquennio 1908-1912.

Il fatto che Trieste e Fiume siano distanziati dagli altri porti europei nel traffico emigratorio emerge ancora maggiormente se si considera il grande contributo che alla massa complessiva degli emigranti transoceanici di tutta l'Europa veniva dato dall'Austria-Ungheria. Da questo paese sono partiti da un minimo di 110 mila nel 1908 ad un massimo di 386 mila emigranti nel 1907 diretti in America imbarcandosi specialmente negli altri porti dell'Europa.

Prendendo in considerazione il movimento migratorio nel porto di Trieste, quale risulta dalle cifre qui appresso indicate, riflettenti il quinquennio 1909-1913, si scorge che nel 1913 il movimento complessivo degli emigranti nel porto stesso superò quello dei quattro anni precedenti, raggiungendo negli imbarchi una cifra circa due volte più grande che nel 1912 ed ancora maggiore che negli anni antecedenti. Del pari osservasi un aumento che è graduale per i successivi anni del periodo considerato, riguardo agli emigrati sbarcati.

Anni	Imbarcati	Sbarcati	Totale
1909	21,479	7,147	28,626
1910	21,103	10,088	31,191
1911	22,467	11,752	34,219
1912	26,883	13,739	40,622
1913	50,693	15,294	65,987

È però da rilevare come il 1913 sia stato un anno di eccezionale emigrazione transoceanica per i principali porti europei, essendosi raggiunte cifre non mai toccate antecedentemente e superate perfino quella del 1907, come può vedersi dal seguente confronto:

Porti d'imbarco	Emigranti imbarcati	
	1907	1913
Amburgo.	155,984	192,733
Brema.	234,013	239,564
Genova	100,760	138,166
Napoli.	238,222	209,835

L'aumento nel traffico migratorio per la via di Trieste nell'anno 1913 si deve in gran parte alla lotta ingaggiata dalla potente "Canadian Pacific Railway", contro il *pool* presieduto dalla "Hamburg America Linie", e dal "Norddeutscher Lloyd".

* * *

Volendo ora indagare come si svolge attraverso il porto di Trieste il movimento migratorio, potremo prendere in esame nei due prospetti che seguono le cifre che si riferiscono al periodo 1909-1913.

Emigranti partiti dal porto di Trieste durante gli anni 1909 a 1913.

Anni	PAESI di DESTINAZIONE	PAESI DI PROVENIENZA											Totale		
		Austria	Ungheria	Rosnia Bzegovina	Montenegro	Turchia	Russia	Serbia	Romania	Bulgaria	Grecia	Italia		Germania	Altri paesi
1909	America Sett.le . . .	7,827	4,024	595	122	70	2,535	13	138	26	8	40	5	27	16,020
	America Merid.le . . .	2,622	153	10	15	90	2,480	1	42	6	31	39	19	1	5,459
	Totale . . .	10,449	4,177	605	137	160	4,965	14	170	32	39	79	24	28	21,479
1910	America Sett.le . . .	7,062	4,102	1,185	97	292	1,653	31	88	26	369	45	6	25	14,981
	America Merid.le . . .	2,466	344	8	77	425	1,986	4	6	11	409	280	199	47	6,172
	Totale . . .	9,518	4,446	1,193	174	717	3,639	35	44	37	778	305	145	72	21,108
1911	America Sett.le . . .	4,753	2,374	670	98	881	1,501	20	20	16	629	14	3	14	10,933
	America Merid.le . . .	3,662	513	56	375	1,765	3,535	3	6	13	81	1,057	890	18	11,474
	Totale . . .	8,415	2,887	726	473	2,646	5,036	23	26	29	710	1,071	398	82	22,467
1912	America Sett.le . . .	6,424	3,220	590	117	844	2,280	12	23	25	201	19	1	8	14,014
	America Merid.le . . .	2,698	626	27	248	1,315	4,522	32	34	13	132	2,345	968	20	12,319
	Totale . . .	9,062	3,846	617	365	2,159	6,802	44	57	37	333	2,394	969	28	26,333
1913	America Sett.le . . .	14,678	4,207	792	172	2,110	16,443	88	86	139	4,004	475	20	347	43,521
	America Merid.le . . .	1,834	491	29	167	761	1,600	6	17	37	35	1,357	534	54	7,172
	Totale . . .	16,512	4,698	821	339	2,871	18,043	94	103	176	4,039	2,032	604	401	50,693
Totale del quinquennio		53,956	20,664	4,142	1,488	8,553	38,485	210	400	331	5,369	5,351	1,535	561	142,075
Media del quinquennio.		10,791	4,132	828	297	1,710	7,697	42	80	66	1,130	1,170	307	112	28,415

Emigranti provenienti da paesi transoceanici sbarcati nel porto di Trieste durante gli anni 1909 a 1913

Anni	PAESI DI PROVENIENZA	PAESI DI DESTINAZIONE											Totale		
		Austria	Ungheria	Bosnia Erzegovina	Montenegro	Turchia	Russia	Serbia	Romania	Bulgaria	Grecia	Italia		Germania	Altri paesi
1909	America Sett.le	2,006	4,484	50	17	1	15	37	20	8	2	3	6	..	6,649
	America Merid.le	315	108	12	18	..	36	9	2	1	7	1	..	..	498
	Totale	2,321	4,592	62	35	1	51	40	22	9	2	10	7	..	7,147
1910	America Sett.le	2,678	6,244	79	7	35	25	34	10	9	181	7	1	15	9,284
	America Merid.le	469	147	1	13	22	128	6	..	1	1	12	7	17	824
	Totale	3,147	6,391	80	20	57	153	40	10	4	132	19	8	32	10,038
1911	America Sett.le	5,018	4,766	151	76	58	113	72	82	28	103	54	..	1	10,497
	America Merid.le	457	183	5	27	12	68	8	2	21	4	441	2	..	1,255
	Totale	5,475	4,949	156	103	65	176	80	84	49	107	455	2	1	11,752
1912	America Sett.le	4,522	4,615	212	286	337	835	206	113	261	266	120	5	1	11,809
	America Merid.le	736	291	10	9	282	293	9	26	51	27	98	11	29	1,980
	Totale	5,258	4,906	222	295	619	1,128	215	139	312	293	218	16	30	13,789
1913	America Sett.le	3,357	8,885	151	82	72	50	68	19	34	48	26	17	121	13,480
	America Merid.le	804	245	34	117	40	131	88	6	18	56	186	14	65	1,814
	Totale	4,161	9,130	185	149	112	181	156	25	52	104	232	31	186	15,294

L'emigrazione austriaca tiene una spiccata prevalenza su quella delle altre nazioni ed è seguita ad una certa distanza dall'emigrazione russa, per i primi quattro anni del periodo suddetto, mentre prende il sopravvento il numero degli emigranti russi nell'anno 1913, durante il quale riscontrasi ad ogni modo un aumento notevole di emigrazione anche in quasi tutti gli altri paesi. Il terzo posto è tenuto dall'emigrazione ungherese, rispetto alla quale notasi che l'aumento del 1913 è assai meno marcato di quello riferentesi all'emigrazione austriaca ed a quella russa, pel fatto che la massa degli emigranti ungheresi veniva assorbita in prevalenza dal porto di Fiume.

Nel triennio 1911-1913 osserviamo che provengono dalla Turchia e dall'Italia flussi emigratori notevolmente maggiori che nei due anni precedenti. Giova ricordare che nel 1911, a cagione della vertenza d'indole sanitaria tra il Governo Italiano e quello Argentino, venne proibita la nostra emigrazione al Plata. Molti emigranti italiani presero perciò imbarco a Trieste, malgrado la vigilanza esercitata dalle Autorità del Regno.

Dalle cifre complessive dell'intero quinquennio, si rileva come la maggiore emigrazione sia provenuta dall'Austria (53.956) e in misura descrescente dalla Russia (38.485) e dall'Ungheria (20.664). In media partirono in ciascun anno, nel quinquennio, 10.791 emigranti dall'Austria, 7697 dalla Russia e 4132 dall'Ungheria.

Esaminando ora il prospetto dell'emigrazione di ritorno, si nota a prima vista come il numero degli emigranti che rimpatriarono attraverso il porto di Trieste sia aumentato costantemente dal 1909 al 1913.

Gli Ungheresi ritornarono più numerosi degli Austriaci nei singoli anni del periodo contemplato, eccetto che nel 1912, in cui si ha invece una lieve diminuzione. Le cifre date per i singoli paesi, a cui gli emigranti di ritorno erano diretti, non presentano uno speciale interesse. Merita solo di rilevare che all'aumento quasi generale dei ritorni nel 1912 contribuirono, in misura notevole, i rimpatriati diretti alla Russia. È del pari da rilevare la cifra degli emigranti diretti in Italia nel 1911, provenienti quasi tutti dall'America del Sud, straordinariamente superiore a quella degli anni precedenti, e più che doppia rispetto ai due anni seguenti.

Mettendo ora a confronto i due porti di Trieste e di Fiume rispetto al traffico migratorio verificatosi negli anni 1905-1913, risaltano a prima vista alcuni rapporti interessanti. Le cifre degli emigranti austriaci imbarcatisi nel porto di Trieste si mantengono sempre ad una relativa altezza, con un minimo di 4098 individui nel 1908 ad un massimo nell'eccezionale anno 1913 di 13.394. Nel porto di Fiume invece gli imbarchi di austriaci dopo il 1907 subiscono una fortissima diminuzione, la quale si presenta massima nel 1908 discendendo da 1.692 a 186. Per gli emigranti ungheresi si verifica il fenomeno opposto. Il porto di Trieste ne imbarca da un minimo di 867 nel 1905 ad un massimo di 6028 nel 1907; il porto di Fiume ha delle cifre notevolmente maggiori, oscillanti da un minimo di 15.411 nel 1908 ad un massimo di 49.332 nel 1906.

I due porti insieme considerati, danno un'emigrazione totale minima nel 1908 (25.927), superata notevolmente negli altri anni, e specie nel 1906 (69.889 emigranti), nel 1907 (71.143 emigranti) e nel 1913 (73.475 emigranti).

Anni	Imbarcati a Trieste				Imbarcati a Fiume				Totale imbarcati a Trieste e Fiume
	Austriaci	Ungheresi	Altre nazionalità	Totale	Austriaci	Ungheresi	Altre nazionalità	Totale	
1905. . .	8,750	867	4,350	13,967	1,692	35,961	891	38,484	52,451
1906. . .	8,285	3,621	6,028	17,914	2,643	49,332	?	51,975	69,889
1907. . .	8,893	6,028	6,627	21,548	1,975	47,620	?	49,595	71,143
1908. . .	4,098	1,805	4,368	10,271	186	15,411	59	15,656	25,927
1909. . .	7,773	4,729	8,977	21,479	828	36,824	593	37,745	59,224
1910. . .	7,581	4,299	9,273	21,108	417	36,884	804	37,555	58,658
1911. . .	8,415	2,379	11,673	22,467	286	13,582	595	19,418	41,880
1912. . .	9,082	3,959	13,812	26,853	494	21,922	1,856	24,272	50,605
1913. . .	13,394	4,345	32,954	50,693	587	20,847	1,348	22,782	73,475

A questo punto per mostrare la vicenda di Trieste e di Fiume nella funzione dei traffici dell'Europa centrale conviene far conoscere un fatto caratteristico riguardante la direzione che prendevano le correnti emigratorie dell'Austria-Ungheria.

Il grande sviluppo marittimo che aveva raggiunto la Germania con la sua potente flotta mercantile offriva condizioni molto vantaggiose nei prezzi, nella comodità e durata per i trasporti transoceanici. Così per mezzo di abile propaganda, di ben congegnate combinazioni di viaggio attraeva ai suoi porti del mar del Nord un intenso movimento di passeggeri. È evidente che con tali e tante facilitazioni la maggior parte dell'emigrazione austro-ungarica affluiva nei porti di Brema ed Amburgo anziché in quelli di Trieste e Fiume e negli altri porti europei.

Dal seguente prospetto si rileva infatti che nel decennio 1904-1913 partirono dai porti germanici in media il 59 per cento degli emigranti austro-ungarici, dai porti di Trieste e Fiume il 17 per cento, e dagli altri porti europei il 24 per cento; nel triennio 1911-1913, mentre l'emigrazione austro-ungarica aumentava notevolmente, gli imbarchi nei porti di Trieste e Fiume diminuivano dal 18 al 12 per cento e, per contro, gli imbarchi nei porti germanici salivano dal 52 al 61 per cento.

Emigrazione Austro-Ungarica nel decennio 1904-1913

Anni	Dai porti di Brema e Amburgo	Dai porti di Trieste e Fiume	Dagli altri porti europei (1)	Totale	Percentuale		
					Dai porti di Brema e Amburgo	Dai porti di Trieste e Fiume	Dagli altri porti europei
1904 . . .	111,511	21,851	32,576	165,938	67	13	20
1905 . . .	182,608	47,210	64,346	294,164	62	16	22
1906 . . .	189,690	63,861	61,008	314,524	60	20	20
1907 . . .	223,067	64,516	95,945	386,528	58	17	25
1908 . . .	58,412	21,500	28,385	108,297	54	20	26
1909 . . .	149,600	49,654	61,565	260,819	57	19	24
1910 . . .	144,756	49,081	64,974	258,811	56	19	25
1911 . . .	83,771	29,612	49,139	165,522	52	18	30
1912 . . .	143,154	35,437	73,152	251,748	57	14	29
1913 . . .	191,149	89,173	83,290	313,621	61	12	27
Media del decennio.	143,869	42,190	61,463	251,997	59	17	24

(1) Liverpool, Cherbourg, Amsterdam, Rotterdam, Anversa, Genova, Napoli.

* * *

Un cenno particolare merita l'emigrazione dai paesi dell'Oriente europeo attraverso gli stessi porti di Trieste e di Fiume.

Diamo innanzi tutto un prospetto di tale emigrazione nel periodo 1910-1913, allo scopo di far conoscere di quale entità fosse anteriormente alla guerra.

Emigranti dell'Oriente europeo partiti dai porti di Trieste e di Fiume negli anni 1910 a 1913 (1).

Anni	PAESI DI DESTINAZIONE	Russi			Ottomani			Rumeni e Bulgari		
		Trieste	Fiume	Altri porti europei	Trieste	Fiume	Altri porti europei	Trieste	Fiume	Altri porti europei
1910	Nord America . . .	1,532	217	188,877	6,548	819	22,741	136	155	7,059
	Sud America . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1911	Nord America . . .	1,086	407	122,401	4,727	956	18,868	85	185	8,807
	Sud America . . .	2,447	..	9,490	104	..	498	..	..	..
1912	Nord America . . .	2,338	399	183,650	11,853	4,319	23,892	230	277	5,376
	Sud America . . .	2,220	..	4,296	825	..	766	..	..	..
1913	Nord America . . .	5,706	7,824	273,917	8,470	2,845	22,498	439	749	5,964
	Sud America . . .	269	..	4,191 (*)	103	..	1,156	..	..	..

(*) Compresi due siriaci.

Della emigrazione russa composta principalmente di israeliti, piccoli russi (ucraini), tedeschi della frontiera e polacchi, e, solo in piccola misura, di russi propriamente detti, una quarta parte, ed anche meno, prendeva imbarco nei porti dell'Impero moscovita, mentre oltre tre quarti si imbarcavano all'estero.

(1) Le cifre del presente prospetto non sono di fonte ufficiale. Pel Nord America i dati vennero ricavati dalle statistiche del Sindacato Nord-Atlantico e per l'America del Sud furono desunte dalle liste di bordo.

Secondo le cifre ottenute da rilievi fatti dalla Camera di commercio di Trieste, i maggiori porti d'imbarco del Nord-Europa assorbivano, nel periodo contemplato 1910-1913, circa il 70 per cento degli emigranti russi diretti agli Stati Uniti, mentre i rimanenti 30 per cento si accentravano quasi tutti nei porti adriatici di Trieste e Fiume. E questi ultimi porti, secondo le cifre desunte dalle liste di bordo delle singole Compagnie, assorbivano quasi nella stessa misura dei porti di Amburgo e di Brema, la maggior parte dell'emigrazione russa diretta verso l'America del Sud.

L'itinerario di tali correnti emigratorie era quello di Cracovia-Vienna-Trieste. Il R. Ispettore di emigrazione a San Paolo riteneva invece che la via in generale seguita dagli emigranti russi diretti al Brasile fosse quella di Czernowitz-Trieste.

Osservando i dati contenuti nel prospetto, si nota come il porto di Fiume avesse acquistato nel 1913 una certa importanza rispetto all'emigrazione russa diretta al Nord-America, mentre nello stesso anno si verificò una notevole diminuzione degli imbarchi a Trieste per il Sud-America.

Per quel che riguarda l'emigrazione ottomana, abbastanza ragguardevole è il contingente di essa che si imbarcava nei porti adriatici di Trieste e di Fiume: quella diretta al Nord-America oscillava da un quarto a due quinti del numero complessivo degli emigranti turchi dai vari porti europei. Però è da avvertire come le partenze di questi ultimi da Trieste per l'America del Nord fossero venute a diminuire dopo l'istituzione della linea diretta Patrasso-Stati Uniti, per cui gli emigranti preferivano prendere imbarco nel porto greco. Generalmente essi recavansi ivi col "Lloyd", e s'imbarcavano poi sui piroscafi dell' "Austro Americana", diretti alle Americhe.

Anche la maggior parte dell'emigrazione rumena e bulgara per gli Stati Uniti prendeva imbarco nei porti nordici europei; ma un notevole contingente (dal 5 al 20 per cento circa) moveva anche dai porti adriatici, e specialmente da Fiume. Gli emigranti della Moldavia lasciavano il territorio rumeno per la via di Burdojeni, quelli di Bucarest per la via di Predeal e quelli di Cracovia per la via di Verciorova.

2 - Trasporti marittimi.

Esposti i principali lineamenti del fenomeno emigratorio dalla Venezia Giulia, occorre ora dare un'idea della fisiologia economica dei porti di Trieste e di Fiumè, mettendo con rapido cenno in evidenza qualche carattere dello sviluppo e delle fasi del traffico marittimo negli ultimi anni specie riguardo al trasporto dei passeggeri.

Dal prospetto che segue, indicante gli emigranti trasportati dalle varie Compagnie di navigazione nel 1913 per New York, si desume che le due Compagnie "Cunard Line" e "Austro-Americana", che facevano il traffico emigratorio dai porti austro-ungarici, occupavano rispettivamente il settimo ed il nono posto, distanziandosi notevolmente dalle potenti Società germaniche similari.

	Emigranti
Norddeutscher Lloyd, da Brema	131.084
Hamburg-Amerika, da Amburgo	122.802
Red Star Line, da Anversa	70.054
Compagnie Générale Transatlantique, da Hâvre	65.013
Holland America Line, da Rotterdam . .	49.197
Cunard Line, da Liverpool	47.300
Cunard Line, dal Mediterraneo	37.227
Fabre Line, dal Mediterraneo	36.762
Austro-Americana, dal Mediterraneo . . .	33.923
Norddeutscher Lloyd, dal Mediterraneo .	33.452
Navigazione Generale Italiana, dal Medi- teraneo	32.470
White Star Line, da Liverpool	29.146
Sicula-Americana, dal Mediterraneo . . .	27.657
Lloyd italiano, dal Mediterraneo	26.073
Russisch-Ostasiatische Linie, da Libau .	23.171
White Star Line, da Southampton	23.015

	Emigranti
Lloyd Sabaudò, dal Mediterraneo	19.764
American Line, da Southampton	17.996
Anchor Line, da Glasgow	16.184
Hamburg-Amerika, dal Mediterraneo	16.028
Anchor Line, dal Mediterraneo	15.140
Uranium, da Rotterdam	10.381
Italia, dal Mediterraneo	10.202
White Star Line, dal Mediterraneo	6.471
Hellenic, dal Mediterraneo	3.805

Abbiamo veduto come, per quanto concerne il movimento degli emigranti, le potenti Compagnie germaniche "Hamburg Amerika Linie", e "Norddeutscher Lloyd", non si accontentassero di attirare ad Amburgo ed a Brema la maggior parte delle correnti dall'Austria-Ungheria, ma bensì di tutta l'Europa centrale e orientale. Esse fin dal 1895 conclusero dei contratti per disciplinare il trasporto dei passeggeri offrendo le più lusinghiere facilitazioni, ed operarono sempre alacramente ed intensamente per dominare altresì sul movimento emigratorio del Mediterraneo.

La Compagnia "Austro-Americana" dovette sottostare alla prepotenza di Amburgo e di Brema, e condurre accordi col *pool* della navigazione tedesca. Ben poca cosa era riservata con tali accordi all'"Austro-Americana", la quale, appunto in base ad essi, non poteva trasportare che il 4 per cento dell'emigrazione continentale (a cominciare dal 1° gennaio 1915), di guisa che, nonostante che le grandi correnti di tale emigrazione avessero dovuto gravitare, per rendere più brevi le distanze, verso il porto di Trieste, la parte maggiore di esse s'incanalava verso i porti tedeschi. Quando il governo di Vienna prese in esame il progetto di legge sull'emigrazione, si verificò il passaggio del capitale azionario dell'"Austro-Americana", posseduto dal *pool* tedesco, ad un gruppo di Banche austriache, mentre per evitare in avvenire, secondo il desiderio del Governo viennese, qualunque ingerenza straniera sulla Società, veniva concesso anche un tenue aumento, dal 4 al 7 per cento, nella partecipazione della Società medesima al servizio dell'emigrazione continentale. Quell'aumento,

dopo cinque anni, avrebbe dovuto essere portato al 10 per cento, ciò che, in base alle statistiche emigratorie, significava nel primo quinquennio un aumento annuo di 9 a 12 mila persone e posteriormente di 30 a 40 mila emigranti. Questo nuovo accordo migliorava alquanto la posizione del porto di Trieste rispetto al traffico emigratorio. Frattanto erasi accesa una concorrenza tra il *pool* e la "Canadian Pacific Railway", che aveva disdetto fin dal 1912 il suo contratto col *pool* medesimo, non avendo ottenuto una quota maggiore di partecipazione dal servizio emigranti, e si era assicurata la concessione di una linea mensile da Trieste pel Canada. In conseguenza della lotta, i prezzi di passaggio pel Nord-America, nei primi mesi del 1913, erano discesi da 140 a 120 e poi fino a 100-90 marchi.

Intanto fra il Governo austro-ungarico e la Compagnia canadese sorse una vertenza per accusa mossa a quest'ultima di avere imbarcato con passaporti falsi, per la via di Anversa, sudditi soggetti al servizio militare nell'Impero ed in conseguenza alla "Canadian Pacific", venne imposto la sospensione del servizio in tutto lo Stato. Lotta aperta ne venne tra le due potenti rivali nel *pool*, "l'Hamburg-Amerika Linie", ed il "Norddeutscher Lloyd", volendo ciascuna di esse Compagnie possedere il primato nel traffico emigratorio. Prima però che scoppiasse la guerra sopravvenne un accordo, per cui il *pool*, che era stato disdetto per la fine del 1914, doveva continuare ed in esso rientrare anche la "Canadian Pacific".

Per effetto di questo accordo le due Società tedesche e l'"Austro-Americana", assumevano in comune il traffico emigratorio per gli Stati Uniti, e la Società austriaca diventava la "centrale di affari", per l'Austria.

L'"Austro-Americana" conchiudeva contemporaneamente, come già abbiamo detto, un accordo con la "Canadian Pacific" per l'esercizio comune della linea Trieste-Canada, sotto il controllo del Governo austriaco. Stipulava accordi col Governo del Cile per una linea regolare Cile-Mediterraneo, sovvenzionata dal Governo cileno con 146.880 marchi.

* * *

Interessante è ora dare, qualche cenno, sia pure breve, sull'andamento dei noli per il trasporto degli emigranti transoceanici dal porto di Trieste e per un certo numero di anni. Nello specchio seguente, sono inserite anche le cifre dei noli da Fiume per la linea di New-York.

Anni	TRIESTE						FIUME
	Compagnia di navigazione						Cunard Line
	Austro-Americana				Cunard Line		
	Linea				Linea		Linea di New York
Canadà	New York	Brasile	Plata	Canadà	New York	Lire	
Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
1908	.	180	.	.	.	200	200
	.	190	.	.	.	155	.
	.	155	.	.	.	.	.
1909	.	170	.	.	.	175	200
	.	190	.	.	.	.	.
1910	.	190	.	220	.	.	200
	.	240	.	.	.	.	.
1911	.	180	.	220	.	.	200
	.	240	.	240	.	.	.
1912	.	220	.	.	.	.	200
	.	250	.	.	.	.	.
1913	150	115	.	.	.	.	.
	170	195	195	175	195	190	200
1914	.	150	195	175	.	135	200
	.	195	185	.	.	168	.

Anzitutto si osserva come, mentre i noli della "Cunard Line" da Fiume per New-York, si mantennero invariati nel settennio contemplato, i noli invece della stessa Compagnia da Trieste e

per la stessa destinazione abbiano subito diverse oscillazioni, in dipendenza della concorrenza esercitata contro l' " Austro-Americana „ e precisamente abbiano oscillato da un massimo di L. 200 nell'inizio del 1908 (eguale al nolo praticato dalla " Cunard „ medesima nel porto di Fiume) ad un minimo di L. 135 nel 1914. Il nolo massimo di L. 200 subì però nello stesso 1908 una diminuzione di 45 lire, discendendo a L. 155. Quest'ultimo nolo venne corrispondentemente praticato anche dall' " Austro-Americana „, la quale per la linea di New-York aveva fissato, da prima, per l'anno in questione, noli di L. 180-190. Eccettuando ora l'anno 1909, in cui la " Cunard „ praticò il nolo superiore soltanto di L. 5 rispetto a quelli dell' " Austro-Americana „, abbiamo pure nel 1913 e pel 1914 noli minori per parte della " Cunard „ medesima.

Nella prima metà del 1913 si verifica un ribasso notevole nei noli dell' " Austro-Americana „ per la linea Trieste-New-York, in seguito alla vertenza della " Canadian Pacific „ con le Società del *pool* per il trasporto degli emigranti; ma i noli stessi ritornavano poi alla misura normale pel rimanente dell'anno.

Interessante è ora di stabilire un confronto fra i noli praticati nei porti austriaci e quelli nei porti del Regno per i principali paesi di immigrazione.

Nel prospetto che segue si è cercato di raccogliere alcuni dati-
indici del fenomeno pel periodo di sette anni. Si nota anzitutto come il prezzo dei noli pel trasporto degli emigranti dai porti di Trieste e di Fiume si mantengono quasi sempre, per le diverse destinazioni, superiori ai noli italiani. I noli di Trieste e di Fiume per gli Stati Uniti vanno da un minimo di 115 nel 1913 ad un massimo di 250 verificatosi nel 1912. I noli dai porti italiani, per la stessa destinazione, vanno al contrario da un minimo di 138 nel 1908 ad un massimo di 220 nel 1913. Ma la differenza in più dei noli austriaci è sempre lieve in confronto della maggior distanza da percorrere, e questa lieve differenza si spiega considerando che si voleva attrarre a quei porti il maggior numero possibile di emigranti i quali altrimenti, come spesso avevano fatto, preferivano imbarcarsi nei porti italiani od in quelli tedeschi.

Anni	Linee di navigazione	Noli classificati per paesi di destinazione			
		Canadà	Stati Uniti	Brasile	Plata
		Lire	Lire	Lire	Lire
1908	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	155-200	. . .	. . .
	dai porti del Regno . . .	. . .	134-200	. . .	. . .
1909	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	170-200	. . .	. . .
	dai porti del Regno . . .	. . .	175-210	. . .	. . .
1910	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	190-210	. . .	200
	dai porti del Regno . . .	. . .	175-210	. . .	137-210
1911	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	180-210	. . .	220-240
	dai porti del Regno . . .	. . .	178-210	. . .	172-217
1912	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	220-250	. . .	. . .
	dai porti del Regno . . .	. . .	178-210	. . .	. . .
1913	da Trieste e da Fiume . . .	150-195	115-200	195	175
	dai porti del Regno . . .	170	175-215	167-203	176-220
1914	da Trieste e da Fiume . . .	. . .	135-195	185-195	175
	dai porti del Regno . . .	160	170-200	169-200	176-215

* * *

Per quanto riguarda il tonnelloaggio delle navi tanto in partenza che in arrivo nel porto di Trieste, notiamo il fatto più appariscente che l'aumento del tonnelloaggio medesimo è andato sempre crescendo dal 1904 al 1913, giungendo prima della guerra a circa 5 milioni e mezzo di tonnellate nel 1913 per le navi in arrivo e nel 1912 oltre 4 milioni e mezzo per le navi in partenza. L'aumento supera inoltre, per il 1913, rispetto alle partenze, la misura riscontrata negli anni 1907 e 1909, all'epoca di attivazione dei nuovi contratti di navigazione.

Ciò si rileva chiaramente dall'esame del seguente specchio:

Anni	Navi in arrivo				Navi in partenza			
	Numero	Tonnel- laggio	Aumento o diminuzione annuale		Numero	Tonnel- laggio	Aumento o diminuzione annuale	
			Numero delle navi	Tonnel- laggio			Numero delle navi	Tonnel- laggio
1904	9,903	2,948,446	- 65	+ 223,203	9,949	2,941,984	- 144	+ 204,035
1905	9,101	3,002,026	- 802	+ 53,580	9,125	3,008,798	- 824	+ 66,814
1906	9,462	3,082,879	+ 361	+ 80,853	9,426	3,051,251	+ 301	+ 42,458
1907	10,090	3,420,475	+ 628	+ 337,596	10,091	3,426,407	+ 665	+ 375,156
1908	10,663	3,606,851	+ 573	+ 186,376	10,641	3,604,614	+ 550	+ 178,207
1909	11,012	4,008,010	+ 349	+ 401,159	11,025	4,030,944	+ 384	+ 426,330
1910	11,839	4,198,625	+ 827	+ 190,615	11,841	4,209,995	+ 816	+ 179,051
1911	12,434	4,235,106	+ 595	+ 36,481	12,405	4,245,962	+ 564	+ 35,967
1912	12,606	4,572,588	+ 172	+ 337,482	12,614	4,591,000	+ 209	+ 345,038
1913	14,231	5,480,074	+ 1,625	+ 907,486	14,186	4,475,445	+ 1,572	+ 884,445

Se limitiamo l'osservazione ad un minor numero di anni, per esempio al triennio precedente la guerra (1911-1913), considerando il movimento di navigli (a vapore ed a vela) e solo il

traffico in arrivo, non differente, d'altronde, sensibilmente da quello in partenza, abbiamo la seguente distribuzione per bandiera.

BANDIERA	NAVIGLI			TONNELLAGGIO		
	1913	1912	1911	1913	1912	1911
Austro-Ungarica:						
Navi austriache	11,549	. . . . .	. . . . .	3,888,295	. . . . .	. . . . .
» ungheresi	409	. . . . .	. . . . .	334,451	. . . . .	. . . . .
Totale Austro-Ungarica	11,958	10,546	10,301	4,222,746	3,798,475	3,488,567
Italiana	1,894	1,771	1,801	375,992	295,022	317,967
Inglese	164	81	83	691,296	305,035	256,026
Greca	110	120	117	67,014	73,215	62,959
Germanica	48	51	47	74,973	73,611	67,620
Ottomana	21	14	58	1,368	592	10,817
Belga	8	3	4	10,294	4,803	5,707
Norvegese »	7	5	4	12,106	7,899	5,316
Montenegrina	7	4	5	345	139	173
Danese	5	3	7	6,997	3,343	8,251
Altre	9	8	13	16,953	10,484	16,703
Totale altre bandiere	2,273	2,060	2,133	1,257,328	774,113	751,539
Totale generale	14,231	12,606	12,434	5,480,074	4,572,588	4,235,106

Dal prospetto rilevasi, che l'assoluta prevalenza spetta, per ovvie ragioni, alla bandiera austro-ungarica, seguita, per quanto a notevole distanza, da quella italiana rispetto al numero dei navigli (in gran parte di cabotaggio), e, solo però nel 1911, rispetto al tonnellaggio. Invece la bandiera inglese, che aveva cominciato ad affermarsi nel 1912, in seguito alla guerra italo-turca, la quale aveva immobilizzato ed attivato per altri traffici il naviglio italiano destinato al porto di Trieste, raddoppiò nel 1913 tanto il numero delle navi che il loro tonnellaggio.

Nel periodo pre-bellico facevano capo al porto di Trieste o da esso irradiavano moltissime linee di navigazione regolari, fisse,

oltre ai servizi della marina libera, e, per quanto la Dalmazia si potesse ritenere quale zona di gravitazione marittima di cabotaggio per l'Adriatico, pure, stante la potenzialità del traffico nel porto di Trieste, ivi si concentrava, diremo quasi per forza centrifuga, il movimento della maggiore navigazione.

* * *

Limitandoci particolarmente al traffico marittimo dei passeggeri, si possono, *brevibus verbis*, riassumere le attività in proposito spiegate dalle più importanti Compagnie di navigazione austro-ungariche sovvenzionate dallo Stato.

Unione austriaca di navigazione. — L'Unione già "Austro-Americana e F.lli Cosulich", costituitasi nel 1903 (capitale sociale nel 1913 di 24 mil. di cor.), la quale faceva servizio regolare di passeggeri per Nuova York, di merci e passeggeri per il Brasile e l'Argentina, ed aveva inoltre attivato, nel marzo 1913, una nuova linea pel Canada. La stessa Compagnia compieva anche servizio di merci per l'America del Nord (Nuova York, Filadelfia ed altri porti dell'Unione) e per le Antille e l'America Centrale, mentre, per una completa regolarizzazione del traffico merci e passeggeri pel Canada, iniziò trattative per un accordo colla "Canadian Pacific". L'"Austro-Americana" esercitava oltre a ciò marina libera. Lo sviluppo preso dalla Società negli ultimi anni procede come segue:

Anni	Reddito lordo	Flotta valore conteggiato nel bilancio	Trasportati nel traffico con Trieste		Trasportati nel traffico Totale	
			merci	passeggeri	merci	passeggeri
	corone	corone	tonnellate		tonnellate	
1904	1,461,000	13,625,000	96,177	4,680	290,420	9,418
1905	3,504,000	16,308,000	151,089	13,129	414,273	20,308
1906	4,814,000	19,066,000	191,759	17,928	598,325	37,255
1907	5,259,000	27,984,000	213,730	25,583	658,437	55,724
1908	4,056,000	33,031,000	258,763	26,287	761,321	51,815
1909	4,961,000	30,700,000	318,375	26,935	820,564	61,580
1910	6,348,000	30,042,000	374,336	27,440	875,220	67,710
1911	7,455,000	31,548,000	347,973	33,341	814,113	63,535
1912	8,719,000	29,945,000	447,560	37,699	1,014,349	101,670
1913	8,923,000	30,872,000	489,558	46,075	1,094,487	99,635

Per il traffico di questa forte Compagnia di navigazione il porto di Trieste occupa il maggiore centro di affari. Infatti, del traffico totale di essa, sia dei passeggeri, sia delle merci, Trieste ha assorbito sempre fin quasi la metà del movimento commerciale. Nel breve periodo di dieci anni il reddito lordo della Compagnia è salito da circa un milione e mezzo a nove milioni di corone. Il valore della flotta risultato dai bilanci crebbe in dieci anni di oltre 17 milioni di corone.

Per quanto riguarda il tonnellaggio ed il numero delle navi, la linea ascendente è rappresentata dalle seguenti cifre, le quali dimostrano come rapido e grande sia stato l'incremento della Società "Unione Austriaca di navigazione", per lo stesso periodo di dieci anni. Il numero delle navi e il relativo tonnellaggio netto è aumentato circa del terzo.

Anni	Tonnellaggio		Numero delle navi
	lordo	netto	
1903-04	59.702	38.335	18
1904-05	71.658	45.833	21
1905-03	91.127	58.618	24
1906-07	123.590	79.275	32
1907-08	147.769	94.908	36
1908-09	136.042	87.567	32
1909-10	135.883	87.877	33
1910-11	129.186	83.630	30
1911-12	146.402	93.682	31
1912-13	147.202	93.942	34

Alla fine dell'esercizio 1913, la Società aveva 34 piroscafi transatlantici, la cui età media era di 6 anni e 4 mesi, compresi 5 piroscafi in costruzione presso il Cantiere navale Triestino: due celeri da passeggeri di circa 15.000 tonnellate ciascuno, uno da 16.000 tonnellate; nonché 4 cargoboats di 12.000 tonnellate di portata ciascuno.

I piroscafi della Società secondo il tonnellaggio sono così ripartiti:

Tonnellaggio lordo: sotto le 3000	piroscafi	4
da 3000 a 5000	"	12
da 5000 a 8000	"	11
da 8000 a 15000	"	6
oltre 16000	"	1

La stessa Società allo scopo di perfezionare i suoi impianti a Trieste pel traffico emigratorio, provvide alla costruzione di un ampio e comodo edificio, presso il porto, pel ricovero di circa tremila emigranti. Inoltre, la Camera di commercio di Trieste, in considerazione dello sviluppo sempre maggiore preso dall'emigrazione, e del bisogno urgente di provvedere di adatti alloggi per emigranti, si fece anch'essa iniziatrice di un Comitato permanente, che collaborò allo stesso scopo con le Autorità centrali e con le Imprese marittime.

Società del Lloyd austriaco. — Alla fine del 1913 il fondo di riserva di questa Società ammontava a 18.074.560,66 corone. Eserciva linee regolari per il Levante ed il Mediterraneo, il Danubio ed il Mar Nero, le Indie, la China ed il Giappone; Trieste-Venezia e Dalmazia-Albania. Il prospetto seguente dimostra l'opera esplicata dalla Società, onde promuovere il commercio triestino.

Anni	Numero delle partenze	Miglia percorse	Merci trasportate (in quintali)	Numero dei passeggeri
1836-1846	3,447	1,629,606	490,293	504,091
1847-1856	13,296	6,154,205	5,215,972	2,470,956
1857-1866	16,861	9,412,109	11,582,846	3,268,431
1867-1876	13,423	11,384,823	31,613,798	2,887,654
1877-1886	15,484	15,765,162	51,341,391	3,439,829
1887-1900	18,033	23,298,153	104,034,080	3,810,917
1901-1910	11,032	21,950,852	117,194,968	3,302,206
Totale 1836-1910	91,576	92,594,910	321,526,858	10,714,084
1903 . . . . .	. . .	2,112,029	1,109,754	278,975
1909 . . . . .	. . .	2,108,133	1,129,047	376,951
1910 . . . . .	. . .	2,158,439	1,317,180	466,139
1911 . . . . .	. . .	2,095,336	1,294,560	397,518
1913 . . . . .	. . .	2,399,950	1,351,703	508,140
1913 . . . . .	. . .	2,432,727	1,573,162	527,837

Lo sviluppo della Società nel periodo 1908-1913 apparisce come segue:

Anni	Reddito lordo	Flotta valore conteggiato nel bilancio
	corone	corone
1908 . . .	7,564,456	50,264,850
1909 . . .	10,491,855	54,847,000
1910 . . .	11,461,921	56,094,650
1911 . . .	11,100,022	57,274,350
1912 . . .	11,167,525	60,954,712
1913 . . .	12,291,330	71,293,132

Al 31 dicembre 1913 la flotta della Società si componeva di 64 piroscafi transatlantici, 15 vaporette, 2 barche cisterne, 86 chiatte e un pontone a vapore ed un deposito " Stadium „, aventi complessivamente una stazza di tonnellate lorde 244.542 ed una potenza di macchina di 191.560 cavalli indicati.

Un piroscafo (" Innsbruck „) di 6290 tonnellate lorde e due di 6700 ciascuno (" Pilsen „ e " Cracovia „) erano ancora in costruzione alla fine dell'anno 1913.

I 64 piroscafi transatlantici sono ripartiti secondo il tonnellaggio nel modo seguente:

Tonnellaggio lordo: sotto le 3000, piroscafi	23
da 3000 a 5000	30
da 5000 a 8000	9
da 8000 a 15000	2

Per l'influenza del *pool* della navigazione tedesca, il " Lloyd austriaco „, che era sorto sin dal 1836 con impronta Italo-Triestina, venne *tedeschizzato* dal Governo di Vienna, che impose ad esso, all'epoca della rinnovazione del contratto di sovvenzione, una direzione tedesca, mentre gran parte del capitale azionario veniva assorbito dal mercato finanziario viennese. I frutti di tale invadenza non tardarono a mostrarsi dannosi al traffico triestino. Il " Lloyd „ dovette rinunciare pure al servizio di una linea celere ch'esso aveva organizzata da Trieste verso l'Africa Orientale, movendo concorrenza alle Compagnie germaniche.

Altre Compagnie che eserciscono la navigazione sovvenzionata sono: la " Navigazione a vapore Ragusea „ (capitale 2 mil. di cor.), italo-croata; la " Società anonima di navigazione a vapore Dalmatia „ (capitale 2.8 mil. di cor.), costituita per la fusione di quattro ditte armatrici dalmate e col posteriore concorso del " Lloyd Austriaco „, Società di colore prevalentemente austriaco; l' " Istria-Trieste „ (capitale 600 mila cor.), del tutto italiana; l'Austro-Croata (cap. 500 mila cor.); l' " Obalna Plovitba „; la " Bokeska Plovitba „; la " D. Tripcovich „ (capitale 2.3 mil. di cor.); la " Capodistriana „ (capitale 250 mila cor.); la " Muggesana „; la " Sansego-Unie „; la " Brioni-Pola „.

* * *

Un cenno anche della marina mercantile ungherese. Essa, alla fine del 1913, possedeva 134 piroscafi con un tonnello di 142.539 ed un centinaio di velieri per circa tonn. 1200. Fra le Compagnie armatrici sovvenzionate da Budapest l' " Adria „, che con 10 milioni di corone è la principale, esercisce linee per Glasgow, per Londra, per Rotterdam, Anversa, Rouen, Bordeaux, Lisbona. Di minore importanza sono le Compagnie: " Ungaro-Levante „, con capitale 6 milioni di corone, che eserciva la linea sovvenzionata Galatz-Costantinopoli ed aveva iniziato regolare servizio per l'Australia e le Indie olandesi; l' " Ungaro-Croata „, con un capitale azionario di 2 milioni di corone, esercente servizi delle due coste adriatiche; l' " Atlantica „, con capitale di 6 milioni di corone; la Società anonima ungherese " Orient „, con capitale azionario 3 milioni e mezzo di corone e l' " Ungaro-Croata „, *navigazione libera*, avente un capitale azionario di 4 milioni di corone.

* * *

Il Governo austriaco ebbe sempre naturalmente a cuore l'incremento del traffico marittimo del porto di Trieste. La sua posizione geografica nel centro chiuso dell'Europa ne faceva uno dei problemi più vitali dello Stato. Con molte provvidenze ne curò la soluzione più vantaggiosa. Corrispose sempre laute sovvenzioni. Nello stesso anno 1913 il governo pagò più di 14 milioni di corone per le sovvenzioni marittime, come risulta dal seguente prospetto:

Lloyd austriaco Cor. 10.815,815,52

di cui per la linea di:

Trieste-Costantinopoli	Cor.	938.506,40
Trieste-Salonicco-Costantinopoli	"	852.134,40
Trieste-Smirne-Costantinopoli	"	882.086,40
Trieste-Berutti-Mersina	"	948.230,40
Trieste-Alessandria	"	894.940,80
Costantinopoli-Braila	"	154.080 —
Costantinopoli-Odessa	"	105.955,20
Costantinopoli-Batum	"	314.995,20
Trieste-Bombay	"	583.699,20
Trieste-Calcutta	"	581.155,20
Trieste-Kobe	"	801.434,40
Restituzione delle tasse pagate per il passaggio del canale di Suez	"	2.099.768,98
Servizio dalmato-albanese	"	1.180.000 —
Boiano e lago Scutari	"	301.634,55

Austro-Americana

Per il servizio del Sud-America.	"	1.530.000 —
<i>Dalmatia</i>	"	1.000.000 —
<i>Ragusea</i>	"	361.337 —
<i>Istria-Trieste</i>	"	225.936,31
<i>Austro-Croata</i>	"	104.000 —
<i>Obalna-Plovitba</i>	"	38.000 —
<i>Bokeska-Plovitba</i>	"	55.000 —
<i>Tripovich</i>	"	60.000 —
<i>Capodistriana</i>	"	9.000 —
<i>Muggesana</i>	"	2.500 —
<i>Sansego-Unie</i>	"	6.000 —
<i>Brioni-Pola</i>	"	3.000 —

Totale Cor. 14.210.588,83

Oltre alle sovvenzioni per i servizi marittimi regolari, il Governo austriaco concedeva nel 1913 per contributi di viaggio e d'esercizio complessivamente 5.938.533,78 corone.

Quindi l'Austria spendeva complessivamente per la marina mercantile, fra premi alla navigazione e sovvenzioni alle linee regolari, oltre venti milioni di corone all'anno.

All'inizio del 1914 le sovvenzioni marittime ungheresi, stabilite pur esse su nuove basi (per la durata di 15 anni) e pre-

scriventi alle Società una serie di nuove costruzioni e miglioramenti nel servizio, furono elevate da 5.410.000 a 10.925.000 di corone.

* * *

Da ciò risulta che più di 30 milioni di corone venivano accordate per il maggiore sviluppo della marina mercantile austro-ungarica.

Ora è da augurare che, dopo la guerra vittoriosa, l'Italia, che ha acquistato la preminenza politica dell'Adriatico, non vengano meno quelle cure che il caduto Governo rivolgeva a un ramo così importante dell'attività economica dello Stato. Il problema adriatico non si risolve senza l'annessione di Trieste. Non basta. Con Trieste occorre la cooperazione e l'intervento concorde dell'Istria, di Fiume e della Dalmazia. Queste terre costituiscono i termini della stessa equazione, sono anelli della medesima catena. Fra essi vi è una stretta interdipendenza, che li lega nel comune interesse del progresso marittimo italiano.

E perciò, massime in questi giorni penosi, in cui ostacoli sembra si parino alle complete rivendicazioni nazionali, più viva ci sorride la speranza che insieme a Trieste — la ricongiunta gemma del Nostro mare, pronta a divenire il maggiore emporio marittimo del Mediterraneo — anche Fiume, sorella sua italianissima, pulsì di novella e più fervida vita, e contribuiscano insieme con il loro rigoglio commerciale, alla potenza e prosperità della patria comune.

Febbraio 1919.

GIOVANNI RUSSO.

R. Ispettore dell'emigrazione

FONTI.

- Relazione sulle condizioni economiche a Trieste - Anni 1910 a 1913.* — Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, 1911 a 1914.
Statistica della Navigazione e del Commercio di Trieste, per l'anno 1913. — Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, 1914.
 MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, in *Rivista delle Società Commerciali*, anno 1915, fasc. 7 a 12. — Roma, 1915.
Le nuove regioni marinare italiane - Notizie raccolte dalla Direzione generale della Marina mercantile, agosto 1915. — Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1915.
Oesterreichisches Statistisches Handbuch, 1913. — K. K. Statistisch Zentralcommission, Wien, 1914.

I RISPARMI DEGLI EMIGRANTI
trasmessi in Italia dal " Banco di Napoli ,, nel 1917
 (Da una relazione del Direttore generale del Banco)

Il Direttore generale del Banco di Napoli, comm. Nicola Miraglia, nella relazione in data 18 settembre 1918 presentata a S. E. il Ministro del Tesoro, accenna ai risultati soddisfacenti conseguiti dal servizio di trasmissione dei risparmi degli emigranti. L'opera del Banco non si è arrestata al servizio di emigrazione, ma si è estesa anche al campo commerciale, nè vi è servizio nell'interesse dello Stato che esso non abbia assunto l'incarico di compiere.

Nella sottoscrizione dei prestiti italiani all'estero l'Agenzia superò in attività ogni altra istituzione, ed oltre 32,000,000 furono collocati ai suoi sportelli.

La relazione rileva che, malgrado le difficoltà create dal conflitto mondiale, e che nell'anno decorso aumentarono ancora per la partecipazione ad esso degli Stati Uniti dell'America del Nord, il servizio di emissione e pagamento dei vaglia continuò a svilupparsi, e l'emissione dei vaglia speciali per l'emigrazione seguì ad essere in considerevole aumento in confronto di quella dell'anno precedente.

Le rimesse, infatti, in via ordinaria furono 418,628 per L. 100,631,546.52 nel 1917, mentre erano state 579,625 per L. 76,577,767.86 nel 1916, con un aumento di 39,003 per Lire 24,053,778.66.

STATI	R I M E S S E				D I F F E R E N Z E	
	1916		1917		Quantità	Ammontare
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare		
Stati Uniti . . .	289,147	55,746,030.88	316,242	75,289,271.10	+	36,095 + 19,543,240.22
Canada	27,559	8,082,110.07	36,655	13,563,691.06	+	9,096 + 5,481,580.99
Argentina	40,516	8,473,578.85	37,112	7,148,219.40	-	3,404 - 1,325,359.45
Brasile	9,797	2,966,470.90	12,750	3,931,487.54	+	2,953 + 965,016.64
Venezuela	205	158,393.30	50	19,693.65	-	155 - 138,702.65
Uruguay	178	49,596.90	. . .	. . .	-	178 - 49,596.90
Chile . . . . .	. . .	. . .	93	32,355 -	+	93 + 32,355 -
Lussemburgo . . .	21,223	1,103,583.93	15,726	616,828.77	-	5,497 - 459,775.19
TOTALI	379,625	76,577,767.86	418,628	100,631,546.52	+	39,003 + 24,053,778.66

I diversi Stati in cui tali rimesse furono raccolte risultano dal prospetto seguente:

Considerevole è l'aumento che si nota nelle rimesse provenienti dagli Stati Uniti e dal Canada. L'Agenzia del Banco in New York, come di consueto, occupa il primo posto nell'aumento. Infatti nelle cifre indicate essa figura per 118,000 rimesse per L. 27,193,000, con un aumento sul 1916 di 15,000 rimesse per circa 7,000,000.

Le rimesse provenienti dal Brasile sono anch'esse in aumento, e lo stesso può dirsi per l'Uruguay, ove la piccola diminuzione che si nota in questa categoria di rimesse, è largamente compensata dal rilevante aumento conseguito in quelle a mezzo telegrafo e mediante *chèques*.

La diminuzione dall'Argentina si suppone dovuta a cause generali che hanno influito sui risparmi in quella Repubblica, mentre quella del Venezuela è dovuta all'interruzione verificatasi nel servizio per la sostituzione avvenuta del corrispondente del Banco con altro di nuova nomina.

Le rimesse dal Lussemburgo sono costituite da pensioni agli operai italiani colpiti da sinistri, pervenute pel tramite della Germania, da dove pure giunsero pagamenti di piccoli sussidi ai prigionieri di guerra austro-tedeschi in Italia.

Il servizio delle *rimesse telegrafiche*, che già aveva assunto un considerevole sviluppo nel 1916, si è più che triplicato nel

STATI	ANNO 1916		ANNO 1917	
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
Stati Uniti	9,724	29,709,801.05	17,054	68,505,651 —
Brasile	294	908,761 —	210	4 141,879 —
Argentina	100	5,101,685 —	44	2,382,850 —
Uruguay	5	6,445 —	11	1,106,382 —
Venezuela	1	1,030 —	. . .	. . .
Lussemburgo	3	627 —	. . .	. . .
TOTALE	10,067	26,728,349.05	17,319	73,136,762 —

1917. Infatti, come rilevasi dal seguente prospetto, fatta eccezione per l'Argentina, per tutto il resto vi fu aumento.

Le rimesse mediante *chèques* sono alquanto aumentate per gli Stati Uniti dell'America del Nord e per l'Uruguay, mentre una diminuzione considerevole si nota per l'Argentina e pel Brasile.

STATI	1916		1917		DIFFERENZE	
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
Stati Uniti . . .	5,817	18,779,133.64	4,451	22,626,958.86	- 886	+ 3,847,825.22
Canada	86	199,694.80	82	318,985.67	- 4	+ 119,290.87
Argentina	7,197	13,876,148.81	3,742	9,247,041.21	- 3,455	- 4,629,107.60
Brasile	3,064	2,395,554.61	1,231	1,723,712.06	- 1,833	- 671,842.55
Uruguay	72	257,314.56	20	347,084.86	- 52	+ 89,770.30
Cile	1	10,041.76	1	10,041.76	.	.
TOTALE	15,737	35,517,888.18	9,507	34,273,824.42	- 6,230	- 1,244,063.76

Il computo totale delle rimesse pervenute al Banco é indicato nel prospetto che segue:

	ANNO 1916		ANNO 1917	
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
In via ordinaria	379,625	76,577,767.85	418,628	100,631,546.52
In via telegrafica	10,067	26,728,349.05	17,319	76,136,762 —
Con <i>chèques</i>	15,737	35,517,888.18	9,507	34,273,824.42
Per depositi nelle Casse di risparmio del Banco e RR. Poste	16,692	19,686,812.51	25,783	48,459,605.75
TOTALE	422,121	153,510,817.60	471,237	259,501,738.69

Le somme inviate dall'Italia in America sono invece in sensibilissima diminuzione, a causa del movimento emigratorio divenuto quasi nullo.

	ANNO 1916		ANNO 1917	
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
Vaglia in dollari.	3,633	401,606.16	377	38,053.35
Rimesse con <i>chèques</i> emessi dalle filiali e con disposizioni in via ordinaria e telegrafica dall'Amministrazione centrale	2,587	5,006,730.75	1,624	1,503,849.76
TOTALE	6,220	5,408,336.91	2,001	1,541,903.11

La relazione rileva ancora l'importanza del risultato conseguito nei depositi pervenuti pel tramite del Banco; essi raggiunsero nel 1917 la cifra di 48,459,605.75, mentre erano stati di 19,686,812.51 nel 1916, con un aumento di oltre il 300 % nei depositi sulla Cassa di risparmio del Banco e del 241 % in quelli sulle Casse postali.

Quasi nulla è stata invece l'emissione dei *vaglia a favore di emigranti in partenza*, e ciò in conseguenza della diminuita emigrazione. Infatti i vaglia emessi furono 377 per doll. 7389, pari a L. 38,053.35, mentre nel 1916 erano stati 3633 per dollari 77,981.74.

Notevole è infine lo sviluppo delle operazioni eseguite dalla Agenzia di New York, sviluppo continuato con un progresso ancora più incoraggiante dell'anno 1916, come si rileva dai seguenti dati.

	ANNO 1916		ANNO 1917	
	Quantità	Ammontare	Quantità	Ammontare
Rimesse in via ordinaria.	103,015	20,427,299.97	118,403	27,193,257.31
» » telegrafica	6,306	19,239,745.05	12,233	65,599,920. —
» » <i>chèques</i>	3,816	11,293,644.76	3,584	17,632,400.69
Depositi nelle Casse di risparmio del Banco e R.R. Poste.	7,682	8,845,175.21	10,196	21,677,902.38
TOTALE	120,249	59,805,774.99	144,571	132,163,480.29

In complesso l'Agenzia ha spedito in Italia le seguenti somme:

Rimesse ordinarie	L.	27,193,257 31
Id. telegrafiche		65,599,920 —
Id. con <i>chèques</i>		17,692,400. 60
Depositi sulla casse di risparmio		21,677,902. 88
Biglietti di banca venduti		632,940 —
Effetti ricevuti per l'incasso		1,477,176. 06
Francobolli italiani venduti		40,710 —
TOTALE	L.	<u>134,314,306. 35</u>

ed ha pagato in America per una somma complessiva di L. 120,159,837.81.

La continuazione del conflitto mondiale rese ancora più difficile la diffusione del servizio merci e la nomina di nuovi corrispondenti. Tuttavia nell'America del Nord il Banco fece undici nuove nomine, mentre dovette rinunciare all'opera di dieci corrispondenti, le cui ditte risultarono per la maggior parte non essere in regola con la legislazione bancaria locale. E, superate infine non brevi difficoltà, riuscì, previo decreto ministeriale, ad istituire una seconda Agenzia in Chicago (854, South Halsted), agenzia che, inaugurata il 4 maggio 1917, funziona con autonomia e giurisdizione negli Stati del Centro, dell'Ovest e del Sud.

NOTIZIE SULL'EMIGRAZIONE E SUL LAVORO

STATI UNITI

Colonizzazione agricola. — Essendo, com'è noto, l'agricoltura una potente fonte di ricchezza per gli Stati Uniti, il Governo americano incoraggia sotto tutte le forme la colonizzazione agricola, e specialmente questa viene incoraggiata tra gli italiani, che rappresentano il tipo migliore dell'agricoltore. E dovendosi convenire che la colonizzazione agricola è la migliore sistemazione dell'attività, dell'energia e della costanza al lavoro italiano in terra straniera, occorre che il nostro Governo, a sua volta, coadiuvi quello americano e sorregga in pari tempo adeguatamente la nostra emigrazione agricola negli Stati Uniti, rendendo agevole al futuro colono italiano la conoscenza di molte delle informazioni accurate, che il Dipartimento dell'agricoltura di Washington va pubblicando sulle diverse imprese agricole, ed anche tutte quelle notizie, che si possono avere sugli agricoltori italiani nella Confederazione, e sul loro maggiore o minore successo nelle singole intraprese rurali.

Per l'immigrazione negli Stati Uniti. — Già nel dicembre dello scorso anno, il Comitato parlamentare per l'immigrazione, riunitosi a Washington, aveva discusso l'opportunità di presentare leggi che impedissero un'immigrazione troppo numerosa nel territorio degli Stati Uniti, ed il Burnett aveva dichiarato al Comitato stesso che avrebbe presentato un progetto di legge in proposito. Frattanto però leggevasi nel *New York Times* una comunicazione del Dipartimento Federale del Lavoro sulle buone condizioni in cui si trovava il mercato del lavoro negli Stati Uniti, malgrado la trasformazione in corso e malgrado soprattutto la rapida smobilitazione dell'esercito.

La tendenza a limitare l'immigrazione della mano d'opera nel territorio della Confederazione assunse tuttavia vaste proporzioni, e vennero presentati al Congresso due progetti: uno del citato Burnett, in base al quale l'immigrazione, salvo qualche eccezione,

dovrebbe venir proibita per almeno quattro anni, e l'altro dell'on. Lufkin, col quale si chiede che l'immigrazione sia proibita per due anni solamente.

I Comitati d'immigrazione del Congresso, esaminando il progetto che in seno ad essi ha avuto la prevalenza, vi hanno introdotto alcuni emendamenti, in forza dei quali viene permessa l'immigrazione negli Stati Uniti ai parenti degli stranieri ivi già naturalizzati o residenti. Il Burnett propone inoltre che la questione della doppia cittadinanza sia definita dal Congresso della pace, trovando intollerabile che dei naturalizzati americani siano costretti ad arruolarsi negli eserciti dei loro paesi d'origine, che potrebbero essere anche paesi nemici. È stata pertanto grandemente facilitata la naturalizzazione degli stranieri arruolati nell'esercito americano, e secondo la stampa sarebbero già stati naturalizzati 160.000 soldati.

È da prevedere che al Congresso il progetto Burnett non avrà serie opposizioni, o tutt'al più che dovrà essere modificato; dopo di che avrà la necessaria approvazione.

Legislazione contro gli oziosi. — Ai lamenti generali degli agricoltori e degli industriali negli Stati Uniti per la insufficienza della mano d'opera, le organizzazioni lavoratrici opponevano come invece tale mano d'opera abbondasse, e che la deficienza numerica dipendesse solo dal fatto che essa era male distribuita. Durante il periodo bellico poi, essendo stata la coscrizione militare limitata da principio ai giovani dai 21 a 31 anni, ne conseguiva che vi era un largo margine per un numero considerevole d'individui, affatto alieni da un'occupazione lavorativa. Fu appunto per combattere tale inclinazione alla disoccupazione volontaria da parte di oziosi, che vennero approvate in alcuni Stati dell'Unione delle leggi per il lavoro obbligatorio. Bisogna però subito osservare che, nell'applicazione, tali leggi offrono non poche difficoltà, specialmente per distinguere gli oziosi dai disoccupati propriamente detti. Esse poi non mancheranno di esercitare in questo periodo post-bellico, pel fatto che probabilmente continueranno ad avere ancora vigore, una influenza sulla richiesta di mano d'opera agli Stati Uniti e quindi sopra una futura immigrazione dall'Europa.

Tra i primi Stati ad approvare leggi di simile natura furono il Maryland, la Virginia occidentale ed il New Jersey, e siccome quest'ultimo Stato confina con quello di New York, anche nel territorio newyorkese venne approvata una legge per difendersi dall'invasione di *loafers* (fannulloni) provenienti dal New Jersey.

Nel Maryland fu solo dopo circa un anno che la "Compulsory Labor Law" (legge sul lavoro obbligatorio, entrata in vigore nell'agosto 1917, richiamò l'attenzione degli altri Stati dell'Unione. Per essa legge tutte le persone di sesso maschile, in età da 18 ai 50 anni, capaci al lavoro, e che non abbiano un'occupazione regolare, permanente o di riconosciuta utilità pratica ("...regularly or continuously employed or engaged in any lawful and useful business, occupation, trade or profession of any kind...."), devono iscriversi in apposito registro depositato presso le diverse corti locali.

Al Governatore dello Stato è data facoltà di assegnare, ove lo creda opportuno, tali disoccupati a lavori di carattere pubblico o privato, secondo le loro particolari attitudini e tale occupazione essi debbono accettare con la paga corrente nello Stato per quel dato genere di lavoro. Sono solamente esonerati dall'iscrizione gli studenti e coloro che stanno preparandosi ad una carriera commerciale od industriale; quelli che sono disoccupati per disaccordo con i loro padroni, ed inoltre coloro abitualmente occupati in lavori che si eseguono in una particolare stagione dell'anno, nella città di Baltimora o nella contea di Allegheny.

Abbiamo riportato le caratteristiche principali della legge suddetta nel Maryland, pel fatto che possiamo ritenerla come un tipo, che servirà molto probabilmente alla compilazione di leggi simili negli altri Stati dell'Unione.

Frattanto è della massima importanza far rilevare come l' "American Federation of Labor" abbia sino ad ora permesso l'approvazione di tali disposizioni legislative, mentre è notorio che, se essa avesse voluto, avrebbe potuto impedirlo. Non opponendo ostacoli a tale legislazione, è segno che la Federazione Americana del Lavoro ha riconosciuto esistente, nei vari momenti in cui vennero approvate le suddette leggi, una grande scarsezza di mano d'opera, preferendo con ciò d'impiegare un forzato crumiraggio, onde impedire che il Congresso potesse e possa adottare altri mezzi eroici (importazione di mano d'opera asiatica).

Mano d'opera messicana. — Già nella primavera del 1918, una circolare del " Bureau of Immigration „ del Dipartimento del Lavoro di Washington agli ispettori di confine, li autorizzava ad ammettere immigranti analfabeti e vincolati da contratti di lavoro, i quali si fossero recati nel territorio confederale per i raccolti agricoli.

Tale deroga alla vigente legge sull'immigrazione si applicava solo ai lavoratori provenienti dal Canada e dal Messico, e traspariva in modo evidente, dalle disposizioni della circolare suddetta, come nel Commissariato generale dell'immigrazione fosse la preoccupazione, che tale mano d'opera rimanesse negli Stati Uniti per oltre sei mesi, e, in aggiunta, che venisse impiegata esclusivamente, ed anche solo in uso di estrema necessità di braccia, nei lavori agricoli. Per ovviare a tale preoccupazione una disposizione prescriveva che l'assuntore di quella mano d'opera dovesse porre nel contratto relativo, che parte della paga di simili braccianti fosse depositata nelle Casse postali federali per essere consegnata all'operaio nel momento in cui esso lasciava effettivamente gli Stati Uniti per il viaggio di ritorno.

Si veniva quindi già disegnando un nuovo orientamento nella politica di immigrazione nella Confederazione, movimento secondato dall' " American Federation of Labor „, essendo questa, com'è noto, una cosa sola col " Bureau of Immigration „ del Dipartimento del Lavoro.

Frattanto l'ammissione dei lavoratori messicani venne agevolata da ulteriori disposizioni emanate con successiva circolare dell'ottobre scorso del " Bureau of Immigration „. Gli Ispettori d'immigrazione, secondo tale circolare, devono tener conto principalmente dell'occupazione a cui sono destinati i lavoratori suddetti, e quindi l'ammissione di questi non è più discussa coi criteri di severità richiesti dalla legge sull'immigrazione. Inoltre, i messicani immigranti vengono distinti in due classi, a seconda che sono già muniti di contratto di lavoro per indicati agricoltori, ed in tal caso vengono lasciati proseguire per la loro destinazione, oppure sono privi di qualsiasi contratto, ed in quest'ultima contingenza non vengono respinti, ma avviati ad uffici di collocamento federali, i quali li distribuiscono fra le diverse agenzie

di collocamento, assicurandosi che queste ultime non facciano pagare nessuna commissione agli emigranti.

Quest'orientamento di relazioni nuove in materia di lavoro ha preso soprattutto importanza per la conferenza panamericana del lavoro, tenuta a Laredo nel Texas dal 3 al 6 dicembre scorso, e che si può considerare come preliminare d'un vero e proprio Congresso panamericano delle organizzazioni di lavoro. La creazione di nuove relazioni nel campo del lavoro, soprattutto tra l' " American Federation of Labor „ e la " Confederación Obrera Mexicana „, sarebbe lo scopo della conferenza. Come vedesi, la questione assume un'importanza di non lieve momento anche per la mano d'opera europea, e specialmente italiana, emigrante negli S. U. Vedremo come si succederanno gli eventi in proposito, ora che la guerra è finita. L'opera dell' " American Federation of Labor „ è stata diretta principalmente nel Messico e se ne possono trarre tre illazioni:

O si vuole distruggere la concorrenza delle mercedi, visto che il peone messicano durante la guerra ha debordato più di prima in cerca di buon lavoro negli S. U. meridionali, organizzandolo o facendolo membro della Federazione operaia americana, perchè ne riconosca e sostenga la disciplina;

O si vuole sostituire l'emigrazione americo-latina all'emigrazione europea;

Oppure si cerca di creare tra i due paesi, per mezzo delle masse operaie, quelle buone relazioni indispensabili allo sfruttamento delle enormi concessioni minerarie messicane, nelle quali il capitale americano è fortemente investito.

— Il Dipartimento del Lavoro degli Stati Uniti annunziò, nell'ultima decade di dicembre, la sospensione dell'immigrazione della mano d'opera dal Messico e dalle Indie Occidentali, e comunicò, inoltre, che i permessi già rilasciati cessavano d'essere validi a partire dal 15 gennaio e che i sudditi esteri immigrati negli Stati Uniti temporaneamente per le lavorazioni belliche sarebbero stati gradualmente rimpatriati. Fu vietata pure l'immigrazione dal Canada della mano d'opera. Per il momento venne ancora permessa quella della mano d'opera scelta, purchè fosse dimostrato che questa non aveva lavoro nel Canada.

La mano d'opera dopo la guerra. — Volendo tratteggiare brevemente le condizioni del mercato del lavoro negli S. U. in questo dopo guerra, accenneremo come le industrie americane non si preoccupino molto della mano d'opera specializzata (*skilled labourers*), sia per quel che riguarda l'offerta di essa, sia per quel che riguarda le mercedi. Col loro spirito eminentemente pratico, le imprese industriali nella Confederazione operano, in tempo certo minore che in Europa, la trasformazione delle loro industrie dal piede di guerra a quello di pace. Un fattore invece che merita la nostra attenzione è la mano d'opera comune (*common labor*), la quale, scarsa durante la guerra, tale si conserverà ancora pel fatto che molti lavoratori non specializzati, improvvisatisi per le necessità belliche meccanici e tornitori, non ritorneranno facilmente alla primitiva occupazione di terrazzieri od al bracciantato rurale, e perchè molti lavoratori vogliono ora ritornare a vedere le patrie contrade. Questa scarsezza di mano d'opera comune crea una situazione ogni giorno più imbarazzante, della quale si lamentano innanzi tutto gl'industriali, ed è costretta a riconoscerlo anche l' "American Federation of Labor".

Mentre però gli industriali non vedono il rimedio alla situazione che nella immigrazione e si preoccupano che questa non possa affluire dall'Europa in quantità considerevole, la Federazione Americana del lavoro sostiene sempre il suo punto di vista, vale a dire che la mano d'opera è sufficiente negli S. U. ed è solo mal distribuita. Secondo essa, se una forte organizzazione (la quale non può essere che di Stato) potesse controllare i movimenti di questa mano d'opera e ne monopolizzasse il collocamento, distribuendola con criteri di opportunità dove essa è maggiormente necessaria e dove meglio può produrre per le sue qualità intrinseche, regolando le ore di lavoro, fissando le mercedi, ecc., eliminando quindi la concorrenza fra le varie imprese produttrici, industriali ed agricole, ed abolendo il libero mercato del lavoro, si troverebbe allora che la mano d'opera di cui gli S. U. possono disporre è sufficiente, e che non c'è bisogno dell'immigrazione di elementi ignoranti ed indisciplinati, che tendono a restringere il tenore di vita del lavoratore americano.

Il Dipartimento del Lavoro (che equivale in simile questione alla "American Federation of Labor") fece già molto in tal

senso durante la guerra, monopolizzando quasi tutto il mercato del lavoro, e adottando il principio dell'immigrazione temporanea, in certe epoche fissate, dal Messico, dal Canada, da Porto Rico.

Non è possibile dire quale sarà la sorte degli sforzi che la Federazione Americana del Lavoro va facendo al riguardo, ma molto probabilmente non sarà possibile in tempo di pace ed in un paese eccezionalmente libero come gli S. U. una simile statizzazione del lavoro, per quanto rimarrà sempre nello Stato o nella municipalità tanto di potenza, da contrattare, dirigere ed organizzare gli uffici di collocamento, sia dipendenti da istituzioni, sia dipendenti da privati, e che continueranno ad esistere per necessità di pubblica economia.

La giornata lavorativa di otto ore. — Com'è noto, anche nel periodo antebellico, tale questione, della massima importanza nel campo del lavoro, era stata ampiamente agitata e discussa, conducendo all'approvazione, in vari Stati dell'Unione, di leggi limitanti la giornata lavorativa ad 8 ore. Per quel che riguarda però l'intera Federazione nord-americana, è noto come non esista legge federale in proposito, se non per i cantieri militari dell'esercito e della marina e per le ferrovie (Adamson law). Il " Comitato nazionale dei lavori di guerra „ (" National War Labor Board „), istituito negli S. U. sin dall'aprile del decorso anno con la funzione precipua di conciliatore nelle vertenze tra capitale e lavoro, e che non si era ancora pronunciato in materia di ore di lavoro, pronunciava nel settembre successivo una decisione importante al riguardo, venendo a colmare una lacuna legislativa, poichè essa avrebbe avuto potere di legge. E perchè di legge appunto essa decisione avesse anche la forma, venne chiamato a stenderla un " umpire „ o arbitro tecnico, nella persona di un giudice della Corte Suprema Federale.

La vertenza in cui il Board doveva giudicare era sorta tra la " Wheeling Mold and Foundry Co. „, di Wheeling W. VA., ed i suoi operai, i quali minacciavano di scioperare, se la Compagnia non riduceva da nove a otto le ore di lavoro (che è realmente pesante) e non stabiliva adeguati compensi per le ore straordinarie, quando a queste si dovesse necessariamente ricorrere.

Crediamo utile trascrivere nella traduzione italiana il testo

del verdetto steso dal Giudice Walter Clark: " Ai modellatori impiegati dalla " Wheeling Mold and Foundry Co. „ non sarà richiesto, nè permesso di lavorare più di otto ore al giorno, eccetto in casi di speciale, urgenza e tale eccezione sarà disciplinata dalle seguenti regole:

" 1° Per le ore straordinarie di lavoro gli operai riceveranno la paga solita, più il 50 % e doppia paga nei giorni festivi.

" 2° L'importanza dell'urgenza e quindi il numero delle ore straordinarie richieste, sarà fissato dalla Direzione dello stabilimento d'accordo con una rappresentanza degli operai.

" 3° A tale scopo sarà costituito nell'officina un Comitato permanente composto di quattro membri, due appartenenti alla Direzione e due scelti dagli operai „.

Il giudice viene quindi a motivare la sua decisione basandosi sui principî fondamentali a cui il " National War Labor Board „ si doveva ispirare nella sua opera, e sulle parole stesse dal Presidente, pronunciate dinanzi al Congresso il 29 agosto 1916, quando sosteneva nell'interesse dei ferrovieri l'approvazione dell' " Adamson Law „ più sopra citata: " Tutto lo spirito dei tempi e l'evidenza preponderante della moderna economia nazionale parlano per una giornata lavorativa di otto ore „.

Non sfuggirà certamente agli studiosi l'importanza grandissima che tale decisione del " National War Labor Board „ avrà nel campo del lavoro agli Stati Uniti.

Importanti conseguenze infatti non tardarono a farsi sentire, poichè subito la " United States Steel Corporation „, che conta nelle molte sue fabbriche ben 275 mila operai, ha deciso di istituire la giornata lavorativa di 8 ore; ed altre Compagnie dell'acciaio, come la " Lackawanna Steel Co. „, la " Republic Iron and Steel Company „, la " Youngstown Sheet and Tube Co. „, la " Midvale Steel Company „, hanno promesso di fare altrettanto.

La giornata di lavoro per le acciaierie era di 10 ore e la paga per gli operai comuni di 42 centesimi di dollaro per ora. La diminuzione quindi di due ore di lavoro al giorno significa una nuova spesa fortissima per la Compagnia, la quale dal principio della guerra aveva già concesso ben sei aumenti di paga, portando questa al doppio di quanto gli operai usavano ricevere in tempi normali.

Sarà interessante leggere fra qualche mese la cifra corrispondente alle paghe operaie nel bilancio della " S. U. Steel Corporation „: cifra che da doll. 263.385.502 nel 1916 era salita già nel 1917 a doll. 347.370.400.

Da quanto si è detto è facile desumere che il provvedimento di ridurre ad otto le ore di lavoro sta per essere adottato prestissimo in tutti gli Stati Uniti: il che l' " American Federation of Labor „ non aveva mai potuto ottenere in tanti anni di tentativi con progetti di legge federali proposti al Congresso.

Altre importanti decisioni si attendono ancora da questo tribunale supremo che si chiama " National War Labor Board „, che si è sostituito dittatoriamente al Congresso ed al quale con disciplina mirabile s'inchinano capitale e lavoro.

Il movimento che negli S. U. si era manifestato nel campo del lavoro, riguardo alla giornata di otto ore, andò accelerandosi negli ultimi due anni e specialmente, come già dicemmo, dopo l'istituzione del " National War Labor Board „, il cui programma è connesso appunto all'adozione delle otto ore di lavoro. Per quanto, seguendo il suddetto movimento, non sia sempre possibile distinguere, nei rapporti ed in altre sorgenti d'informazioni, in che misura sia diffusa la pura e semplice applicazione del principio delle otto ore, significativa per gli operai un'effettiva riduzione di lavoro e nello stesso tempo di salario, e l'applicazione dello stesso principio, tenendo conto però delle ore straordinarie pagate con salari supplementari all'infuori delle otto ore regolamentari, si può tuttavia ritenere che ormai sia stato interamente accettato nelle Confederazioni il principio medesimo delle giornate di lavoro più breve che per lo innanzi. Secondo la " Monthly Labor Review „ del settembre 1918, il numero dei salariati che usufruirono nella Confederazione delle otto ore di lavoro negli anni 1915, 1916, 1917 e nel primo semestre del 1918 furono 1.448.532, e più propriamente durante il 1917 ed il primo semestre dell'anno seguente in cui il movimento andò accelerandosi, percepirono la paga di ore straordinarie di lavoro, furono 935.000.

Gli Uffici pubblici di collocamento nel Massachusetts. —

Il rapporto 16 dicembre 1916 - 31 dicembre 1917, sui *Public Employment Offices*, redatto dall'Ufficio di statistica dello Stato

del Massachusetts, compilato con cura come i precedenti, offre campo ad utili considerazioni. Lo Stato del Massachusetts, infatti, fu il primo ad adottare, da ben dieci anni, la statizzazione, su larga scala ed in modo serio, dell'opera di collocamento al lavoro, e gli studi che si sono fatti colà per il passato sulle condizioni operaie (si ricordino quelli che riguardavano i tessitori all'epoca dei famosi scioperi di Lawrence, Mass.) superano di gran lunga in accuratezza quanto in materia fu pubblicato negli Stati dell'Unione. Nel resoconto la parte più importante è fatta naturalmente al rapporto dell'Ufficio di collocamento della città di Boston.

Mentre gli Uffici simili della città di New York tendono sempre a creare l'impressione che vi sia su questa piazza continua disoccupazione, l'Ufficio di Boston dice chiaramente che la domanda di mano d'opera si è mantenuta per tutto l'anno, di gran lunga superiore al numero di uomini disponibili, specializzati o no (*skilled* o *unskilled labourers*). Anzi, il rapporto dice che la domanda più forte fu proprio di *able-bodied labourers* (lavoranti comuni, appunto del tipo che è fornito comunemente dalla nostra emigrazione), ai quali si offrivano paghe da 18 a 25 dollari la settimana, in confronto dei 10-12 dollari che percepivano una volta.

Analfabetismo, infortuni sul lavoro ed agricoltura. — Nell'*Annual Report of the Industrial Commission* (Dipartimento del lavoro dello Stato di New York) per l'anno fiscale 1916-1917, e più propriamente nel *Report of Bureau of industries and immigration*, troviamo dati non privi d'interesse.

Innanzitutto, vengono in esso rapporto ritenuti come fatti indiscussi, che le industrie dello Stato di New York non potevano continuare a prosperare utilmente se non in dipendenza della mano d'opera straniera, e che la produttività agricola della regione dipendeva, nelle circostanze d'allora, dal ripopolamento dei poderi disertati per la guerra, con agricoltori di altre nazioni.

E siccome, dopo l'entrata in guerra degli S. U., solo in esiguo numero lavoratori stranieri immigravano nel territorio confederale e rispettivamente nello Stato di New York, ne derivava una notevole deficienza della mano d'opera straniera, mentre diminuiva

pure quell'indigena, e sorgeva il difficile problema per la sostituzione della mano d'opera mancante.

Statistiche compilate dall'Ispettore capo dell'Ufficio Industrie ed Immigrazione, durante l'anno fiscale in questione ed in base a 4000 interviste personali con operai stranieri chiedenti indennità d'infortunio, provarono che ben il 70 % del numero complessivo degli infortunati che accedevano alla " Commissione Industriale governativa „ non comprendeva la lingua inglese, e che la maggior parte di questi infortuni era appunto dovuta a questa ignoranza dell'idioma straniero.

Per quel che concerne l'agricoltura, nelle 60.000 fattorie dello Stato di New York, erano occupati due milioni di lavoratori, dei quali circa 1.600.000 stranieri; di questi ultimi ben 400.000 erano analfabeti ed 800.000 non comprendevano, nè parlavano la lingua inglese.

Per rimediare a tale stato di cose, ostacolante ogni progresso industriale, e cagione, durante la guerra, di difficoltà nella sostituzione della mano d'opera infortunata, nel rapporto in questione venne propugnata la diffusione della lingua inglese fra gli stranieri, istituendo anche scuole adatte nelle campagne. E siccome, in una riunione del *National Committee of One Hundred*, i delegati dei provveditorati scolastici di Rhode Island, Massachusetts, Connecticut, Michigan e della città di New York convennero che le scuole serali non davano i frutti, che erasi in diritto di ottenere, e non risolvevano il problema, l'ispettore capo relatore propose di dar sanzione di legge alla raccomandazione fatta nel 1914 dall'Ufficio delle industrie e dell'immigrazione, dichiarando obbligatoria la frequenza scolastica per gli stranieri analfabeti, aventi più di 16 anni d'età e residenti nello Stato di New York.

Esistendo una stretta relazione tra analfabetismo, accidenti sul lavoro ed indennità d'infortuni, ed avendosi, per la diminuzione notevole di mano d'opera in seguito ad accidenti sul lavoro, una spesa di 35.000.000 di dollari annui, di fronte ad oltre 360.000 infortuni, la diffusione della lingua inglese tra la mano d'opera straniera segnerebbe un beneficio per l'operaio, il soprastante, l'impresario e lo Stato, promovendosi in tal modo il benessere pubblico.

Il rapporto esamina indi più partitamente la questione della mano d'opera agricola, constatando innanzi tutto come l'arresto dello sviluppo delle coltivazioni e delle industrie agrarie fosse, durante la guerra, attribuibile in larga misura alla trascuratezza dello Stato di New York verso la popolazione straniera. La crescente supremazia manifatturiera, che attrasse la giovane mano d'opera dai distretti rurali alle città, dalle fattorie alle botteghe, produsse una continua, costante diminuzione nella coltivazione delle terre produttive, risultandone mancanza di derrate alimentari e improduttività di milioni di acri di terre fertili, entro il territorio statale. In New York, su un totale di 22.030.367 acri di terreno coltivabile, solamente 8.250.000 erano coltivati, e su una popolazione di 10.250.000 individui solo 375.000 erano adibiti a lavori agricoli. La massa degli emigranti provenienti dall'Austria-Ungheria, dall'Europa meridionale e dalla Russia, residenti a New York, per quanto costituenti mano d'opera strettamente rurale, fu tuttavia impiegata per la più gran parte in occupazioni industriali, errando di luogo in luogo a seconda della richiesta di mano d'opera. Essa affolla grandi centri industriali, mantenendosi straniera alla lingua del paese, alle idee, alla vita ed agli ideali americani, e senza qualche probabilità di essere assimilata dalla popolazione indigena. Per queste ragioni migliaia di tali immigrati rimpatriano, portando seco milioni di dollari. Solo un piccolo numero di essi nell'ultimo ventennio sono divenuti proprietari di poderi, divenendo fonti di benessere per la nazione, mediante la loro laboriosità nella coltivazione dei campi e degli ortaggi e nell'allevamento del bestiame. Le ragioni per cui solo una così piccola proporzione di immigranti è diventata proprietaria di poderi e si è installata nelle campagne sono: 1° che gli immigrati furono vittime di speculatori; 2° la mancanza di facilitazioni per apprendere la lingua inglese; 3° la somma rilevante che occorre per l'acquisto dei terreni e dei moderni strumenti agricoli. La possibile rimmigrazione dopo la guerra di parecchi milioni di stranieri residenti negli S. U. renderà ancora più deficiente la capacità del mercato di lavoro americano ed inoltre gli emigranti non otterranno, dai loro Governi, se abili al lavoro, il permesso di ritornare in America. Il fare degli immigrati dei proprietari di terreni, innanzi

che si verifichi l'esodo di essi, riescirebbe il solo logico espediente per trattenere in America essi ed il loro denaro.

La Divisione informazioni dell'Ufficio di immigrazione. —

— In relazione coll'estendersi del servizio statale di collocamento nella Confederazione, la Divisione informazioni, autorizzata dall'art. 30 dell'*Immigration Act*, venne considerata come il nucleo di un'organizzazione amministrativa, ed il personale di essa fu aggregato al Servizio di collocamento pel periodo dal 13 dicembre 1917 sino alla chiusura dell'anno fiscale 30 giugno 1918. Il 10 luglio 1918 il ministro del lavoro decretò la ricongiunzione della Divisione informazioni all'Ufficio d'immigrazione, ripristinandone le funzioni come erano in origine determinate dalla legge.

BRASILE

Movimento migratorio. — Riportiamo più sotto due tabelle indicanti il movimento migratorio nel porto di Santos durante l'anno 1917.

Dal primo prospetto, che riguarda il movimento dell'immigrazione, si rileva anzitutto che sul totale degli emigranti arrivati (22.995) vi sono 1246 di nazionalità brasiliana provenienti da altre località del Brasile.

Degli emigranti di altre nazionalità la prevalenza è tenuta dagli Spagnuoli (9400 emigranti), ai quali seguono prima gli Italiani (4492), e poi i Giapponesi (3910). La maggior parte di questi immigrati è data da operai agricoli, ed è notevole come la mano d'opera rurale giapponese equilibri quella italiana. Notasi pure come si sia verificata, nell'anno di guerra cui si riferisce la statistica, una immigrazione discretamente rilevante di Portoghesi dall'Europa (1883 emigranti) mentre della massa degli italiani e degli spagnuoli sbarcati a Santos, il contingente maggiore proveniva dall'Argentina (4003 italiani e 7551 spagnuoli), e solo un piccolo nucleo dall'Europa.

Per quanto riguarda il movimento di uscita dal porto di Santos gli Spagnuoli conservano la prevalenza (3494 emigranti), il secondo posto è preso dai Portoghesi (2183), ed il terzo dagli Ita-

liani (1721), mentre i Giapponesi dettero un lieve contingente (152 emigranti) alle partenze, specialmente avuto riguardo al numero dei loro connazionali sbarcati nello stesso anno a Santos. Si osserva come la cifra degli Italiani e dei Portoghesi imbarcati sia maggiore per l'artigianato in genere (452 italiani e 117 portoghesi) che per gli agricoltori (351 italiani e 112 portoghesi), come pure maggiore, e considerevolmente, è il numero degli emigranti di queste due nazionalità esercitanti professioni diverse dal lavoro rurale e dall'artigianato (1954 portoghesi e 918 italiani).

Sul totale degli emigranti usciti dal porto di Santos 3959 rimpatriarono nei paesi di origine; 3010 si trasferirono nell'Argentina e 2382 in altre località del Brasile.

Degli italiani rimpatriarono il 54 per cento, si trasferirono nell'Argentina il 32 per cento e in altre località del Brasile il 12 per cento.

I portoghesi rimpatriarono in misura del 69 per cento; si trasferirono in altre località del Brasile il 20 per cento e nel Nord America e nell'Argentina rispettivamente il 5 per cento.

Gli spagnuoli rimpatriati asciesero a 39 per cento, nell'Argentina si recarono il 55 per cento, nel Brasile il 2 per cento.

Riassumendo, e facendo astrazione degli emigranti di nazionalità brasiliana arrivati e partiti dal porto di Santos, si è avuto nel 1917 un movimento di 30,067 emigranti di differenti nazionalità, 21,749 arrivati e 8318 partiti, questi ultimi nella misura di 38 su 100 arrivati.

Emigranti entrati nel porto di Santos durante l'anno 1917

NAZIONALITÀ	TOTALE di ogni nazionalità	PROFESSIONE			PROVENIENZA					
		Agricoltori	Artigiani	Diversi	Europa	Asia	Africa	Nord America	Argentina	Porti del Brasile
Argentini	880	338	4	49	1	.	.	.	372	7
Austriaci	13	4	3	6	.	.	.	.	7	6
Belgi	21	3	6	12	15	.	.	.	5	1
Brasiliani	1,246	88	56	1,162	76	.	.	.	115	1,017
Cileni	12	10	1	1	.	.	.	.	12	.
Francesi	117	72	8	37	16	.	.	.	96	5
Giapponesi	3,910	3,829	1	80	19	3,885	.	.	48	8
Greci	28	8	1	14	1	.	.	1	13	8
Inglese	19	5	1	13	1	.	.	.	13	5
Italiani	4,462	3,873	112	807	204	.	.	3	4,008	282
Nord Americani	4	.	2	2	.	.	.	.	1	3
Olandesi	1	.	.	1	.	.	.	.	.	1
Portoghesi	2,680	1,205	149	1,276	1,883	.	.	1	370	355
Russi	241	120	17	104	2	.	.	2	186	5
Spagnuoli	9,400	8,482	87	881	1,674	.	.	.	7,571	140
Svizzeri	18	11	4	3	2	.	.	.	13	3
Turchi	146	3	1	142	.	.	.	1	94	51
Altre nazionalità	322	171	10	141	8	.	.	.	180	134
TOTALI	22,995	18,217	463	4,315	3,902	3,885	71	8	13,102	2,077

Emigranti usciti dal porto di Santos durante l'anno 1917

NAZIONALITÀ	PROFESSIONE			DESTINAZIONE					
	Agricoltori	Artigiani	Diversi	Europa	Asia	Africa	Nord America	Argentina	Porti del Brasile
Argentini	89	.	129	.	.	.	.	162	6
Austriaci . . . . .	.	2	7	.	.	.	.	8	6
Belgi . . . . .	.	.	4	.	.	.	.	2	2
Brasilliani	76	84	948	25	.	1	7	48	977
Cileni	2	.	8	.	.	.	.	10	.
Francesi	13	.	71	48	.	1	.	17	19
Giapponesi	88	.	69	.	100	.	.	33	19
Greci	5	.	12	6	.	1	1	2	7
Inglese . . . . .	.	.	12	5	.	1	.	1	5
Italiani	351	452	918	941	.	1	3	563	213
Nord Americani	1	1	8	.	.	.	1	4	5
Olandesi . . . . .	.	.	6	2	.	.	.	2	2
Portoghesi	112	117	1.954	1.509	.	.	114	105	454
Russi	15	4	100	6	.	.	27	43	43
Spagnuoli	1.641	6	1.847	1.370	.	8	18	1.922	175
Svizzeri . . . . .	.	.	5	2	.	.	.	2	1
Turchi	17	.	173	70	.	.	2	47	71
Altre nazionalità	10	17	107	.	.	.	1	44	89
TOTALI	2.365	683	6.378	3.984	100	13	175	3.010	2.094
TOTALE	9.876								

Note demografiche sulla capitale paulista. — Negli ultimi cinque lustri l'antica capitale dei *bandeirantes* subì la maggiore trasformazione della sua già lunga storia di 364 anni. L'area urbana si estese rapidamente, le abitazioni si distesero per valli e colline, si rinnovarono le genti, si mutarono i costumi.

In questo periodo il secolare borgo di Anchieta ci si presenta come uno dei più caratteristici esempi di città - funghi dei *yankees*. Il suo sviluppo, a salti, con l'affluenza degli stranieri, e l'intensificazione della ricchezza industriale sono meravigliosi. L'entità dello sviluppo risulta dall'esame del presente prospetto della popolazione e delle proprietà edilizie:

Anni	Popolazione	Casa
1890	64,939	10,012
1895	184,145	18,505
1900	239,820	21,656
1905	300,569	25,976
1910	375,324	32,914
1915	472,728	53,132
1916	487,223	54,818
1917	501,237	55,356

Dal 1890 al 1895 la popolazione del Municipio si quadruplicò, in conseguenza delle grandi schiere d'immigranti italiani arrivati in città. Il censimento statale del 1893 già indicava 130,775 anime, ossia il doppio della cifra accertata nel 1890. La proporzione continuò sino al 1897. Basta dire, che soltanto nel 1895 l'*Hospedaria dos Immigrantes* ricevè 104,122 immigranti, di cui 39,285 rimasero nella Capitale. E siccome questi stranieri erano quasi tutti italiani, la città acquistò aspetto italiano, predominando nel popolo la lingua di Dante.

Diminuita la immigrazione a datare del 1900, la popolazione, rinforzata da elementi sani e vigorosi, cresce principalmente per l'eccesso della natalità sulle morti. Contemporaneamente la massa straniera si nazionalizza per la permanenza in paese e per l'istruzione ricevuta da quelli nati nel luogo.

Tra il 1910 e il 1915, l'afflusso dei Portoghesi ridiventò notevole, favorendo lo sviluppo dell'elemento di origine lusitana, che tempera il cosmopolitismo del paese.

Con le perturbazioni della guerra europea la popolazione ebbe un declivio violento nel 1915, come risulta da tutte le manifestazioni della vita urbana. Quasi cessò l'immigrazione, molti stranieri partirono per prestare servizio militare in patria e l'attività economica subì una sensibile depressione. Ma nel 1916 la popolazione ricominciò ad aumentare, le nascite crebbero, vi fu un saldo vitale di 9768 anime e fu ripreso il cammino evolutivo verso un brillante avvenire.

In questa città si verificò, alla fine del 1917, un avvenimento di grande importanza. All'inizio del suo 364° anno di esistenza, essa completò il suo primo mezzo milione di abitanti, come risulta dal calcolo della sua popolazione in base ai dati demografici di cui si dispone.

Per mettere in evidenza i mutamenti verificatisi nel movimento demografico, è bene confrontare i dati del 1900 con quelli del 1917:

Nel 1900: popolazione 239,820.

Matrimoni	1,284	—	5,35	} per mille abitanti
Nascite	8,682	—	31,2	
Morti	4,537	—	18,91	

Nel 1917: popolazione 501,237.

Matrimoni	3,564	—	7,1	} per mille abitanti
Nascite	17,598	—	35,1	
Morti	8,008	—	15,9	

Per l'ultimo anno non sono inclusi i 1028 nati morti. Come si vede, la percentuale di nuzialità diventò più favorevole. Quella della natalità quasi non variò. Quella della mortalità diminuì, invece, in modo sensibile, equiparandosi a quella delle più salubri città europee.

Segnaliamo un fatto degno di nota. Sino al 1900 la differenza tra il numero delle nascite e il numero delle morti era inferiore a quest'ultimo, mentre oggi lo supera, avendo raggiunto il numero di 9950 anime nel 1917, dando un notevole aumento alla popolazione.

Se compariamo la demografia sampaulista con quella del Distretto federale rileviamo per quest'ultimo quanto segue nel 1917:

Popolazione 908,819 abitanti.

Matrimoni	6,738	--	6,31	} per mille abitanti
Nascite	30,092	--	33,11	
Morti	21,508	--	23,63	

Le percentuali sampauliste di nuzialità e di natalità sono molto più vantaggiose di quelle della città di Rio. La percentuale della mortalità colloca San Paolo nella categoria delle città salubri, mentre colloca Rio al livello delle insalubri. E la sorprendente differenza dei nati sui morti supera quella della capitale anche presa all'ingrosso.

In tal modo, l'accrescimento della rinnovata metropoli paulista risulta vigoroso e pieno di promesse. Se l'aumento continuerà nella stessa proporzione, la capitale paulista fra 17 anni avrà raggiunto un milione di abitanti.

La mano d'opera nel Brasile durante la guerra. — Nel "Boletin n. 95" del "Consejo Superior de Emigración" spagnuolo sonvi non trascurabili dati sulle condizioni della mano d'opera al Brasile durante la guerra. Premesso, che l'importanza numerica della corrente emigratoria verso quella Confederazione sud americana subì naturalmente, nel corso del periodo bellico, una diminuzione (da 82.000 immigranti nel 1914 a 32.000 nel 1915 e 34.000 nel 1916), specialmente dopo l'intervento dell'Italia nel conflitto, pone in evidenza come i produttori brasiliani, di fronte all'aumentata richiesta dall'estero dei prodotti elementari, abbiano ricorso con vantaggio alla mano d'opera indigena, fenomeno interessante, perchè l'opinione corrente crederebbe che la prosperità del Brasile fosse legata all'afflusso di mano d'opera immigrata.

Dopo la rivoluzione del 1888, che modificò le basi della struttura sociale del paese, in conseguenza della liberazione degli schiavi, parve che la immigrazione solamente potesse offrire il mezzo di risolvere i problemi agricoli di quell'immensa repubblica. Dal 1888 al 1917 arrivarono al Brasile circa 3.000.000 d'immigranti, ed il terzo milione afflui in quest'ultimo decennio. Questi lavoratori europei, che prestavano, come è noto, le loro braccia specialmente nelle piantagioni di caffè, costituivano però una mano

d'opera precaria per i piantatori, pel fatto che i coloni tendevano, messo da parte qualche denaro, ad acquistare un piccolo podere. Non si ritiene esagerato affermare, per calcoli fatti su cifre ufficiali, che, all'inizio della guerra europea, esistevano nel Brasile circa 10.000.000 di persone, che occupavano piccole fazende e che non producevano nemmeno la metà del lavoro agricolo che la Nazione poteva sperare da essi. Durante la guerra, pel beneficio finanziario rilevante che derivava dall'esportazione di enormi quantità di derrate alimentari, i proprietari terrieri del Brasile si rivolsero per aumentare la produzione agricola alla mano d'opera indigena, e riconobbero che questa si prestava bene alla bisogna.

Tenendo conto anche del lavoro che potevan prestare i lavoratori cinesi e giapponesi, essi progettaron ed eseguirono coltivazioni di riso su grande scala, ottenendo eccellenti risultati, negli Stati di Minas Geraes, San Paulo e Rio Janeiro. Anche altri Stati si prestano a favorire l'adozione della mano d'opera indigena, e in questo dopo guerra occorre per conseguenza tener conto, per ciò che attiene all'immigrazione europea nel Brasile, delle modificazioni avvenute nel campo del lavoro della Confederazione sud americana.

Il salariato agricolo nello Stato di San Paolo. — L'aspetto economico, che esisteva tra domanda ed offerta di lavoro agricolo nello Stato di San Paulo, venne, com'è naturale, perturbato notevolmente dopo le nefaste gelate della fine di giugno, essendo state a causa di esse, distrutte in poche ore la maggior parte delle piantagioni di caffè, e sacrificati in tal modo per anni i promettenti raccolti caffèiferi, mentre vennero quasi completamente inutilizzate le piantagioni di canna e di cotone, e furono rovinate le ampie pasture pel bestiame. Il grande flagello dissipò le più fondate speranze in una prossima era di situazione economica rigogliosa e di promettente prosperità pel popolo paulista. Gli immensi e incalcolabili danni si estendono a tutta l'economia nazionale, colpendo precipuamente le finanze statali, essendo l'agricoltura, e principalmente la coltura del caffè, la base delle entrate dello Stato.

Come già dicemmo, le gelate apportarono un turbamento sen-

sibile nelle relazioni di fatto e di diritto esistente tra padroni e coloni, tra creditori e debitori, tra commissari e committenti, e la situazione, non certo lieta, dei nostri connazionali nelle fazende non potrà che peggiorare aumentandosi il disagio economico, in ispecie nella mano d'opera agricola.

Frattanto il prezzo dei prodotti agricoli è, naturalmente, molto aumentato. Il governo paulista avvisò immediatamente ai mezzi di rimediare, nei più ampi limiti del possibile, ai danni dell'avvenuto flagello, ed in uno coll' intervento nei grandi mercati del caffè per difenderne il prezzo contro la speculazione ribassista, colla distribuzione sistematica di sementi, colla riduzione delle tariffe ferroviarie e marittime, e di altri pesi gravanti sull'agricoltura, il Governo ritiene necessarie una modificazione equitativa nei contratti dei salari agricoli, una proroga dei termini per l'ammortizzo dei debiti ipotecari, una fornitura a modici interessi dei mezzi sufficienti ai bisogni delle colture. Interessante sarà il seguire l'effettuazione pratica di queste provvidenze escogitate dal Governo paulista.

ARGENTINA

Statistiche e saldi immigratori. — Nel periodo intercedente fra l'anno 1902 (compreso) ed il 1904, il saldo migratorio è favorevole per l'Argentina con una media annua di 47.783 individui.

Nel periodo fra il 1905 (compreso) ed il 1913 la media annua del saldo favorevole cresce di molto, raggiungendo la cifra di 164.447.

Durante l'anno 1914 il volume rispettivo delle correnti immigratoria ed emigratoria si sposta, accrescendosi quello della corrente emigratoria e diminuendo l'altro. S'inizia da quell'anno il periodo dei saldi sfavorevoli per l'Argentina.

Tali saldi negativi sono rispettivamente di:

63.363	persone per l'anno	1914
66.169	”	”
40.358	”	”
32.931	”	”

Quindi un saldo negativo di 154.834 persone per gli ultimi quattro anni.

La statistica argentina recentemente pubblicata dà qualche dettaglio sulla immigrazione giunta nel 1917.

Questa è stata di 18.064 persone, delle quali 10.909 maschi e 7157 femmine.

Tanto fra gli uomini che fra le donne il maggior contingente è dato, nella classifica per età, dai compresi fra i 21 ed i 30 anni.

Classificati per professioni, gli arrivati erano:

- 5950 donne e bambini senza professione,
- 1611 agricoltori,
- 2310 persone di servizio, stiratrici, cuoche, cucitrici,
- 3550 braccianti o giornalieri,
- 4643 appartenenti ad altre professioni.

Fra le 50.995 persone che emigrarono dall'Argentina nello stesso anno 1917:

- 17.673 erano donne e bambini senza professione,
- 21.351 braccianti o giornalieri,
- 4.310 commercianti (da ricordarsi che le statistiche migratorie argentine comprendono anche i viaggiatori di 2^a classe).

Non si danno indicazioni circa la nazionalità degli arrivati e dei partiti; ma, senza tema di errare, si può affermare che, mentre il contingente delle partenze è dato da tutte le nazionalità che si raccolgono nella Repubblica, il contingente degli arrivi è quasi esclusivamente fornito dagli Spagnuoli.

Non vi è bisogno di osservare, a questo punto, che lo specialissimo, quasi esclusivo carattere della immigrazione di questi ultimi anni non è fatto certo per elevare la media civile e sociale della vita operaia e, di conseguenza, quella dei salari.

Conseguenza immediata — per quanto può parere effimera — significativa di questo fatto, la quasi assoluta impossibilità di trovare persone di servizio che non siano spagnuole, e, tra queste, di altra Provincia che non sia la Galicia, regione della Spagna che, sotto certi aspetti e per quanto si riferisce alla maggioranza degli abitanti, non gode qui e, pare, nella stessa Spagna, di maggiore credito di quanto in Francia non ne godesse, in altri tempi, l'Alvernia ("gallego" — ossia oriundo della Galicia — è un qualificativo o epiteto che suona qui almeno tanto dispregiativo quanto "auvergnat" in Francia, colla differenza, che quest'ultimo

non escludeva l'ammissione, in chi ne era fatto segno, di una certa particolarissima, per quanto sordida intelligenza mercantile, mentre il gallego lo si raffigura qui, oltre che rozzo e miserabile, ignorante e zuccone) e queste persone di servizio rappresentano quanto di più primitivo si possa immaginare in fatto di intellettualità, di capacità specifica e domestica, di proprietà personale, di sociabilità.

Il mercato delle braccia non potrà non risentire di questa invasione di giornalieri o domestici di basso valore e di più basso prezzo.

Le condizioni del lavoro nell'Argentina. — Dalla " Crónica mensual del Departamento Nacional del Trabajo " dell'Argentina, togliamo i seguenti dati riguardanti la vita del lavoro in quella repubblica durante il 1917.

Scioperi. — Nella capitale federale vennero dichiarati 138 scioperi, numeranti 136.092 operai, di cui 133.859 uomini (il 98 per cento), 785 donne (0,06 per cento) e 1418 ragazzi (1,04 per cento). Non calcolando uno sciopero con 457 operai, ancora in via di componimento alla fine del 1917, si ha che ben 74 scioperi, cioè il 54 per cento, ebbero risultato sfavorevole. Ottennero invece risultato in parte favorevole 37 scioperi (27 per cento), e favorevoli completamente solo 26 scioperi (19 per cento). Degli operai 22.924 beneficiarono del movimento, 76.015 conseguirono in parte i loro desiderata, mentre 36.666 non ottennero nulla. Approssimativamente la perdita dei salari ammontò a 8.152.631,44 pesos mensili, calcolandosi le giornate medie guadagnate dagli operai, e le giornate di lavoro non eseguite sommarono a 2.100.269, vale a dire alla cifra più elevata del decennio 1907-1917.

Riguardo alle cause degli scioperi, 56 di essi vennero originati da ragioni di salario (aumento ed altri miglioramenti), 9 da reclami d'orario (modificazioni o diminuzioni), 47 da motivi di organizzazione (riammissione ed espulsione di operai), 3 da modificazioni delle condizioni di lavoro e 23 da cause diverse.

Istruzione dei lavoratori minorenni. — In applicazione della legge che disciplina il lavoro delle donne e dei minorenni, il Departamento Nacional del Trabajo concede gratuitamente il libretto

di lavoro ai minori da 10 a 16 anni. Quelli compresi però nella età scolastica debbono essere esaminati dal " Consejo Nacional de Educación „. Nel quadriennio 1914-1917 il numero totale dei minorenni, che si presentarono a tale Consiglio per ottenere il certificato dell'istruzione obbligatoria, ammonta a 9377 così divisi:

1914	1979	1916	2331
1915	1839	1917	3208

Ne vennero approvati:

nel 1914	1397	nel 1916	1460
„ 1915	1220	„ 1917	1744

Il 1917 segna dunque una diminuzione notevole di analfabeti rispetto al 1914 e più ancora rispetto al 1915.

Rispetto alla nazionalità, i 9377 minorenni si dividono in 7125 argentini, 961 spagnuoli, 829 italiani, 146 brasiliani, 110 russi, 78 paraguayani, ecc.

Statistica dei salari in Argentina. — La media dei salari giornalieri agli operai di sesso maschile, desunta da 32.583 casi, è stata, per l'anno 1917, di pesos 3,70.

La media dei salari mensili, sempre per i maschi e per lo stesso anno, desunta da 9809 casi, è stata di pesos 101,56.

Per quanto si riferisce alle donne, il salario medio giornaliero, desunto da 7638 casi, è stato, sempre per il 1917, di pesos 2,26. Quello mensile, su 3516 casi, di pesos 70,44.

L'aumento progressivo del costo della vita negli ultimi anni non ha avuto una influenza corrispondente sulla determinazione dei salari; questi, anzi, hanno, nella loro media, subito una diminuzione la quale, se lieve in senso assoluto, segna viceversa una depressione notevolissima in senso relativo, tenuto conto cioè del rapporto fra salario nominale e reale, per cui oggi si può sicuramente affermare che il rapporto fra due salari nominalmente uguali nel 1914 e nel 1918 sta nella proporzione di 100 a 50.

Fino ad oggi non si hanno statistiche ufficiali dei salari del primo semestre del 1918; contentiamoci quindi di dare la media delle mercedi giornaliera dal 1915 al 1917 su calcoli compiuti tra operai dei due sessi di età superiore ai 16 anni:

Anni	Maschi	Femmine
1914.	\$ 3,81	\$ 2,38
1915.	\$ 3,64	\$ 2,28
1916.	\$ 3,66	\$ 2,28
1917.	\$ 3,70	\$ 2,26

Il compilatore di queste statistiche ufficiali — e la tabella che precede è il risultato della osservazione compiuta su 32.583 salari — per soddisfare le proprie tendenze ottimistiche e segnalare, almeno in senso assoluto, un miglioramento nell'ultimo anno considerato, dichiara di prendere come termine di paragone la media dell'anno 1916 e ricava quindi un progresso, per i maschi, dell'1 %, mentre si limita a definire come " pressochè stazionaria „ la media di salario delle donne.

Interessante è il confronto dei salari del 1916 con quelli del 1917 considerati per gruppi corrispondenti a specialità di lavoro ossia alle principali industrie esistenti nella Repubblica. Ed è interessante il confronto per le strane variazioni che, in più o in meno e senza che se ne possa sempre afferrare le cause determinanti; si verificano da un anno all'altro nella media dei salari per ogni industria:

Salari giornalieri per gli uomini.

Gruppi di industrie	Salari medi nel 1916	Salari medi nel 1917	Differenze nel 1917
Alimentari	\$ 3,07	\$ 3,10	+ 1 %
Libro	\$ 2,83	\$ 3,55	+ 25 „
Trasporti	\$ 4,39	\$ 3,82	- 13 „
Costruzioni	\$ 3,20	\$ 3,90	+ 22 „
Metallurgiche	\$ 3,60	\$ 3,42	- 5 „
Legno	\$ 3,84	\$ 3,54	- 7 „
Vestito	\$ 3,25	\$ 3,75	+ 15 „
Cuoio	\$ 3,44	—	—
Diverse	\$ 3,03	\$ 4,04	+ 33 „
MEDIA GENERALE	\$ 3,66	\$ 3,70	1 %

Gli aumenti più significativi — come accenna nelle sue conclusioni lo studio ufficiale del " Dipartimento Nazionale del Lavoro „ — si osservano nella industria del libro (25 %), delle costruzioni (22 %), del vestito (15 %), e diverse (33 %).

In cambio, i salari giornalieri degli operai che lavorano nella industria dei trasporti ("garages"), telefoni, tramvie, hanno subito una diminuzione equivalente ad un 13 %; mentre il ribasso che hanno subito nei loro salari i lavoratori metallurgici e del legno ascendono rispettivamente ad un 5 e ad un 7 %.

Il ribasso nei salari dei lavoratori occupati nelle industrie dei trasporti facilmente si spiega con la crisi economica che affetta direttamente il movimento commerciale, gli scambi interni e quindi ogni servizio, che trae vita e prosperità dalla intensità delle attività commerciali del paese.

Non si spiega invece l'aumento nei salari dei lavoratori addetti all'industria del libro, quando il caro prezzo della carta da un lato o la minore richiesta di pubblicazioni per la parte non esclusivamente scientifica, e che prospera in ragione diretta della prosperità del paese e della capacità di acquisto della popolazione, ha senza dubbio motivato un arresto in tale industria e accresciuta l'offerta delle braccia in confronto della domanda.

Non si spiega, per cause identiche a quelle sopra enunciate, l'aumento nei salari dei lavoratori addetti alle industrie delle costruzioni e del vestiario quando la crisi edilizia ed il ben noto disagio degli operai della classe muraria, fra i quali è tuttora assai alta la disoccupazione, come pure l'agitazione fra gli addetti alle industrie del vestiario sono cose a tutti note.

Così non si spiega la diminuzione nei salari dei lavoratori addetti alle industrie metallurgiche, perchè mai, come negli ultimi anni, l'incremento nel valore degli scafi di qualunque "classe", e tonnellaggio, trasse dal fondo dei porti, dalle quiete insenature dei fiumi, ove dormivano sonni tranquilli e, meritati riposi, perfino le più che trentennali e già disusate chiatte o draghe, elevandole agli onori della navigazione, a volte anche transoceanica!

Dobbiamo noi credere che la specificazione dei mestieri sia, per necessità, divenuta un mito nella Repubblica, e che la disoccupazione coesistendo con le mancate immigrazioni degli operai specializzati, abbia spinto le industrie a costituirsi nuove maestranze addestrandolo i manovali inesperti che abbondavano sulla piazza?

In tal caso non si dovrebbe accettare un fenomeno come questo con tale semplicismo e limitarsi, in difetto di un più acuto studio sulla questione, a qualificarlo di "significativo".

La "significazione", in tal caso abbraccia una serie di cause complesse, il cui studio avrebbe offerto, ai compilatori della statistica ed a tutti i cultori dei problemi sociali, elementi importantissimi non solo per una più profonda indagine sul carattere della crisi che affetta il mercato argentino; ma elementi di fatto atti a meglio determinare le condizioni reali della piazza sulla quale tanto hanno influito, artificialmente operando sui rapporti fra padroni ed operai, le ultime agitazioni di questo proletariato.

Ed è questo agitarsi incompreso, mal seguito e quindi mal compreso dalle classi dirigenti e da quelle al potere nella Repubblica, che dovrebbe essere indagato con tutta serietà, poichè forse un tale studio meglio spiegherebbe l'anormalità che qui si osserva nella vita economica operaia, e solo permetterebbe di risolvere il problema della futura ripresa delle attività economiche normali nel paese, che qui tutta si vuol basare sul riprendersi delle immigrazioni operaie, quasi che queste potessero svolgersi e gli elementi relativi trovare da prosperare nella Repubblica.

Dopo ciò, continuiamo a riferire circa le statistiche dei salari.

I salari mensili degli operai maschili (modo questo di pagamento raramente praticato e che non può quindi servire di base seria ad un qualsiasi studio di fatto o comparativo) furono rispettivamente, nel 1916 e 1917, i seguenti:

Gruppi di industrie	Mensili medi nel 1916	Mensili medi nel 1917	Differenze nel 1917
Alimentari	\$ 77,99	\$ 104,15	+ 33 %
Libro	\$ 82,80	\$ 101,25	+ 22 "
Trasporti	\$ 80,81	\$ 83,80	+ 4 "
Costruzioni	\$ 96,00	\$ 130,00	+ 35 "
Legno	\$ 105,92	\$ 129,14	+ 22 "
Vestito	\$ 76,67	\$ 109,48	+ 42 "
Diverse	\$ 72,76	\$ 93,50	+ 28 "
MEDIA GENERALE	\$ 77,91	\$ 101,56	+ 30 %

L'indagine del Dipartimento Nazionale del Lavoro conclude con l'osservare che i salari giornalieri, tanto degli uomini che delle donne — e si pensi che lo studio si riferisce alla Capitale Federale ove, per molti versi, le condizioni operaie sono più favorevoli che nelle provincie e nelle campagne — segnano, nel 1917,

in confronto del 1914, una diminuzione non indifferente. Diminuzione reale che, mentre in cifre si esprime col 3 % per gli uomini e col 5 % per le donne, se si tiene presente lo straordinario aumento verificatosi nel costo della vita dal 1914 al 1917, è, di fatto, ben maggiore dal momento che il valore di acquisto dei salari odierni rivela un ribasso notevole se si stabilisce un ragguaglio fra il loro ammontare totale, semplice espressione numerica, col prezzo degli articoli alimentari, di vestiario, col costo degli alloggi e degli utensili da lavoro.

“ Il salario mensile — così termina lo studio del Dipartimento — degli operai, che ricevono il cibo dagli stabilimenti presso i quali lavorano, è stato di pesos 45,71 secondo i rilievi fatti su 474 casi (pochi in verità). Sintetizzando, possiamo inferire, dalle cifre esposte, che i salari giornalieri degli uomini e delle donne sono stati, nel 1917, più o meno uguali a quelli del 1916, poichè le variazioni che si rilevano hanno un valore più teorico che reale e, in quanto ai salari mensili, questi hanno “ migliorato in proporzione di distinta significazione „.

Il mercato delle braccia in Argentina. — Durante il primo semestre del 1918 il “ Registro Nacional de Colocaciones „ (Ufficio di collocamento operaio alla dipendenza del Dipartimento Nazionale del Lavoro) ha segnato il seguente movimento:

Operai classificati come disoccupati	18.186
Domande padronali	22.761
Collocamenti effettuati	12.778

Il Dipartimento del Lavoro osserva a tale proposito: La differenza fra il numero dei collocati ed il numero delle domande padronali dipende dal fatto, che la quasi totalità delle braccia erano impiegate nella raccolta dei cereali, e che, per il rimanente, le braccia disponibili venivano assorbite da industrie, le quali, più attive che per il passato, esigevano un maggior numero di operai. A queste ragioni si devono aggiungere quelle della emigrazione di braccia verificatasi l'anno precedente verso porti determinati di Europa e dell'allontanamento di molte altre per cause militari.

Nel medesimo periodo di tempo dello scorso anno (1917) lo stesso “ Registro Nacional de Colocaciones „ segnò il movimento seguente:

Operai classificati come disoccupati . . .	14.931
Domande padronali	8.414
Collocamenti effettuati	7.815

Confrontando le cifre dei collocamenti dei due semestri considerati, troviamo, per il primo semestre di quest'anno, un saldo favorevole di 4963 persone occupate.

Passando ad altri uffici di collocamento, funzionanti nella Capitale Federale, troviamo che i collocamenti effettuati dalle Agenzie private in Buenos Aires, durante il primo semestre dell'anno 1917, furono 14.692, mentre per il primo semestre del 1918 si ha la cifra di 13.159 collocamenti. Quindi una differenza in meno, per tale anno (1° semestre), di 1.533.

Dalla tabella generale dei collocamenti — ufficiale e privato — del 1° semestre di questi due ultimi anni, si rileva:

Collocamento ufficiale, anno 1917 . . .	7.815
Id. privato, anno 1917 . . .	14.692
	<u>22.507</u>
Collocamento ufficiale, anno 1918 . . .	12.778
Id. privato, anno 1918 . . .	13.159
	<u>25.937</u>

Troviamo quindi una cifra totale di collocamenti, per il 1° trimestre del 1917, di 22.507 e per il 1° trimestre del 1918, di 25.937; quindi un aumento, per quest'anno, di 3430.

Circa i salari si può affermare che si sono mantenuti allo stesso livello tanto per i braccianti lavoranti sulle strade ferrate che per quelli occupati nei differenti lavori agricoli.

Nel 1917 le ferrovie chiedevano squadre di braccianti stabili per \$ 1,40 al giorno. La Società Midland non pagava più di \$ 1,20.

Quest'anno, dopo l'ultimo sciopero ferroviario, questi salari hanno raggiunto, in generale, la quota di \$ 1,76 al giorno e, per certe squadre speciali, si è giunti a pagare fino a \$ 1,96 ed anche \$ 2,20 al giorno.

Nei salari pagati per la raccolta dei cereali non vi è stata variazione. I braccianti hanno conseguito — poco interessano i salari pagati ai pochi specializzati — nei due anni una media di \$ 0,35 per sacco raccolto. In alcuni si è giunti, ma sono casi del tutto eccezionali, a pagare fino a \$ 0,60 a sacco.

Gli specializzati hanno conseguito all'incirca i salari consueti.

Una maggiore richiesta vi è stata, negli ultimi tempi, di buoni operai meccanici, ai quali si offrirono salari di eccezione. Ma si tratta di richieste in numero ridotto e che rispondono alle esigenze straordinarie attuali del mercato, influenzate dallo stato di guerra, e che ad ogni modo non mutano il carattere del mercato. Così, discreti salari si sono pagati — dopo ben tre, anni di quasi normale disoccupazione — ad alcuni buoni falegnami; salari che hanno raggiunto i \$ 0,40 all'ora per la giornata di 9 ore.

Ma queste notizie riflettono le condizioni del mercato della Capitale; altrove, nella Repubblica, lo stato del mercato è meno lieto.

In complesso, e se si astrae dalle condizioni fatte, nella Capitale, a poche squadre di buoni operai specializzati, se più non si può parlare di acuta disoccupazione, lo stato di cose attuale non differisce molto da quello della disoccupazione, intermittente, causa il generale basso livello dei salari assolutamente inadeguato all'altissimo costo della vita.

Osserviamo, poi, che gli specializzati ed anche qualche migliaio di braccianti hanno trovato qua e là più o meno stabile occupazione a causa del crearsi o dello svilupparsi transitorio di industrie, che hanno trovato convenienza ed alimento alla propria esistenza nelle condizioni fatte alla piazza dalla mancata importazione, già consuetudinaria, di manufatti dall'Europa. La fine della guerra segna l'inizio di una nuova crisi di braccia in Argentina. A questa minaccia di malessere economico potrà ripare il riprendersi nella Repubblica di altre attività, le quali — ancora causa la guerra e la protratta generale crisi economica locale — vennero negli ultimi anni affievolendosi o sospendendosi del tutto; ma a questo si potrà riuscire ad una sola condizione: Col sospendere ogni seria immigrazione di lavoratori in questi luoghi, così che l'equilibrio nel mercato interno delle braccia possa effettuarsi senza scosse, spontaneamente, fino al graduale raggiungersi del normale, economico assetto della mano d'opera oggi esistente.

Reciprocità di trattamento agli operai italiani e argentini.

— Sono in corso trattative tra i Governi italiano ed argentino

per una convenzione di reciprocità circa il trattamento degli operai dei due paesi colpiti da infortuni sul lavoro. La convenzione dovrebbe aver vigore subito, in attesa che i due Governi possano, dopo la conclusione della pace, procedere alla conclusione di un vero e proprio trattato di lavoro. Il Governo italiano intende chiedere una modificazione sostanziale della legge della Repubblica argentina sul lavoro nella parte che riguarda le somme da pagarsi agli eredi degli infortunati, nel caso di infortuni mortali.

VENEZUELA.

Nuova legge sulla emigrazione. — Il 26 giugno 1918 fu promulgata dal Governo del Venezuela una nuova legge sull'immigrazione.

La legge medesima istituisce una Direzione centrale dell'immigrazione nella capitale della Repubblica incaricata di promuovere e di facilitare l'introduzione di immigranti, assicurando loro il collocamento. Agenti di immigrazione per conto del Governo saranno destinati in Europa, nelle isole Canarie ed in altre località.

Ai sensi della legge medesima sono considerati immigranti gli stranieri ammissibili che si recano nel Venezuela per stabilirvisi.

Non saranno ammessi come immigranti, nè godranno dei benefici che accorda la legge d'immigrazione le seguenti categorie di stranieri: coloro che non siano di razza europea o indigeni di razza gialla delle isole situate nell'emisfero settentrionale; gli stranieri di età superiore ai 60 anni, ammenochè si tratti del padre o del nonno dell'immigrante; coloro che siano affetti da malattie contagiose; i delinquenti e le persone di non provata moralità.

La legge tratta in capitoli separati dei diritti e dei doveri degli immigranti; delle formalità da osservarsi nell'introduzione di stranieri; delle navi destinate al trasporto degli emigranti; della colonizzazione, vendita, donazione e demanio dei terreni; dei fondi per la colonizzazione; dello sviluppo delle colonie, in senso agricolo ed industriale e dei centri di vita coloniale.

**CIFRE STATISTICHE MENSILI
DELLA EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA ITALIANA**

1° Quadrimestre dell'anno 1919.

**Emigranti italiani e stranieri partiti dai porti del Regno
per paesi transoceanici (1)**

MESI	Emigranti partiti			Emigranti italiani						
	Italiani	Stranieri	Totale	per sesso		per paesi di destinazione				
				Maschi	Femmine	Canada	Stati Uniti	Centro America	Plata	Brasile
Gennaio . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Febbraio	1,019	..	1,019	970	49	..	160	9	619	281
Marzo	133	..	133	125	8	..	..	..	92	41
Aprile	1,220	2	1,222	1,043	177	..	457	..	533	230
Totale	2,372	2	2,374	2,138	234	..	617	9	1,244	502

**Emigrati italiani e stranieri arrivati nei porti del Regno
da paesi transoceanici (1)**

MESI	Emigrati arrivati			Emigrati italiani						
	Italiani	Stranieri	Totale	per sesso		per paesi di provenienza				
				Maschi	Femmine	Canada	Stati Uniti	Centro America	Plata	Brasile
Gennaio	353	6	359	247	106	..	..	..	558	..
Febbraio	2,397	42	2,439	2,312	85	..	2,397	..	..	..
Marzo	5,881	44	5,925	5,503	378	80	5,752	..	49	..
Aprile	5,010	69	5,079	4,574	436	46	4,294	75	595	..
Totale	13,641	161	13,802	12,636	1,005	126	12,443	75	977	..

(1) Cifre provvisorie.

BIBLIOGRAFIA

Emigrazione ed immigrazione.

Pubblicazioni

SAMAN. - I. *L'emigrazione prima della guerra*. II. *L'emigrazione e la mobilitazione*. III. *L'emigrazione dopo la guerra*. — In-8°, pag. 38 L. 2.

Articoli di riviste

DE LAPPARENT. - *L'immigration des ouvriers agricoles en France* (Comptes rendus des Séances de l'Académie d'Agriculture de France, 29 maggio 1918).

BODIO L. - *Dei problemi del dopo guerra relativi all'emigrazione* (Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica, ottobre 1918).

STOCK C. S. - *The sex ratio an emigration* (The Eugenics Review, ottobre 1918).

PAYEN E. - *L'immigration pendant et après la guerre* (L'Economiste Français, 14 dicembre 1918).

MAYET J. - *L'après-guerre et l'émigration* (Nouvelle France, 15 dicembre 1918).

Relazione riassuntiva della Sezione emigrazione dell'Istituto Coloniale intorno ai problemi dell'emigrazione (Rivista Coloniale, dicembre 1918).

AGNELLI A. - *Emigrazione nuova* (La Vita Internazionale, 5 gennaio 1919).

BROGGI L. - *L'emigrazione e l'Opera Bonomelli* (La Libertà Economica, 10 gennaio 1919).

DUFOURMANTELLE M. - *Main-d'œuvre étrangère et politique d'immigration* (Bulletin Mensuel de la Société de Législation Comparée, gennaio-febbraio 1918).

MIETTA L. - *L'emigrazione italiana in Svizzera ed il dopo-guerra* (Rassegna Nazionale, 1 febbraio 1919).

Colonie e politica coloniale.

Pubblicazioni

MORI A. - *L'espansione coloniale moderna dal punto di vista giuridico: le colonie e la loro classificazione*. Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1918. In-8°, pag. 88. L. 3,80.

- ROMANO S. - *Corso di diritto coloniale. I. Parte generale.* Roma, Società Editrice "Athenaeum", 1918. 1 vol. in-8°, pag. 210. L. 7.
- GAFFAREL P. - *Notre expansion coloniale en Afrique de 1870 à nos jours.* Paris, F. Alcan, 1918. 1 vol in-8°, pag. 280.
- COLOSIMO G. - *Interessi coloniali.* Milano, Fratelli Treves, 1919. In-16°, pag. 55. L. 1.
- HUBERT L. - *Une politique coloniale: Le salut pour les colonies.* Paris, Alcan, 1918. 1 vol. in-16°, pag. 252. Fr. 4,50.
- MONDAINI G. - *Il problema coloniale nella guerra antigermanica e la pace mondiale.* Roma, Tipografia Poligrafica Italiana, 1918. In-8°, pag. 54. L. 1.
- RIVETTA P. S. - *L'espansione coloniale giapponese e la guerra.* Roma, Tip. Unione, 1918. In-8°, pag. 47. L. 2,25.
- TABASSO VOLTERRA E. - *L'India e la penetrazione economica italiana.* Roma, 1918.

Articoli di riviste

- ROULAND E. - *Les possibilités agricoles des colonies françaises* (L'Economiste Français, 8 giugno 1918).
- CHUDEAU R. - *Le rôle économique de nos colonies pendant et après la guerre* (Revue Scientifique, Revue Rose, 15-22 giugno 1918).
- La mise en valeur de nos colonies* (L'Exportateur Français, 1 agosto 1918).
- LARCHAIN. - *La valeur des colonies allemandes* (L'Europe Nouvelle, 28 settembre 1918).
- ELY. - *Private colonization of the land* (The American Economic Review, settembre 1918).
- DIXON R. - *Americanizing our foreign-born* (Forum, ottobre 1918).
- LARCHAIN M. - *Afrique du Nord et colonies. Un programme colonial d'après-guerre* (L'Europe Nouvelle, 16 novembre 1918).
- RICHET E. - *L'enseignement colonial* (La Réforme Sociale, 1-16 dicembre 1918).
- Convegno nazionale coloniale per il dopo guerra* (Rivista Coloniale, dicembre 1918).
- CARON Y. - *Le prêtre, la paroisse et la colonisation* (Vie Nouvelle, gennaio 1919).
- Il Convegno nazionale coloniale per il dopo-guerra nelle colonie* (Rivista Coloniale, gennaio-febbraio 1919).
- Il movimento commerciale delle Colonie italiane* (Rivista Coloniale, gennaio-febbraio 1919).
- MORI A. - *Le recenti riforme degli Uffici amministrativi delle Colonie* (Rivista Coloniale, gennaio-febbraio 1919).

- MARABINI C. - *Il problema coloniale* (Il Tempo, 14 marzo 1919).
 PEDRAZZI O. - *Le esplorazioni italiane in Africa nel secolo XIX e la nostra politica coloniale* (Rivista Coloniale, marzo 1919).
 G. P. - *Le questioni coloniali alla Conferenza di Parigi* (Rivista Coloniale, marzo 1919).
 ALMAGIÀ R. - *Il recente Convegno nazionale coloniale di Roma* (Rivista Geografica Italiana, gennaio-aprile 1919).

Lavoro.

Pubblicazioni

- TAYLOR F. W. - *L'organizzazione scientifica del lavoro*. Traduzione dall'inglese e prefazione di F. GIANNINI e T. A. MASINO. 2ª edizione. Roma, Società Editrice "Athenaeum", 1919. 1 vol. in-8°, pag. 187. L. 4.
 VINCI F. - *La mobilità della mano d'opera durante la guerra*. Roma, Società Editrice "Athenaeum", 1919. In-4°, pag. 4. L. 0,20.
 COMMONS J. R. - *History of labour in the United States*. New York, Macmillan, 1918. 2 vol. in-8°, pag. XXV-623 e XX-620.
 CHAPMAN S. J. - *Labour and capital after the war*. London, Murray, 1918. 1 vol. in-8°, pag. X-280. Sh. 6.
Labor legislation of 1917. Washington, 1918. 1 vol. in-8°, pag. 430.
 CONYNGTON M. K. - *Effect of workmen's compensation laws in diminishing the necessity of industrial employment of women and children*. Washington, 1918. 1 vol. in-8°, pag. 169.
Public employment Offices in the United States. Washington, 1918. 1 vol. in-8°, pag. 100.
New York labour laws enacted in 1918. Albany, 1918. In-8°, pag. 71.
Miscellaneous labor laws, 1918. Albany, 1918. 1 vol. in-8°, pag. 136.
 SMOLZER D. P. - *Unemployment and American Trade Unions* (New "Johns Hopkins University Studies in Historical and Political Science"). Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1919. 1 vol. in-8°, pag. 154.

Articoli di riviste

- SOUCHON A. - *La main-d'œuvre agricole après la guerre* (France Nouvelle, febbraio 1919).
Les moyens de combattre l'instabilité de la main-d'œuvre (Revue de l'Evolution Economique, maggio 1918).

- Attività dell'Ufficio di collocamento degli operai presso la Società Umunitaria (mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio 1918)* (Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, gennaio-giugno 1918).
- Il servizio di collocamento negli Stati Uniti organizzato dal Dipartimento del Lavoro* (Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, gennaio-giugno 1918).
- Le scioperi nelle industrie nel 2°, 3° e 4° trimestre 1917* (Bollettino dell'Ufficio del Lavoro, gennaio-giugno 1918).
- RAFFALOVICH A. - *Travail et salaires* (Situation Economique et Financière, 1° giugno 1918).
- Le problème de la main-d'œuvre agricole aux Etats-Unis* (Bulletin des Institutions Economiques et Sociales, giugno 1918).
- DIARD. - *La main-d'œuvre féminine* (L'Oeuvre Economique, luglio 1918).
- BELLOM M. - *L'instabilité de la main-d'œuvre et ses effets économiques* (L'Economiste Français, 31 agosto 1918).
- PRÉTÉ H. - *Le coût de la vie et les salaires féminins* (L'Europe Nouvelle, 21 settembre 1918).
- TALBOT M. M. - *Women in agriculture during war-time* (Journal of the Board of Agriculture, ottobre 1918).
- VERGNE P. - *Quelques vues nouvelles sur les conflits du travail et du capital* (La Réforme Economique, 18 ottobre 1918).
- JOUHAUX A. - *Le programme minimum des revendications ouvrières* (L'Europe Nouvelle, 30 novembre 1918).
- PERRIN A. - *Quel sera le régime du travail après la guerre* (L'Union, novembre-dicembre 1918).
- GODART J. - *Les clauses du travail dans le traité de paix* (La Grande Revue, dicembre 1918).
- DE LAUNAY L. - *Le problème de la main-d'œuvre* (Revue des Deux Mondes, 1° gennaio 1919).
- Employment and unemployment* (The New South Wales Industrial Gazette, febbraio 1919).

Previdenza.

Publicazioni

- BULFONI G. B. - *Dell'assistenza agli orfani dei contadini morti in guerra*. Rovigo, 1917.

Articoli di riviste:

- GIORDANI. - *Le assicurazioni sociali* (L'Economista, 7 luglio 1918).
- NOARO C. - *Il disegno di legge sulle assicurazioni operaie obbligatorie*. (Le Nuove Forze, 11 febbraio 1919).

Varia.Publicazioni

KOEBEL W. H. - *South America. An industrial and commercial field.*
London, T. F. Unsrin, 1919. 1 vol. in-8°, pag. 359. Sh. 18.

Articoli di riviste.

ZEBALLOS. - *Nationalité et naturalisation dans la République Argentine*
(Journal de Droit International, marzo-giugno 1918).

TOBÓN L. - *Nacionalidad de los hijos de extranjeros* (Revista Forense
agosto 1918).

BUZZATI G. C. - *Sull'acquisto di cittadinanza per annessione territoriale*
(Rivista di Diritto Civile, settembre-ottobre 1918).
