



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

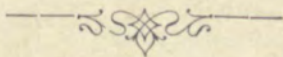
BOLLETTINO DELL' EMIGRAZIONE

Anno 1902.

N. 6.

SOMMARIO.

- I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti per il secondo quadrimestre dell'anno 1902.
 - A) Tabella dei prezzi.
 - B) Relazione del Commissariato sui criteri seguiti nella determinazione dei noli.
- II. Gli Italiani nello Stato di S. Caterina del Brasile.
- III. Avvertenze agli emigranti italiani intorno alle condizioni del lavoro in alcuni paesi esteri (Svizzera, Tirolo. Egitto, Madagascar, Argentina).
- IV. Notizie diverse.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1902

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti per il secondo quadrimestre dell'anno 1902

A. — Tabella dei prezzi.

In base ai decreti del Commissariato dell'emigrazione del 12 e del 23 aprile 1902, e al decreto del Ministro degli affari esteri in data 21 aprile, pubblicati rispettivamente nella *Gazzetta Ufficiale* del 15, 24 e 23 aprile 1892, i prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti, da praticarsi durante il 2° quadrimestre dell'anno in corso, furono così fissati:

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.			
Sardegna	185	Piemonte	175
Liguria	185	Etruria	175
Lombardia.	185	Las Palmas	175
Sicilia	185		
Manilla	175	Anglo-Italiana (parte solo da Napoli).	
*Vincenzo Florio	—	Algeria	165
Archimede.	175	Bolivia	165
*Umbria	(1)	Calabria	165
		California	165
		Perugia	165
		Karamania.	165
		Victoria	165
		Hesperia.	165
		La Patria (parte solo da Napoli).	
		Gallia	165
		Massilia	165
		Neustria	165
		Patria	165
		Roma	(2)

NOTA. — I piroscafi segnati con asterisco non furono visitati o non fecero la prova di velocità dopo il 1° settembre 1901. Il nolo relativo sarà fissato a tempo opportuno, rimanendo ad essi vietata, intanto, ogni operazione di emigrazione.

(1) Fu autorizzato per la partenza del 21 maggio il nolo provvisorio di L. 185.

(2) Fu autorizzato per la partenza del 6 maggio il nolo provvisorio di L. 175. Il nolo definitivo sarà fissato tra breve.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Giuseppe Fornari
(unico nolo, anche da Palermo).

Tartar Prince	165
Trojan Prince	165
Spartan Prince	165
Balilla (1)	165

Hamburg-Amerika Linie.

Belgravia	175
*Batavia	—
*Bulgaria	—
Scotia	165
*Phoenicia	(2)
*Palatia	(2)

Norddeutscher Lloyd.

Kaiserin M. Theresia	190
Hohenzollern	185
Lahn	185
Aller	185
Trave	185
Neckar	(3)

Transatlantica di Barcellona (4).

*Alfonso XII	—
*Alfonso XIII	—

*Alicante	—
*Antonio Lopez	—
Buenos Aires	175
*Cataluña	—
*Ciudad de Cadiz	—
*Isla de Luzon	—
*Isla de Panay	—
Leon XIII	175
*Montevideo	—
*Montserrat	—
*P. de Satrustegui	—
*Reina M. Cristina	—

Italo Oberti.

Governor	(5)
--------------------	-----

Ottavio Zino.

Attività	165
Equità	165

Ercole Saviotti.

Regina Elena	165
------------------------	-----

Ligure Brasiliana.

Rio Amazonas	165
------------------------	-----

(1) Il piroscafo Balilla, già noleggiato dal vettore Italo Oberti, fu testé preso a nolo dal vettore Giuseppe Fornari. (Veggasi l'avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 aprile 1902).

(2) Il nolo per il secondo quadrimestre per entrambi i piroscafi Phoenicia e Palatia, sarà fissato tra breve. Per il Palatia, e per la sola partenza dell'11 maggio, fu accordato di praticare un nolo provvisorio di L. 175.

(3) Fu fissato per autorizzazione del Commissariato un nolo provvisorio di L. 185.

(4) La linea Genova-Nuova York si prolunga fino all'Avana (nolo approvato come massimo lire 200) ed a Vera Cruz (nolo approvato come massimo lire 225).

(5) Per la partenza del 20 maggio da Napoli fu accordato il nolo provvisorio di L. 165. Il nolo definitivo sarà fissato tra breve.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Havre-Nuova York: Napoli-Boston: Palermo-Nuova Orleans).

Compagnie générale Transatlantique (1)		Dominion Line (2).	
(Linea Havre-Nuova York).		(Linea Napoli-Boston).	
*Aquitaine.	Fr. 150	Commonwealth	L.it. 190
*Bretagne.	" 150	New England.	" 190
*Champagne.	" 150	Cambroman	" 180
*Gascogne.	" 150	Vancouver.	" 180
*Lorraine.	" 150	*Canada	" —
*Navarre	" 150	*Dominion	" —
*Savoie	" 150	Navigazione Generale Italiana.	
*Touraine.	" 150	(Linea Palermo-Nuova Orleans).	
		Per tutti i piroscafi	195

Linee del Brasile.

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Navigazione Generale Italiana.			
Washington	160	Duca di Galliera	160
Marco Minghetti.	160	Duchessa di Genova	160
Sempione.	160	Venezuela	160
Per ogni altro piroscafo della linea del Plata	160	Centro America	160
		Città di Milano	160
		Città di Torino	160
		Città di Genova	160
		Piemonte	160
		Etruria	160
		Las Palmas	160
La Veloce.			
Savoia.	160		
Nord America	160		

(1) Con imbarco all'Havre. Le spese ferroviarie dall'Italia al porto d'imbarco sono a carico dell'emigrante. Ecco alcuni esempi della spesa che può incombere all'emigrante per posto intero:

Lucca-Modane	L. 23.00	210.50	Torino-Modane	L. 5.60	193.10
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	
Milano-Modane	L. 13.15	200.65	Genova-Modane	L. 14.35	201.85
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	
Venezia-Modane	L. 26.60	214.10	Ferrara-Modane	L. 28.65	216.15
Modane-Havre	Fr. 37.50		Modane-Havre	Fr. 37.50	
Havre-New York	" 150.00		Havre-New York	" 150.00	

La Compagnia fu autorizzata a vendere biglietti di viaggio per mezzo di proprii rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i limiti meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

(2) La Società *Dominion Line* si è obbligata a concedere, senza aumento di nolo, il biglietto ferroviario gratuito da Boston a Nuova York agli emigranti che ne facciano domanda.

Segue **Linee del Brasile.**

(Da Genova o da Napoli a Rio de Janeiro e Santos).

Ligure-Brasiliana.		*France	—
Re Umberto	160	Italie	160
Minas	160	Les Alpes	160
Colombo	160	Les Andes	160
Ottavio Zino.		Provence	160
Attività	160	*Savoie	—
Equità	160	*Alsace	—
Transports maritimes.		*Bretagne	—
*Algérie	—	Nivernais	160
Espagne	160	Orléanais	160
		*Aquitaine	(1)

(Da Genova a Belem ed a Manaos).

Ligure-Brasiliana.

Rio Amazonas	}		
Re Umberto		per Belem (Parà)	160
Minas		per Manaos (Amazzoni)	185
Colombo			

Linea del Plata.

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Navigazione Generale Italiana.		Venezuela	185
Regina Margherita	185	Centro America	185
Sirio	185	Città di Milano	170
Orione *	185	Città di Torino	170
Perseo	185	Città di Genova	170
*Vincenzo Florio	—	Piemonte	170
Sempione	170	Etruria	170
Manilla	170	Las Palmas	170
La Veloce.		Italia.	
Savoia	185	Toscana	175
Nord America	185	Ravenna	175
Duca di Galliera	185	Antonina	175
Duchessa di Genova	185	La Plata	175

(1) Per la partenza del 22 maggio fu autorizzato il nolo provvisorio di L. 160. Il nolo definitivo sarà fissato quando il piroscafo avrà subito la visita e la prova di velocità.

Segue **Linea del Plata.**

(Da Genova o da Napoli a Montevideo e Buenos Aires).

Ercole Saviotti.		*Bretagne	—
		Nivernais	170
Regina Elena	165	Orléanais	170
Calabro.	165	*Aquitaine	(1)
Luis Huguet y Furriol.		Transatlantica di Barcellona.	
J. Jover Serra	170	*Alfonso XII	—
Miguel Jover	170	*Alfonso XIII	—
Transports Maritimes.		*Alicante	—
*Algérie	—	*Antonio Lopez	—
Espagne	170	Buenos Aires.	170
*France	—	*Cataluña.	—
Italie	170	*Ciudad de Cadiz	—
Les Alpes	170	*Isla de Luzon.	—
Les Andes	170	*Isla de Panay.	—
Provence	170	Leon XIII	170
*Savoie.	—	*Montevideo.	—
*Alsace.	—	*Montserrat	—
		*P. de Satrustegui	—
		*Reina M. Cristina.	—

Linea Genova-Centro America.

Società « La Veloce ».

Las Palmas.	} S. Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra, Colon	180
Etruria		180
Piemonte		180

(1) Per la partenza del 22 maggio fu autorizzato il nolo provvisorio di L. 170. Il nolo definitivo sarà fissato quando il piroscafo avrà subito la visita e la prova di velocità.

**B. — Relazione del Commissariato
circa i criteri seguiti nella determinazione dei noli.**

Alla data del 15 marzo p. p. tutti i vettori di emigranti avevano regolarmente fatto pervenire al Commissariato le loro proposte pei noli da praticarsi come massimi durante il 2° quadrimestre del corrente anno.

Confermavano i noli già approvati dal Commissariato pel primo quadrimestre i seguenti vettori:

1. Navigazione Generale Italiana;
2. La Veloce;
3. La Ligure-Brasiliana;
4. Ercole Saviotti;
5. Ottavio Zino;
6. Norddeutscher Lloyd;
7. Anglo-Italiana;
8. La Patria;
9. Dominion Line;
10. Giuseppe Fornari;
11. Luis Huguet y Furriol;
12. Compagnie Générale Transatlantique;
13. Transatlantica di Barcellona (per la sola linea di Nuova York, con prolungamento all'Avana ed a Veracruz).

Chiedevano, invece, un aumento di nolo i vettori seguenti:

— *per la linea Genova-Napoli-Nuova York:*

1. Hamburg-Amerika Linie, che domandava di aumentare il nolo dei piroscafi *Fürst Bismark*, *Columbia*, *Auguste Victoria*, da lire 190 a lire 200, quello dei piroscafi *Belgravia*, *Batavia*, *Bulgaria*, da lire 175 a lire 180.

2. Italo Oberti, il quale chiedeva di portare il nolo del piroscafo *Balilla*, da lire 165 a lire 170.

— *per la linea Genova-Napoli-Plata:*

1. “ Italia „, che domandava di aumentare il nolo dei piroscafi *Toscana*, *Ravenna*, *Antonina*, *La Plata*, da lire 170 a lire 190.

2. Transports Maritimes, che chiedeva un aumento del nolo per tutti i suoi piroscafi da lire 170 a lire 200.

3. Transatlantica di Barcellona, che chiedeva di portare il nolo di tutti i suoi piroscafi, da lire 170 a lire 190.

— *per la linea Genova-Napoli-Rio de Janeiro-Santos:*

1. Transports Maritimes, che domandava un aumento del nolo per i piroscafi che fanno servizio su questa linea da lire 160 a lire 180.

Il Commissariato, considerando:

Che nessun fatto era avvenuto, che potesse giustificare una domanda di aumento sui noli del primo quadrimestre;

Che il prezzo del carbon fossile è venuto scemando negli ultimi mesi;

Che le domande d'aumento potevano forse avere l'intento di poter largheggiare nella misura delle senserie accordate ai rappresentanti per stimolarne l'opera e raccogliere un maggior numero di emigranti e che l'espedito delle senserie molto elevate mette il disordine nell'economia generale dei noli;

Deliberò di respingere tutte le domande di aumento e fissò ai vettori interessati il termine del 31 marzo perchè presentassero le loro ragioni, giusta quanto è previsto dall'art. 14 della legge sull'emigrazione. Il Commissariato soggiungeva che le stesse cifre del primo quadrimestre erano da ritenersi già assai elevate; e nondimeno esso era disposto ad approvarle in via provvisoria, con riserva di provocarne la diminuzione, appena si potessero adottare misure regolamentari dirette a ridurre le senserie ora concesse dai vettori ai rispettivi rappresentanti.

Nessun vettore fece obiezioni, nè insistette nella domanda di aumento, fuorchè la Società "Italia", per la quale si dovette sentire il parere del Consiglio Superiore di Marina (1).

(1) Alla vertenza cui diede luogo l'opposizione per parte della Società "Italia", pose fine un decreto del Ministro degli affari esteri, in data 21 aprile 1902, che fissò in lire 175 il nolo massimo per i piroscafi *Toscana, Ravenna, Antonina e La Plata*.

Rimaneva così stabilito che, eccettuata la Società " Italia ", tutti i vettori consentivano a praticare nel secondo quadrimestre, come massimi, i noli già praticati nel primo. Avvertasi, però, che alla linea di Nuova York venivano aggiunti i piroscafi *Attività* del vettore Ottavio Zino e *Regina Elena* del vettore Ercole Saviotti, ambedue con un nolo massimo di lire 165: e che si approvava il nolo pei piroscafi *Cambroman* e *Vancouver* della *Dominion Line*, per il viaggio Napoli-Boston, in un massimo di lire 180.

Il Commissariato, sentito il parere della Direzione generale della marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli, Palermo, Venezia e Livorno (a cui si aggiunse poi quello della Camera di commercio di Messina), emise, in data 12 corrente, il relativo decreto di approvazione.

Con altro decreto del Commissariato del 23 aprile 1901 fu fissato in lire 165 il nolo massimo pei piroscafi *Rio Amazonas* della Società Ligure-Brasiliana ed *Equità* del vettore Ottavio Zino, pel trasporto di emigranti da Genova o da Napoli a Nuova York.

Due motivi indussero principalmente il Commissariato a non chiedere, pel momento, ai vettori una diminuzione sui noli.

Al primo si è già accennato. Si vogliono trovare i mezzi più acconci per limitare le senserie da corrisponderci ai rappresentanti, affinchè il vettore, diminuendo da questo lato le proprie spese, si trovi in grado di offrire il trasporto ad un prezzo minore.

Il secondo motivo trae la sua origine dall'esame dei noli percepiti da Compagnie di navigazione e da armatori in porti esteri (Veggasi Allegato I). Il confronto tra i noli stessi e quelli concessi ai vettori nei porti italiani (pur tenendo conto del fatto che i primi sono quasi sempre il prodotto di una coalizione tra compagnie ed armatori, e che perciò la loro misura dipende spesso dall'arbitrio di chi deve percepirli) convinse il Commissariato che i noli praticati per le partenze dai porti del Regno durante il primo,

e che vengono estesi al secondo quadrimestre, rappresentano pel nostro emigrante condizioni relativamente miti.

Citiamo qualche esempio di noli applicati in porti esteri:

Da Liverpool a Nuova York ed a Boston le Compagnie esigono attualmente, pel trasporto in 3^a classe sui loro migliori piroscafi, lire 150, e, pel trasporto sui piroscafi ordinari lire 143.75 fino a lire 137.50. Se si riflette che il viaggio suddetto è di circa un quarto più breve di quello tra Genova o Napoli e Nuova York o Boston, e che l'armatore di Liverpool non ha a proprio carico la tassa di 8 lire per ciascun emigrante, l'imbarco obbligatorio del medico militare ed altre spese incombenti al vettore per la legge italiana, si vedrà che il nostro emigrante viaggia, anche dato il presente livello dei noli, a condizioni non anormali.

Nè la situazione dell'emigrante in Brema ed in Amburgo, è più favorevole di quella dell'emigrante che s'imbarca in porti italiani. Il biglietto di 3^a classe costa colà 200 lire sui piroscafi celeri, per Nuova York, lire 187.50 sui piroscafi ordinari per Nuova York e pel Brasile, e lire 200 su qualsiasi piroscafo pel Plata.

Per quanto concerne il Mediterraneo, vige a Marsiglia un nolo unico per tutte le Compagnie, di franchi 170: ma questo nolo si applica, tanto pei viaggi al Brasile, quanto per quelli al Plata. Bisogna poi tener conto della circostanza che colà il pagamento si effettua in oro; che non vi si paga la tassa di 8 lire per ogni emigrante, e che i piroscafi adibiti al trasporto di emigranti, non possono competere coi migliori tra quelli che fanno il servizio da Genova. Tutto sommato adunque, i noli in Marsiglia sono più alti di quelli praticati nel regno.

In Barcellona il nolo è più basso: vi si pagano lire italiane 150 pel Plata e pel Brasile, senza distinzione di Società e di piroscafi, con aggiunta di 5 *pesetas* per tassa d'imbarco d'ogni emigrante. Ma, pur prescindendo dal fatto che il viaggio da Barcellona a Rio de Janeiro ed a Buenos Aires è più breve di circa due giorni, di quello che muove da Genova, bisogna tener presente che, per quanto riguarda i piroscafi di vettori che approdano a

Barcellona (come quelli della Navigazione Generale Italiana e della Veloce), l'imbarco di emigranti colà costituisce un'operazione di scalo, cioè un'operazione in aggiunta alla principale, svoltasi nel porto o nei porti italiani; e noi sappiamo che in operazioni simili il commerciante rinunzia facilmente ad una parte del suo guadagno, pur di aumentare il carico e vincere la concorrenza di armatori locali.

Non sarebbe, poi, superfluo stabilire un confronto tra i noli di partenza e i noli praticati dai vettori pel trasporto di emigranti nei viaggi di ritorno; come pure tra i noli di partenza e i prezzi da essi applicati ai *biglietti di chiamata*: ai biglietti, cioè, che persone già stabilite in America comprano ivi per spedirli a persone residenti nel regno, affinchè queste vadano a raggiungerle.

Ma anche qui dobbiamo riconoscere che il vettore ha interesse a vendere a prezzo minore, sia perchè il carico delle persone in terza classe è sempre minore dall'America all'Europa che non viceversa, e però le società devono disputarsi fra loro gli emigrati che rimpatriano; sia perchè i biglietti di chiamata sogliono determinare altre persone di famiglia ad unirsi a quella per cui il biglietto è stato prepagato all'estero.

Diamo nell'Allegato II un elenco dei piroscafi di cui dispongono i vettori di emigranti con indicazione della rispettiva velocità.

NOLI PRATICATI IN PORTI ESTERI

pel trasporto dei passeggeri di 3.^a classe

Buenos Aires.

VIAGGI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Huguet	Valigia reale inglese	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione generale italiana	La Veloce	Saviotti
Da Buenos Aires a Genova o Napoli L. it. oro. . . .	150.	"	145.	"	"	145.	175.	175.	135.
Da Buenos Aires a Messina, Catania o Palermo . . .	160.	"	"	"	"	"	"	"	145.
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (Prepagato) . .	157. 50	"	"	"	"	157. 50	187. 50	187. 50	"
Da Messina, Catania o Palermo a Buenos Aires (Prepagato). . .	167. 50	"	"	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires a Brema o ad Amburgo	"	225.	"	"	"	"	"	"	"
Da Brema o da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	"	200.	"	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires a Southampton . .	"	"	"	225	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires ad Anversa	"	"	"	250.	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires ad Amburgo	"	"	"	"	225.	"	"	"	"
Da Amburgo a Buenos Aires (Prepagato)	"	"	"	"	200.	"	"	"	"

Rio de Janeiro.

V I A G G I	Navigazione generale italiana — La Veloce — Ligure Brasiliana — Ottavio Zino — Transports maritimes	Royal Mail — Pacific S. N. C. — Messageries maritimes	Altre società francesi e tedesche
Rio Janeiro per Marsiglia, Genova o Napoli:			
Vapori rapidi	170. "	"	"
Id. ordinari	150. "	"	"
Genova o Napoli a Rio de Janeiro (senza distinzione)	143. "	"	"
Rio de Janeiro a Lisbona (senza distinzione)	"	(a) 205 10	(b) 179. 50

(a) Reis 160,000. — (b) Reis 140,000.

Nota. — Ogni passeggero di 3^a classe che s'imbarca nei porti brasiliani deve pagare oltre il nolo, una tassa di reis 5,000 (circa lire 6. 40 in oro, al cambio odierno).

Santos (Brasile).

V I A G G I	Navigazione generale italiana	La Veloce	Ligure Brasiliana	Ottavio Zino	Huguet	Transports maritimes	Norddeutscher Lloyd
Da Santos a Genova o Napoli:							
Vapori rapidi	(a) 170. "	170. "	"	"	"	"	"
Id. commerciali	(a) 150. "	150. "	150. "	150. "	150. "	150. "	"
Da Genova o Napoli a Santos (Prepagato)	(b) 135. "	135. "	135. "	135. "	135. "	135. "	"
Da Santos a Rotterdam.	"	"	"	"	"	"	225. "

(a) Più una tassa di reis 5,000 (lire ital. 6. 40 circa) imposta dal Governo brasiliano.

(b) Più fr. 8, rappresentanti la tassa imposta dalla legge italiana sulla emigrazione.

Pernambuco.

V I A G G I	Valigia reale inglese	Messageries maritimes	Chargurs réunis	Pacific S. N. C.	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Da Pernambuco:						
a Lisbona	151. 40	151. 40	151. 40	151. 40	151. 40	151. 40
a Cherbourg o Southam- pton	201. 60	"	"	"	"	"
a Bordeaux	"	225. "	"	"	"	"
all'Havre	"	"	150 "	"	"	"
a Liverpool	"	"	"	226. 80	"	"
ad Anversa, Brema od Am- burgo.	"	"	"	"	187. 50	"
a Rotterdam od Amburgo .	"	"	"	"	"	226. 80

Nota. — A tutte le cifre è da aggiungersi la tassa di reis 5,000 (circa franchi 6. 40) imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3^a classe imbarcato.

Avana.

V I A G G I	Transatlantica di Barcellona	Compagnie générale transatlantique	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
Dall'Avana:				
a Genova	200. "	"	"	"
a Barcellona	(a) 175. "	"	"	"
a St. Nazaire (classe 3 ^a distinta) . . .	"	400. "	"	"
a Coruna e Santander:				
classe 3 ^a distinta	"	(b) 400. "	"	"
classe 3 ^a ordinaria	"	(b) 160. "	"	"
a Brema	"	"	175. "	"
a Nuova York	"	"	"	78. "

(a) Più un'imposta di fr. 6.75 ogni biglietto.

(b) Più un'imposta di fr. 13.45 per ogni biglietto.

Nuova Orleans.

V I A G G I	Navigazione generale italiana	Anglo Italiana	La Patria
Da Nuova Orleans a Genova, Napoli, Messina, Palermo	190. "	190. "	190. "
Da Palermo a Nuova Orleans (Prepagato).	180. "	180. "	180. "

Nuova York.

V I A G G I	Navigazione generale italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana	Compagnie générale transatlantique
Da Nuova York a Genova e Napoli:								
Vapori rapidi . . .	145. "	145. "	"	"	"	170. "	170. "	"
Id. commerciali.	130. "	130. "	115. "	115. "	115. "	"	115. "	"
Da Nuova York a Palermo e Messina:								
Vapori rapidi . . .	155. "	155. "	"	"	"	180. "	180. "	"
Id. commerciali.	140. "	140. "	125. "	125. "	125. "	"	125. "	"
Da Genova a Nuova York (prepagato):								
Vapori rapidi . . .	162.50	162.50	"	"	"	177.50	177.50	"
Id. commerciali.	157.50	157.50	142.50	142.50	142.50	"	142.50	"
Da Napoli a Nuova York (prepagato):								
Vapori rapidi . . .	152.50	152.50	"	"	"	167.50	167.50	"
Id. commerciali.	145. "	145. "	130. "	130. "	130. "	"	130. "	"

N. B. — Il R. Console generale in Nuova York avverte che pel ragguaglio colla lira italiana in oro calcolò il dollaro a fr. 5.

Segue **Nuova York.**

V I A G G I	Navigazione generale italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburgese americana	Compagnie générale transatlantique
Da Palermo o Messina a Nuova York (pre- pagato):								
Vapori rapidi . . .	162. 50	162. 50	"	"	"	177. 50	177. 50	"
Id. commerciali.	155. "	155. "	140. "	140. "	140. "	"	140. "	"
Da Nuova York:								
all'Havre	"	"	"	"	"	"	"	155. "
a Torino	"	"	"	"	"	"	"	183. 25
a Milano	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
a Genova	"	"	"	"	"	"	"	175. "
a Livorno	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
A Nuova York (prepa- gato):								
dall'Havre.	"	"	"	"	"	"	"	152. 50
da Torino	"	"	"	"	"	"	"	183. 75
da Milano	"	"	"	"	"	"	"	191. "
da Genova	"	"	"	"	"	"	"	192. 75
da Livorno	"	"	"	"	"	"	"	202. "

Boston.

V I A G G I	Dominion Line	V I A G G I	Dominion Line
Da Genova a Boston (pre- pagato):		Da Napoli a Boston (pre- pagato):	
Vapori celeri.	177. 50	Vapori celeri.	167. 50
Id. ordinari	162. 50	Id. ordinari	152. 50
Da Boston a Genova:		Da Boston a Napoli:	
Vapori celeri.	170. "	Vapori celeri	170. "
Id. ordinari	150. "	Id. ordinari	150. "

Cadice.

V I A G G I	Piroscafi	Compagnia Transatlantica di Barcellona
Da Cadice a Montevideo o Buenos Aires. .	Senza distinzione	(a) 148. „

(a) Più 5 *pesetas* per tassa d'imbarco di ciascun emigrante.

Barcellona.

V I A G G I	Piroscafi	Navig. gen. ital. La Veloce Trans. di Barcell. Huguet	Ligure Brasiliana	Transatlantica di Barcellona	Falch e C.	Transatlantica francese	Pimilos Izquierdo e C.
Da Barcellona:							
a Buenos Aires	Senza distinzione	150. „	„	„	„	„	„
a Montevideo							
a Santos							
a Rio Janeiro.							
a Belem (Parà)	Id.	„	150. „	„	„	„	„
a Manaos (Amazzoni) . .	Id.	„	200. „	„	„	„	„
a La Guayra	Id.	„	„	200. „	„	175. „	„
a Puerto Cabello							
a Sabanilla							
a Colon	Id.	„	„	200. „	„	„	„
a Vera Cruz.							
ad Avana.							
a Nuova Orleans	Id.	„	„	„	162. „	„	175. „

Nota. — Oltre il nolo, il passeggiere di 3^a classe deve pagare 5 *pesetas* per tassa governativa.

Il passeggiere di 3^a classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 2. 50, rappresentanti la tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

VIAGGI	Per tutte le Compagnie e per tutti i piroscafi
Da Marsiglia per il Brasile e il Plata.	170. „

Bordeaux.

VIAGGI	Pacific S. N. C.	Messageries maritimes	VIAGGI	Pacific S. N. C.	Messageries maritimes
Da La Pallice-Rochelle:			Da La Pallice-Rochelle:		
a Pernambuco	150. „	250. „	a Montevideo	160. „	250. „
a Bahia	150. „	250. „	a Buenos Aires (tra- sbordo a Montevideo)	165. „	„
a Rio Janeiro	150. „	250. „	a La Plata	„	250. „
a Santos	150. „	„			

St. Nazaire.

VIAGGI	Piroscafi	Compagnie Générale Transatlantique
Da St. Nazaire:		
a La Guayra	Senza distinzione	400. „
a Puerto Cabello		
a Sabanilla.		
a Colon		
a Vera Cruz	Id.	405. „
all'Avana		

Cherbourg.

V I A G G I	Piroscafi	American Line — Norddeutscher Lloyd — Amburghese Americana — Red Star Line — Amburghese Sud-Americ.	Royal Mail
Da Cherbourg:			
a Nuova York	Senza distinz.	162. 50	"
a Pernambuco	Id.	"	201. 60
a Bahia, Rio Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires	Id.	"	226. 80

Havre.

V I A G G I	Piroscafi	Compagnie générale Transatlant.	Chargeurs réunis	Franco- Canadienne
Dall'Havre:				
a New York	Senza dist.	162. 50	"	"
a Boston	Id.	187. 50	"	"
a Montevideo	Id.	"	150. "	"
a Buenos Aires				
a Santos				
a Rio Janeiro				
a Bahia				
a Pernambuco	Id.	"	"	140. "
a Belem				
ad Halifax				
a St. John				
a Quebec				
a Montreal				

Boulogne s/m.

V I A G G I	Piroscafi	Holland. American — Amburghese Americana
Da Boulogne s/m a Nuova York	Senza distinzione	140. „

Liverpool.

V I A G G I	American Line (a)	White Star Line	Cunard Line	Beaver Line	Dominion Line	Allan Line (b)
Da Liverpool a Nuova York e Boston:						
Vapori rapidi	„	150 „	150 „	„	„	„
Id. ordinari	137.50	143.75	143.75	„	„	„
Da Liverpool a Boston:						
Vapori rapidi	„	„	„	„	143.75	„
Id. ordinari	„	„	„	„	137.50	„
Da Liverpool a St. John o Quebec (Canada).	„	„	„	137.50	„	„
Da Liverpool a Montreal:						
Vapori rapidi	„	„	„	147.92	„	147.92
Id. ordinari	„	„	„	„	137.50	„
Da Liverpool ad Halifax o St. John (Canada)	„	„	„	„	„	137.50
Da Liverpool a Quebec:						
Vapori rapidi	„	„	„	„	143.75	137.50
Id. ordinari	„	„	„	„	137.50	„

(a) La stessa Società dà biglietti di 3^a classe da Londra o Southampton a Nuova York, Boston, Filadelfia o Baltimora a lire oro 151.20.

(b) La stessa Società dà biglietti di 3^a classe da Glasgow a Nuova York, Boston, Filadelfia e Baltimora a lire oro 138.60.

Anversa.

[illegible]

Amburgo e Brema.

V I A G G I	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Amburghese Sud Americana
Da Amburgo a Nuova York:			
Vapori rapidi	"	200 "	"
Id. ordinari	"	187. 50	"
Da Brema a Nuova York:			
Vapori rapidi	212. 50	"	"
Id. ordinari	200 "	"	"
Da Amburgo a Nuova Orleans (via Nuova York)	"	320 "	"
Da Amburgo a Boston (via Nuova York)	"	202. 50	"
Da Amburgo o da Brema al Plata	200 "	200 "	200. "
Da Amburgo o da Brema al Brasile (esclusa Manaos)	187. 50	187. 50	187. 50
Da Amburgo a Manaos	"	200 "	200. "
Id. ai porti del mare Caraibico, all'Avana e a Vera Cruz	"	262. 50	262. 50
Da Brema all'Avana	175 "	"	"
Da Amburgo ad Halifax.	"	150 "	"

ALLEGATO II.

**Piroscafi designati dai Vettori d'emigranti
al Commissariato dell'emigrazione.**

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Navigazione generale italiana.

Archimede	"	13. 62	"	Regina Margherita	"	16. 76	"
Liguria	"	15. 41	"	Sempione	12. 50	"	"
Lombardia	"	15. 06	"	Sicilia.	"	15. 06	"
Manilla.	"	14. 55	"	Sardegna	"	15. "	"
Marco Minghetti. .	"	14. 13	"	Sirio	"	15. 86	"
Orione.	"	"	14. 80	Vincenzo Florio .	"	13. 95	"
Perseo	"	"	14 88	Washington . . .	"	"	13. 13
				Umbria (a) . . .	"	"	"

Ligure Brasiliana.

Colombo	11. 66	"	"	Re Umberto . . .	12. 43	"	"
Minas	12 28	"	"	Rio Amazonas . .	12. 13	"	"

Italia.

Antonina	13. "	"	"	Ravenna	12. 85	"	"
La Plata	12. 80	"	"	Toscana	12. 90	"	"

Ottavio Zino.

Attività	11. 54	"	"	Equità	11 53	"	"
--------------------	--------	---	---	------------------	-------	---	---

(a) Non fu ancora eseguita la prova.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

La Veloce.

Centro America . .	"	"	13. 15	Etruria	12. 20	"	"
Città di Genova . .	11. 94	"	"	Las Palmas	12. 09	"	"
Città di Milano . .	13. 05	"	"	Nord America . .	14. "	"	"
Città di Torino . .	13. 26	"	"	Piemonte	12. 40	"	"
Duca di Galliera . .	"	"	13. 58	Savoia	17. 33	"	"
Duchessa di Genova	"	"	13. 19	Venezuela	14. 41	"	"

Italo Oberti.

Governor (a) . . .	"	"	"	—	"	"	"
--------------------	---	---	---	---	---	---	---

Ercole Saviotti.

Calabro	11. 62	"	"	Regina Elena . .	12. 25	"	"
-------------------	--------	---	---	------------------	--------	---	---

La Patria.

Gallia	13. 98	"	"	Neustria	13. 18	"	"
Gergovia	13. 16	"	"	Patria	13. 44	"	"
Massilia	11. 83	"	"	Roma (b)	17. 10	"	"

Società Anglo-italiana.

Algeria	11. 58	"	"	Hesperia	11. 70	"	"
Bolivia	12. 76	"	"	Karamania	11. 80	"	"
Calabria	14. 04	"	"	Perugia	13. 60	"	"
California	12. 66	"	"	Victoria	12. 10	"	"

(a) Il piroscafo *Governor* fu sostituito al *Balilla* il quale fu testè preso a nolo dal vettore Fornari.

(b) Subì la visita e la prova di velocità dopo la pubblicazione del decreto del Commissariato in data 12 aprile 1902, che fissava il prezzo dei noli per il 2° quadrimestre.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Giuseppe Fornari.

Spartan Prince . . .	12. 37	"	"	Trojan Prince . . .	12. 30	"	"
Tartar Prince . . .	12. 23	"	"	Balilla (a)	11. 60	"	"

Norddeutscher Lloyd.

Aller	"	"	15. 57	Lahn	"	"	16. 97
Hohenzollern . . .	"	"	13. 47	Trave	16. 20	"	"
Kaiserin M. Theresia	17. 10	"	"	Neckar	"	"	13. 46

Amburghese-Americana.

Batavia (b)	"	"	"	Phoenicia	14. 08	"	"
Bulgaria (b) . . .	"	"	"	Palatia (c)	14. 25	"	"
Belgravia	13. 36	"	"	Scotia	12. 20	"	"

Dominion Line.

Commonwealth . .	"	"	15. 26	Dominion (b) . .	"	"	"
Cambroman	14. 35	"	"	New England . .	15. 30	"	"
Canada (b)	"	"	"	Vancouver	15. 06	"	"

(a) Il piroscafo *Balilla* prima noleggiato dal vettore Oberti, fu testè preso a nolo dal Fornari.

(b) Non fu ancora eseguita la prova.

(c) Subì la visita e la prova di velocità dopo la pubblicazione del decreto del Commissariato in data 12 aprile 1902, che fissava il prezzo dei noli per il 2° quadrimestre.

PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901			PIROSCAFI	VELOCITÀ ACCERTATA nei modi previsti dall'art. 96 del regolam. 10 luglio 1901		
	Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno		Prova speciale di velocità	Velocità desunta da altre prove	Notoria velocità desunta dai viaggi durante l'ultimo anno

Transports maritimes.

Espagne	"	"	13. 06	Provence	13. 08	"	"
France (a)	"	"	"	Algérie (a).	"	"	"
Italie.	"	"	13 05	Alsace (a)	"	"	"
Les Alpes	13. 06	"	"	Bretagne (a).	"	"	"
Les Andes	12 19	"	"	Savoie (a)	"	"	"
Nivernais.	11. 99	"	"	Aquitaine (a).	"	"	"
Orléanais.	11. 90	"	"				

Luis Huguet y Furriol.

Jover Serra.	13. 28	"		"	Miguel Jover.	12. 25	"		"
----------------------	--------	---	--	---	-----------------------	--------	---	--	---

Società Transatlantica di Barcellona.

Buenos Aires	14 82	"	"	Alfonso XIII (a)	"	"	"
Montserrat	13. 79	"	"	Cataluña (a)	"	"	"
Leone XIII	13. 50	"	"	Ciudad de Cadiz(a)	"	"	"
P. de Satrustegui	12. 60	"	"	Isla de Luzon (a).	"	"	"
Alicante (a).	"	"	"	Isla de Panay (a).	"	"	"
Antonio Lopez (a)	"	"	"	Montevideo (a).	"	"	"
Alfonso XII (a)	"	"	"	Reina Maria Cris (a)	"	"	"

(a) Non fu ancora eseguita la prova.

LO STATO DI SANTA CATERINA (BRASILE)

e l'emigrazione italiana.

(Da un rapporto del R. Console in Florianopolis, GHERARDO PIO DI SAVOIA;
dicembre 1901).

Estensione dello Stato di Santa Caterina. — La superficie dello Stato di Santa Caterina è di 74,165 chilometri quadrati; anzi, per chi si occupi di questo Stato soltanto in relazione alla immigrazione italiana, essa si riduce a proporzioni anche minori, e cioè: alle isole di San Francisco e di Santa Caterina; a quella parte del continente che si trova fra l'Atlantico e la Serra Geral e finalmente ai municipi di Lages, Campos Novos, Coritibanos e San Joaquim nel versante occidentale della Serra stessa. Il resto del territorio dello Stato, forse due quinti, è oggetto di litigio già da molti anni fra lo Stato di Santa Caterina e quello di Paraná, che se ne contendono il dominio.

Popolazione. — Secondo il censimento brasiliano del 1890, la popolazione dello Stato di Santa Caterina, al 31 dicembre di detto anno, sarebbe stata di 283,769 abitanti, di cui: 141,989 maschi e 141,780 femmine; 240,587 bianchi, 13,625 negri, 20,334 mulatti e meticci, 9223 *caboclos* o autoctoni (detti indiani o *bugres*); 194,067 non coniugati, 79,287 coniugati, 9961 vedovi e 454 divorziati; 252,566 legittimi e 31,203 illegittimi; 252,950 cattolici-romani, 1161 ortodossi, 5856 evangelici, 23,530 protestanti di varie chiese e 272 di altri culti o senza culto alcuno; 55,643 alfabeti e 228,126 analfabeti; 277,571 Brasiliani e 6198 stranieri (secondo le disposizioni contenute nell'art. 69 della costituzione della Repubblica). Ma queste cifre hanno però un valore solo largamente approssimativo.

L'ultimo censimento (31 dicembre 1900) porta la popolazione di questo Stato a 321,160 abitanti, ma di esso non sono ancora interamente pubblicati i risultati. D'altronde il censimento stesso fu

fatto in mezzo a tali perturbazioni politiche e con tale povertà di mezzi da escludere che possa essere migliore del precedente. Ove si tenga conto, oltrechè delle statistiche, anche degli studi fin qui pubblicati e della conoscenza pratica del paese, si può dire, con probabilità di avvicinarsi al vero, che la popolazione di questo Stato si aggiri intorno ai 325,000 abitanti, di cui cinque sesti bianchi e il resto di colore; per due terzi Luso-brasiliani, neri, mulatti, meticci e *caboclos* e il resto di origine tedesca, italiana, polacca, russa e austriaca; per cinque sesti cattolico-romani e il resto protestanti; per quattro quinti e più analfabeti.

Ordinamento politico. — Lo Stato di Santa Caterina fa parte della Federazione Brasiliana; è rappresentato al Congresso Federale da tre senatori e da quattro deputati. Come Stato autonomo, ha una costituzione propria, che risale al giugno 1891.

Secondo questa costituzione, il potere legislativo è esercitato dal Congresso dei rappresentanti, colla sanzione del Governatore. I deputati al Congresso sono eletti dal popolo per suffragio diretto. Per essere eleggibile bisogna essere nato nel Brasile ed avere due anni di residenza nello Stato, oppure essere naturalizzato con quattro anni di residenza. Molti sono gl'Italiani residenti nello Stato di Santa Caterina, che potrebbero essere mandati al Congresso dei rappresentanti. Attualmente i deputati sono 22, dei quali 17 Brasiliani di nascita, e 5 naturalizzati (Tedeschi).

Còmpito generale del Congresso è di fare le leggi dello Stato. In ciò la sua competenza è limitata soltanto da quella riservata all'Unione ed ai Municipi dalla costituzione federale. La competenza del Congresso comprende l'amministrazione, la conservazione e la vendita delle terre demaniali, come pure lo sviluppo delle vie di comunicazione, la navigazione costiera, l'agricoltura, l'industria, l'immigrazione, la colonizzazione, l'istruzione e via dicendo.

Il potere esecutivo è esercitato dal Governatore, e, in caso di impedimento di esso, dal vice-governatore. Una delle condizioni di eleggibilità è di essere nati nello Stato, od anche semplicemente nel Brasile, purchè, in quest'ultimo caso, l'elegendo abbia risieduto

quattro anni almeno nello Stato prima dell'elezione. È così che questo Stato ha già avuti due governatori, compreso l'attuale, figli di stranieri: Lauro Müller e Filippo Schmidt (tedeschi).

Il potere giudiziario è esercitato, in primo luogo, dal Superiore Tribunale di Giustizia, composto di 5 membri (*desembargadores*) compreso il presidente, scelti dal governatore fra i giudici più anziani dello Stato. Esso risiede nella capitale, con giurisdizione su tutto lo Stato, e giudica in seconda ed ultima istanza delle cause civili e penali.

Vengono poi i giudici (*juizes de direito*), nominati dal governatore e residenti ciascheduno nella rispettiva *comarca* o circondario, i quali conoscono, in prima istanza, di tutte le questioni civili non espressamente riservate ai giudici federali e, in appello, delle cause di competenza dei giudici di pace.

I giudici di pace, finalmente, eletti dal popolo, risiedono nei rispettivi distretti e giudicano delle cause civili di valore inferiore ai 300 milreis (1).

Le comarche, in questo momento, sono 17. In ogni comarca funziona un tribunale del giuri, presieduto dal giudice di diritto, e in ogni distretto un tribunale correzionale, presieduto dal giudice di pace, per giudicare dei reati secondo la rispettiva competenza, con appello al Superiore Tribunale di Giustizia. I promotori pubblici, nelle comarche, e il procuratore generale dello Stato, nella capitale, esercitano le funzioni dei nostri procuratori del Re.

Infine, per le cause civili e penali, che la costituzione della Repubblica riserva alla giustizia federale, havvi nella capitale un giudice federale, che si limita a istruire i singoli processi e ad inviarli alla competente autorità giudiziaria in Rio de Janeiro.

Il municipio, nella sfera dei suoi peculiari interessi, è autonomo. Il potere legislativo vi è esercitato dal Consiglio municipale, i cui membri non possono essere meno di 5, nè più di 15, e il potere esecutivo da un soprintendente e, occorrendo, da una

(1) Un milreis vale attualmente poco più di una lira.

o più intendenze distrettuali. Consiglieri e soprintendenti sono eletti dal popolo con voto diretto, nello stesso tempo e per la durata di quattro anni. Attualmente i municipi sono 27, fra i quali quello di Urussanga, istituito il 6 ottobre 1900, con popolazione quasi esclusivamente italiana.

Cenni storici sull'immigrazione italiana nello Stato di Santa Caterina. — Credo opportuno, con questi cenni, del resto brevissimi, di rifarmi alquanto indietro, sia perchè finora nessuno ha fatta la storia dell'immigrazione italiana in questo Stato, sia soprattutto perchè la ragione del benessere o del disagio dei singoli nuclei coloniali si trova quasi sempre nelle loro origini e negli avvenimenti politici in mezzo ai quali si sono svolti.

I primi Italiani che si stabilirono in questo Stato, furono, quasi tutti, gente di mare, gittati dalle tempeste e dalle vicende della navigazione, e qui trattenuti da sopravvenuti vincoli di parentela e dagli affari; talvolta anche dalla paura di dover render conto alla giustizia di qualche baratteria o altra frode marittima (1).

Contemporaneamente si stabilivano qui alcuni negozianti girovaghi (*mascates*), bottegai, calderai, calzolari, sarti, ombrellai e sacerdoti, che, dopo aver cercato il loro tornaconto in Rio de Janeiro, in Montevideo, Buenos Aires e altrove, venivano a cercarlo in luoghi meno frequentati, e più d'uno riusciva a conseguirlo.

Ma una numerosa immigrazione, in corrispondenza coi bisogni reali e permanenti del paese, cominciò soltanto intorno al 1836. In quel tempo una trentina di famiglie, quasi tutte di origine genovese, vennero a stabilirsi in questo Stato, in una colonia, che il milanese dottor Enrico Schutel, agente consolare di S. M. il Re di Sardegna, aveva fondata fra gli attuali municipi di Nova Trento e Tijucas e la Colonia Angelina, battezzandola col nome di Nova

(1) Ancora oggi il nome di Santa Caterina a Genova, in piazza Banchi, ispira paura, oramai ingiustificata. I sinistri marittimi dolosi lungo queste spiagge erano in passato assai frequenti. Santa Caterina era chiamata il cimitero delle navi

Italia, più tardi cambiato in quello di Don Alfonso, per ragioni di patriottismo locale. A quella impresa, determinata dalla speculazione privata, seguiva un lungo periodo di sosta, finchè, nel 1875, il Governo imperiale brasiliano, stimando conveniente di frammischiare l'elemento latino al germanico, già prevalente in tutto il sud del Brasile, si rivolgeva all'immigrazione italiana. Le non buone condizioni economiche d'una parte della popolazione italiana favorirono la propaganda brasiliana e ne assicurarono la riuscita. Dal 1875 a tutto il 1880 entrarono in questo Stato dai tre ai quattro mila immigranti italiani, veneti e lombardi quasi tutti, senza contare i sudditi austriaci di lingua italiana.

Una parte di essi veniva avviata al nord, negli attuali municipi di Blumenau, Brusque, Nova Trento e Itajahy, e l'altra parte al sud, negli attuali municipi di Tubarão, Urussanga e Araranguá. Nel nord i nostri connazionali erano stati preceduti dai Tedeschi, fin dal 1850; epperò dovettero contentarsi di terreni buoni sì, ma pur sempre di seconda scelta, lontani dai porti, dalle città e dalle *villas*, come per es., Ascurra e Rio Cedro nel municipio di Blumenau, Porto Franco in quello di Brusque, ecc. Con tutto ciò non ebbero a lamentarsi della loro sorte. Nel sud non erano stati preceduti da alcuno. I primi territori che vi occuparono gl'Italiani furono quelli di Azambuja, nell'attuale municipio di Tubarão, a dieci chilometri circa da Pedras Grandes sul Rio Tubarão, e che è stazione ferroviaria dal 1895, e poi si propagarono in quelli di Crescuma, Urussanga, Graõ-Pará e via dicendo.

Dopo il 1880 ebbe luogo un'altra sosta, durante la quale accaddero due fatti di capitale importanza nella storia del Brasile: l'abolizione della schiavitù (13 maggio 1888) e la caduta dell'Impero (15 novembre 1889).

L'abolizione della schiavitù esercitò un'azione minore di quanto si crede, sulle condizioni dei coloni italiani nello Stato di Santa Caterina, che nel diboscamento delle foreste, nella coltivazione

dei cereali e nell'allevamento degli animali non avevano incontrata, nè potevano incontrare la concorrenza dei negri. Anche la caduta dell'Impero fu poco avvertita dai nostri connazionali, sia perchè troppo nuovi alla vita del paese per avere una orientazione politica qualsiasi, sia perchè essendo cattolici, non risentivano alcun beneficio dalla proclamazione della libertà dei culti, dalla istituzione del matrimonio civile, dalla secolarizzazione dei cimiteri e da altre simili novità, che invece giovavano ai Tedeschi, in gran parte protestanti. Persino di fronte alla così detta grande naturalizzazione, concessa dalla costituzione federale, i nostri immigranti si mantennero sempre indifferenti.

Un avvenimento, invece, di capitale importanza nella storia dell'immigrazione italiana in questo Stato, fu il decreto del 28 giugno 1890, comunemente chiamato Legge Glicerio, col quale venivano aperte le porte all'immigrazione europea (1). In seguito a quel decreto migliaia e migliaia di Polacchi, d'Italiani, di Russi e di Tedeschi irruperono nello Stato di Santa Caterina.

Gl'Italiani nuovi arrivati si stabilirono quasi tutti nel sud, rinforzando i nuclei già esistenti e creandone dei nuovi.

Contemporaneamente (1891) la Compagnia Metropolitana, residente in Rio de Janeiro, per trar profitto dai vantaggi garantiti dalla Legge Glicerio, fondava la colonia di Nova Venezia, sopra un territorio di 30 mila ettari di terreno, chiamando a popolarla famiglie italiane, esclusivamente, e affidandone la direzione al palermitano Michele Napoli, che sarebbe ingiustizia non ricordare, a titolo di onore, nella storia dell'immigrazione italiana in questo Stato. Dai luoghi di origine dei coloni, i nuclei principali presero i nomi di Nova Venezia, Nova Belluno, Nova Tre-

(1) Non ho da occuparmi del Decreto Glicerio, che riguarda l'immigrazione nel Brasile in generale. Giovi ricordare, però, che con quel decreto si accordava agli emigranti il passaggio gratuito o ridotto, per conto del Governo Federale; si garantivano loro protezione, aiuti, sussidi e rimpatrio, in casi e termini stabiliti; si accordavano premi e ausili alle Compagnie di navigazione, facilitazioni e premi rilevanti alle Compagnie colonizzatrici, ecc.

viso. Il nucleo Jordão, dal nome del direttore della Metropolitana, sorse più tardi, nel 1895.

L'inizio della nuova colonia non poteva essere più lieto: i primi boschi caddero fra le canzoni di lavoratori esultanti; la fiducia nel benessere e nella quiete del paese era in tutti; la Metropolitana largheggiava coi coloni, e questi s'indebitavano allegramente, perché sentivano, quand'anche non lo capissero, che non era sui loro debiti che la Metropolitana faceva assegnamento, bensì sui favori garantiti dalla Legge Glicerio.

Sopravvenne il 1893. Proprio quando le colonie italiane cominciavano a svolgersi ed a crescere, scoppiò nello Stato di Rio Grande del Sud quella tremenda rivoluzione, che in breve metteva in fiamme tutto il mezzodì della Repubblica. Durante un lungo biennio, truppe rivoluzionarie e truppe dello Stato, ugualmente indisciplinate, scorrazzarono per le campagne, predando, uccidendo ed incendiando, finché la reazione, provocata dallo stesso disordine e dai lutti delle famiglie, più che i fatti d'armi e le vittorie del Governo, poneva fine a quel deplorabile periodo della storia brasiliana.

I coloni italiani di Nova Venezia, grazie all'energia del Napoli, non ebbero a soffrire molto dalla rivoluzione, e così pure gli altri coloni italiani dello Stato; ma le conseguenze della rivoluzione furono, in genere, gravi per tutti.

L'immigrazione si arrestò d'un tratto: gl'immigranti italiani, che erano stati 167 nel 1885, 390 nel 1886, 549 nel 1887, 305 nel 1888, 873 nel 1889, 179 nel 1890, 4240 nel 1891, 1348 nel 1892, scesero nel 1893 a 863, che erano già in viaggio quando scoppiò la rivoluzione, e nel 1894 a 27. I coloni, poi, soprattutto gli ultimi arrivati, si trovarono presto alle prese colla crisi economica e finanziaria, sia dell'Unione, sia dello Stato di Santa Caterina e delle Compagnie colonizzatrici. Ove prima avevano trovata molta larghezza, trovavano grandi durezza; la Metropolitana, che aveva perfino stabilito premi pei lavoratori più attivi, sospendeva quasi tutti i lavori e introduceva l'uso dei pagamenti in buoni, i quali,

in mano del colono, perdevano un terzo e più del loro valore. Tasse, imposte e balzelli da una parte; multe e fastidi dall'altra; contestazioni di diritti, sospensione o diminuzione di paghe e via dicendo.

Ma la più grave conseguenza della rivoluzione fu la legge del 30 dicembre 1895, colla quale il Congresso Nazionale autorizzava il Governo Federale, a corto di quattrini, epperò nella impossibilità di provvedere alle spese per l'immigrazione, a trasferire agli Stati o a rescindere, mediante accordo, i contratti stipulati colla Compagnia Metropolitana per l'introduzione di un milione d'immigranti nella Repubblica. Il trasferimento non avendo potuto effettuarsi, ebbe luogo la rescissione, e il servizio d'immigrazione e di colonizzazione venne abbandonato alla iniziativa dei singoli Stati.

Così, come la legge Glicerio aveva aperte a due battenti le porte all'immigrazione in genere, e all'italiana in ispecie, la legge del 30 dicembre 1895 le richiudeva, per la considerazione che, da una parte, lo Stato non è in grado di fare cosa alcuna per favorirla, e, dall'altra, i nostri emigranti, reclutati quasi tutti fra il proletariato agricolo, sono nella impossibilità di recarsi qui a loro spese per profittare della terra.

Tendenze del Governo verso l'immigrazione italiana. — In questo Stato, tanto l'immigrazione tedesca, quanto l'italiana, la russa e la polacca hanno dato buonissimi risultati.

Le antiche colonie di Dona Francisca e di Blumenau — oggi fiorenti municipi di Joinville e di Blumenau — sono considerate come modelli di colonizzazione tedesca (1).

Gl'Italiani hanno fatto anch'essi abbastanza, soprattutto tenuto conto del numero, del tempo e di altre circostanze. Nel giro di

(1) Vedansi i seguenti scritti: * *Dona Francisca, Hansa und Blumenau, drei deutsche Mustersiedelungen im Südbrasilischen Staate Santa Catharina* , di ROBERT GERNHARD, Breslau, 1901. — * *Das heutige Brasilien* , di MORITZ SCHANZ, Hamburg, 1893. — * *Die deutsche Kolonie Hansa* , di FRANZ GIESEBRECHT, Berlin, 1899.

circa venticinque anni, hanno trasformato le condizioni economiche del sud dello Stato; hanno fatto sorgere il municipio di Urus-sanga, ove, prima del loro arrivo, erano boschi impenetrabili, popolati dai *bugres* e dalle fiere; hanno introdotta la coltivazione della vite, del riso irriguo e, con grande successo, quella del tabacco per l'esportazione; hanno tentata la bachicoltura e la tessitura della seta, ecc., svolgendo sempre e dovunque la loro attività pacificamente, senza alcuna perturbazione dell'ordine pubblico.

I Russi e i Polacchi, infine, hanno fecondato vaste estensioni di terreno, provando di essere anch'essi forti e pazienti lavoratori, non inferiori agl'Italiani ed ai Tedeschi.

Non credo, però, di errare dicendo che l'immigrazione italiana, più affine alla popolazione indigena per razza, per lingua, per culto e per costumi, è vista di miglior occhio delle altre, ed è più simpatetica al popolo. I difetti delle nostre plebi, poi, sono anche altrettanto apprezzati quanto le loro stesse virtù. Così la facilità colla quale i nostri connazionali dimenticano i loro dialetti, posta a confronto coll'attaccamento dei Tedeschi per la loro lingua, che considerano come il palladio di tutte le virtù pubbliche e domestiche che devono ornare un Tedesco all'estero; il patriottismo ingenuo dei nostri, non sostenuto da una severa educazione civica, posto a confronto colla fierezza e colla intransigenza pangermaniche, predispongono le classi dirigenti del paese in favore della nostra immigrazione.

Ma, purtroppo, queste buone disposizioni e queste simpatie, guadagnate a così caro prezzo, non hanno, in questo momento, alcun valore pratico. Il Governo è nella assoluta impossibilità di far spese per l'immigrazione. All'infuori di ciò, sembra anche che gli uomini, i quali sono ora al timone dello Stato, subordinino l'incremento dell'immigrazione e della colonizzazione ad altri interessi. Sta di fatto che, mentre il dottor Hercilio Pedro da Luz, governatore dello Stato dal 1894 al 1898, non potendo fare altro in favore dell'immigrazione e della colonizzazione, riduceva il prezzo delle terre fino alla quasi gratuità, il governatore attuale,

con decreto dell'11 marzo 1899, lo sestuplicava; e mentre il primo stimolava la costituzione di società e di sindacati, e cercava in tutti i modi e con tutte le possibili facilitazioni d'impegnarli in grandi imprese coloniali, il secondo, nel suo messaggio dell'agosto 1900, dichiarava " che lo Stato non aveva interesse alcuno a fare alienazioni di grandi estensioni di terreno a basso prezzo. „

Nel 1899, quando la crisi del caffè era più acuta, ed i maltrattamenti di alcuni *fazendeiros* determinavano l'uscita di un gran numero di Italiani dallo Stato di San Paolo, questo Governo incaricò una persona di sua fiducia di collocare una cinquantina di famiglie di coloni italiani nei municipi di Porto Bello, Camboriù, Garopaba e Tijucas, lungo il mare; ma il tentativo fallì perchè fatto in luoghi non pessimi, ma pur sempre di clima e di fisionomia schiettamente intertropicali, umidi e in generale malsani, poco indicati pel contadino europeo. Nello Stato, pertanto, sono ancora molti lotti di terra disponibili, dove i nostri connazionali potrebbero stabilirsi con loro vantaggio.

Questo tentativo è l'unico che sia stato fatto, dal 1898 in poi, per favorire l'immigrazione italiana in questo Stato.

Previsioni. — Così stando le cose, non è facile prevedere se e quando potrà ristabilirsi una corrente immigratoria italiana, di qualche importanza, in questo Stato.

È probabile che gl'incoraggiamenti accordati per il passato alla immigrazione in genere, ed alla italiana in ispecie, non le siano più accordati in avvenire, e non soltanto per ragioni finanziarie (1). Ed è poco probabile che lo Stato di Santa Caterina riesca ad attirare lo sguardo dei nostri capitalisti per qualche grande impresa di colonizzazione italiana, per quanto in Italia incominci a farsi strada l'opinione che anche l'immigrazione, per

(1) Secondo il dottor Murtinho, attuale ministro delle finanze della Repubblica, il Brasile non sarebbe in grado, economicamente e intellettualmente, di assimilarsi una immigrazione europea troppo forte, senza correre il rischio di snazionalizzarsi.

essere di qualche utilità alla madre patria, abbia bisogno di essere preceduta, accompagnata e sorretta dal capitale. I Tedeschi lo hanno capito e da un pezzo (1).

Numero degl'Italiani nello Stato di Santa Caterina. — Non dispongo di dati ufficiali più o meno attendibili per fissare il numero degl'Italiani in questo Stato.

Il compianto cav. Compagnoni Marefoschi, regio console in Porto Alegre, nel settembre del 1889, in occasione di una sua visita a Desterro (attualmente Florianopolis), restava sorpreso di sentire che nella provincia di Santa Caterina dimoravano più di 20,000 Italiani. Era infatti una esagerazione, perchè in quel tempo non potevano essere più di 10,000.

Tre anni dopo, il cav. Compans di Brichanteau, pure regio console in Porto Alegre, faceva ammontare la popolazione italiana in questo Stato addirittura a 52,000 abitanti, che il missionario Maldotti, nel 1898, riduceva a 50,000.

Ritengo fermamente che anche queste cifre siano esagerate.

Io stesso, andando in giro personalmente (2), e facendomi aiutare dai miei corrispondenti ufficiosi, ho raccolti i dati che seguono, che stimo essere più prossimi degli altri alla verità, e per lo meno non sono in contraddizione colle cifre della popolazione dello Stato in generale, nè con quelle dell'immigrazione prima del 1894, nè cogli studi più seri che sono stati fatti fin qui sulle correnti immigratorie e sul movimento demografico in questo Stato, a cominciare da quelli del cav. Roti, mio predecessore, fino a quelli del dottor Hugo Gensch, competentissimo nella materia:

(1) La Compagnia Anseatica (Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg), fin dal 1897, acquistava ben 350,000 ettari di terreno fertilissimo nella regione nord-ovest di questo Stato, impegnandosi a colonizzare, entro il 1917, un così enorme territorio, più vasto della Liguria, e delle provincie di Piacenza, Parma, Reggio e Modena unite insieme.

(2) Vedi nei fascicoli di aprile 1900 e settembre 1901 del Bollettino del Ministero degli Affari Esteri due memorie del cav. G. Pío di Savoia intitolate una: *Gli Italiani nel Sud dello Stato di Santa Caterina*; l'altra: *Gli Italiani nel Nord dello Stato di Santa Caterina*.

POPOLAZIONE ITALIANA NELLO STATO DI SANTA CATERINA.

N. d'ordine	MUNICIPI	POPOLAZIONE complessiva (31 dicembre 1900)	POPOLAZIONE italiana		Osservazioni
1	Florianopolis. . . .	32,759	da 300	a 400	Isola di Santa Caterina.
2	São José.	10,589	" 42	" 32	Litorale in faccia e a sud-ovest della capitale.
3	Palhoça	17,544	" 90	" 120	
4	Garopaba	5,700	"	" 2	
5	Jaguaruna	4,154	"	" 5	
6	Imaruhy.	7,925	"	" 5	Così detto Sud dello Stato.
7	Laguna	16,471	" 160	" 216	
8	Araranguà	16,211	" 1,900	" 2,002	
9	Tubarão	23,389	" 4,089	" 5,042	
10	Urussanga	7,145	" 7,000	" 7,000	Litorale a nord-ovest della capitale.
11	Biguaçu.	9,362	" 9	" 12	
12	Tijucas	12,587	" 240	" 320	
13	Camboriú	5,242	" 12	" 16	
14	Porto Bello	4,509	" 12	" 16	Così detto Nord dello Stato.
15	Itajaí	15,692	" 2,310	" 3,080	
16	Nova Trento	5,805	" 1,100	" 1,200	
17	Brusque	9,124	" 1,800	" 2,000	
18	Blumenau	34,472	" 4,500	" 5,000	Litorale nord-nord-ovest.
19	Joinville	19,670	" 450	" 200	
20	São Bento	5,706	"	" 5	
21	Campo Alegre . . .	2,645	"	" 5	
22	Paraty.	7,257	" 15	" 20	Isola di San Francisco.
23	São Francisco . . .	8,584	" 45	" 60	Regione serrana ossia al di là della Serra Geral.
24	São Joaquim	6,755	" 30	" 40	
25	Lages	18,872	" 53	" 60	
26	Coritibanos.	6,296	"	" 5	
27	Campos Novos . . .	6,695	"	" 5	
		321,160	da 23,857	a 26,868	

Delle cifre che precedono, analizzerò soltanto le principali.

I 1900 o 2000 Italiani di Araranguà sono da ripartirsi in due gruppi: Cresciuma, circa 1000; Nova Venezia, circa 900 soltanto, per la considerazione che, colla istituzione del municipio di Urussanga (6 ottobre 1900), una gran parte del territorio e della popolazione della colonia di Nova Venezia, e precisamente i nuclei di Jordão, Nova Treviso, Belvedere e Nova Belluno, veniva incorporata nel nuovo municipio.

Nel municipio di Tubarão i gruppi italiani principali sono: Azambuja, circa 2500; Rio dos Pinheiros, circa 650; Armazem, circa 400; Treze de Maio, circa 250; Pedras Grandes, circa 500; Orleans, circa 250; Gran-Parà, circa 150.

Nel municipio di Urussanga gl'Italiani si dividono così: Cocal, circa 790; Nova Belluno, circa 780; Nova Treviso, circa 710; Rio Maior, circa 450; Rio Caitè, 410; Belvedere, circa 380; Urussanga Bassa, circa 380; Rio Carvão, circa 330; Jordão, circa 320; Urussanga sede, circa 327; Rio Vermelho, circa 280; San Martin, circa 260; Rio Salto, circa 240; Rio Americano, circa 200; Rio Gallo, circa 170; Rio Comprido, circa 140; Rio Carvalho, circa 110, ecc.

Passo al nord.

Gl'Italiani dimoranti nel distretto di Luiz Alves (municipio di Itajahy) sono così distribuiti: Ribeirão Serafim, circa 400; 1° Braço do Norte, circa 350; 2° Braço do Norte, circa 300; Braço Secco, circa 250; Ribeirão Paula Ramos, circa 200. Gli altri, sempre decrescendo, sono in Ribeirão Costa, 3° Braço do Norte, Ribeirão Oeste, Ribeirão Bonito e altrove.

La popolazione italiana di Nova Trento, che ho fissata in 1100-1200 abitanti, frammischiata con sudditi austro-ungarici (Trentini) di gran lunga più numerosi, è disseminata qua e là un po' da per tutto nel territorio municipale.

Nel municipio di Brusque troviamo i gruppi italiani principali: a Porto Franco, circa 500; a Barracão do Gaspar, circa 450; a Cedros Grandes, circa 230; a Gabiroba, circa 170; a Aguas Negras, circa 150; a Ribeirão de Ouro, circa 150; a Limeira e Brilhante, circa 150 e a Poço Fundo, circa 105.

Nel municipio di Blumenau, infine, gl'Italiani sono divisi, a un di presso, così: Caminho do Rodeio, circa 620; San Pedrinho Velho, circa 170; San Pedrinho Novo, 1^a linha, circa 80; San Pedrinho Novo, circa 65; Ribeirão do Salto, circa 100; Fundoes do Rodeio, circa 200; Rio Cedro, circa 220; Estrada dos Pommeranos, circa 500; Fundão dos Pommeranos, circa 70; Estrada dos Tyrolezes, circa 380; Travesâso dos Tyrolezes, circa 80; P. Encrusilhada, circa 70; Ribeirão Fortunata, circa 70; San Bernardo, circa 170; Ribeirão das Cabras, circa 50; P. Aquidaban, circa 35; Ribeirão do Naisse, circa 90; 1^o Braço do Naisse, circa 10; Ribeirão Bazilio, circa 40; Rio Itajahy margem esquerda, circa 100; Ribeirão Diamante, circa 50; Ribeirão Diamantina, circa 130; Povoação Ascurra, circa 70; San Paolo, circa 500; Guaricanas, circa 300.

Per bene apprezzare il valore delle cifre che precedono, in relazione al carattere generale dell'immigrazione in questo Stato ed all'avvenire che vi è riservato all'elemento italiano, non sarebbe un fuor d'opera il presentare anche le cifre dell'immigrazione tedesca, polacco-russa ed austriaca; ma ciò non mi è per ora consentito. Mi limito a dire che la popolazione di lingua tedesca, la quale è quella che deve richiamare di più la nostra attenzione, per quanto si rileva da vari studi (1), dovrebbe aggirarsi intorno ai 70-80 mila individui, un quarto circa dell'intera popolazione dello Stato; e che, data la grande prolificità dei Tedeschi, essi non dovrebbero tardar molto a raggiungere il terzo, indipendentemente dai risultati che la Compagnia Anseatica sarà per conseguire colla colonizzazione dei 650 mila ettari di terreno di cui dispone.

Provincie d'origine. — Quasi tutti gl'Italiani residenti in questo Stato appartengono alle provincie del Veneto (specialmente a quelle di Belluno, Treviso, Verona e Vicenza) e della Lombardia (Bergamo, Mantova e Cremona); vengono poi gli Emiliani (soprattutto

(1) Uno di questi studi è quello recentissimo del signor HERMANN LEYFER: *Deutsches Kolonistenleben im Staate Santa Catharina in Süd-Brasilien*. Hamburg, 1900.

delle provincie di Ferrara e di Modena), ma a grande distanza; e finalmente, a grandissima, forse come due a cento, i Liguri, i Toscani, i Meridionali e i Piemontesi. Questi ultimi, nelle città e nelle *villas*, sono occupati nei mestieri e nel piccolo commercio; gli altri, ossia i Veneti, i Lombardi e gli Emiliani, nelle colonie, attendono ai lavori dei campi.

Professioni e mestieri. — Di cento individui, novantacinque forse sono agricoltori; bottegai e piccoli negozianti, l'un per cento; gli altri, operai e braccianti.

Il maggior numero di bottegai, nelle *villas* e nelle *aldeias*, è di ex-contadini, che, dopo aver raggiunta una certa agiatezza lavorando la terra, hanno venduto i loro lotti, o li hanno affittati o dati in economia ai figliuoli od a terzi, e si sono volti al commercio.

Tra gli operai, più numerosi sono i muratori e i calzolari; vengono poi i fabbri, i calderai, i sarti, i falegnami, ecc. Anche una buona parte dei carrozzieri e dei carrettieri di Florianopolis è di nascita o di origine italiana.

Fra i professionisti possiamo contare qualche impiegato governativo (federale o statale), due o tre farmacisti patentati o *licenciados*, tre o quattro agrimensori, una diecina di sacerdoti e un giornalista.

Stato civile. — Di regola, a 25 anni, i nostri immigranti agricoltori sono coniugati; talvolta lo sono anche prima. La facilità colla quale ognuno può ottenere una concessione di 25-30 ettari di terreno, pone l'individuo in grado di crearsi una famiglia quando più gli talenta.

La famiglia agricola italiana conserva anche qui intatte le sue tradizioni di buon costume. La vita sessuale, nelle colonie, non ha altro sfogo all'infuori del matrimonio. La prostituzione non esiste che in proporzioni insignificanti, e le fanciulle dei nostri coloni sono notoriamente più schive e riservate delle tedesche e delle polacche. Il concubinaggio, che è quasi una istituzione fra gl'indigeni, è in orrore al contadino italiano, cosicchè, sebbene il ci-

mistero sia laico, la coscienza pubblica, più forte e più intransigente del prete, ne chiude le porte in faccia ai concubini, agli incestuosi, ai suicidi e a quanti hanno dato scandalo in vita.

Religione. — I nostri connazionali sono tutti cattolici, circostanza, questa, che ha un peso assai maggiore di quanto si crede, nel loro modo di esistenza nello Stato di Santa Caterina, ove gli Italiani si trovano incastonati fra il protestantismo del maggior numero dei Tedeschi e l'indifferentismo indigeno. Sia bene o sia male, essi non possono far senza del prete e delle funzioni religiose; epperò, quando mancano preti italiani, accettano preti tedeschi, polacchi, brasiliani ed altri preti, che non li intendono e non sanno farsi intendere da loro; che, il più delle volte, dominati da preconcetti e pregiudizi di razza e di paese, non li stimano e non li amano, seguono altri programmi e altre idealità.

Presentemente hanno preti italiani: il nucleo di Nova Venezia, fin dal 1896; quello di Cresciuma, dal 1898; il municipio di Urussanga, dalla fine del 1899; il nucleo di Rio dos Pinheiros, dalla fine del 1900. Anche in Nova Trento sono due preti italiani, gesuiti.

Istruzione. — Reclutati quasi tutti nel proletariato agricolo italiano, i nostri coloni sono purtroppo quasi tutti analfabeti.

Quando, sulla fine del 1899, visitai per la prima volta le colonie del sud, sentivo ripetermi da tutte le parti questo lamento: « noi viviamo come le bestie; i nostri figli non ricevono alcuna istruzione ». Questo grido di dolore fu ascoltato dal Governo italiano, che, fino dal 1900, pose a disposizione di quei padri di famiglia libri e materiale scolastico e, a cominciare dal 1° gennaio dell'anno in corso, oltre i libri, un piccolo sussidio in denaro, che fu triplicato pel 1902. Anche la « Dante Alighieri » si è interessata per loro.

Col nuovo anno (1902), le scuole sussidiate dal Governo saranno più di venti, con una popolazione presuntiva di 500 fanciulli d'ambo i sessi, i quali verso la fine dell'anno potranno

arrivare ai 600 o 700. Di più non è permesso sperare. Le distanze tra le case coloniche impediranno sempre che le scuole di cui parliamo possano essere frequentate da più di 30 o 40 fanciulli cadauna. Nel nord dello Stato la presenza dei gesuiti e dei padri francescani tedeschi renderà impossibile qualsiasi organizzazione scolastica non interamente mancipia alla loro volontà.

Italiani ed Italo-Brasiliiani. — Quasi tutti gl'individui al disotto degli otto anni ed una parte di quelli al disotto dei venti, sono nati nel Brasile; epperò, per disposizione di legge, essi sono considerati come brasiliani.

Fra altri venti anni, se nel frattempo non arrivano nuovi immigranti italiani in questo Stato, gl'Italiani di nascita si conteranno sulle dita, e non è facile prevedere che cosa resterà di italiano nella mente e nel cuore degli altri.

Italiani naturalizzati. — Degl'Italiani di nascita, pochissimi sono quelli che hanno domandato la cittadinanza brasiliana, soprattutto nel ceto agricolo, mentre, invece, sono abbastanza numerosi quelli che l'hanno acquistata, più o meno coscientemente, per aver preso parte alla vita politica del paese nelle forme stabilite dalla legge brasiliana.

È impossibile stabilire quanti siano gl'Italiani naturalizzati, ma è certo che il numero dei nostri connazionali che prendono parte alla vita politica del paese aumenta sempre più. " Il numero degli elettori italiani — scrivevo fin dal 1900 — va sempre aumentando, e sarebbe più considerevole se tutti gl'Italiani avessero le condizioni necessarie per essere elettori, ciò che non è, essendo invece pochissimi quelli di loro che sanno leggere e scrivere. È inevitabile che succeda così. I nostri coloni, parlo sempre di quelli dello Stato di Santa Caterina, hanno abbandonato l'Italia definitivamente; se avevano qualche cosa in patria l'hanno venduta; qui hanno condotta la loro famiglia, qui hanno conseguito un appezzamento di terreno che loro appartiene o è in via di loro appartenere; qui hanno innalzate chiese e cappelle; qui sono nati i loro figli, per disposizione di legge brasiliani; qui finalmente

hanno seppelliti i loro morti. Per quanto grande possa essere il loro amore per la terra natia, essi non abbandoneranno più questo paese. Se anche volessero, non potrebbero farlo, poichè, per ritornare in Italia, bisogna traversare l'Oceano, cioè bisogna fare una grande spesa. Nelle stesse condizioni si trovano quelli che hanno abbandonati i campi pel commercio, perchè qui tutto si compra e si vende a credito, ed il negoziante in genere, il piccolo in specie, il cui attivo è composto di un gran numero di piccoli crediti, la cui realizzazione è subordinata a mille circostanze diverse, sono nell'impossibilità di liquidare senza grandi perdite. Devono quindi restare, tutti, inesorabilmente. E così stando le cose, non è strano ch'essi cerchino di adattarsi all'ambiente in cui vivono e di fortificarvisi.

E valga un esempio. Gli abitanti di Urussanga sono quasi esclusivamente italiani. La terra, tutta la terra è in loro proprietà; per meglio amministrare le cose loro, essi hanno domandata l'autonomia municipale e l'hanno ottenuta; l'amministrazione municipale è nelle loro mani; il sovrintendente, i consiglieri e il segretario municipale, il giudice di pace, il tabellione, il commissario di polizia, tutti sono italiani. È possibile consigliare a questa gente, di non prendere parte alla vita politica di questo paese?

Ciò comincia ad essere sentito dagli interessati — sebbene si tratti di gente incolta —; così che il loro impegno, in questo momento, è di mandare i figli a scuola, perchè si pongano in grado di esercitare i diritti di elettore e prendere parte, quando che sia, all'amministrazione del comune, direttamente, e dello Stato, indirettamente.

Condizioni economiche dei coloni. — Sotto il punto di vista del benessere economico, i coloni italiani — e comincio da essi poichè rappresentano più del 95 per cento dell'intera popolazione italiana — possono dividersi in due categorie: quelli che hanno pagato i loro lotti e quelli che non li hanno pagati.

La condizione dei primi è invidiabile: erano proletari ed ora sono proprietari. Quando una famiglia colonica è riuscita a pa-

gare i suoi debiti verso il Governo o verso la Compagnia colonizzatrice, vuol dire, di regola, ch'essa possiede un appezzamento di terra dai 25 ai 30 ettari, che, insieme alla casetta, rappresenta un valore commerciale dagli 800 *milreis* ai 3 *contos di reis* (1) ed un valore economico di gran lunga maggiore.

Sempre secondo i miei calcoli — in mancanza di altra fonte — il territorio effettivamente occupato dagl'Italiani, in questo Stato, dovrebbe essere di circa 150,000 ettari, e rappresentare attualmente un valore commerciale di circa 6 mila *contos di reis*, ossia, per intenderci all'ingrosso, di circa 7 milioni di lire.

* Fra i nostri connazionali che hanno pagati i loro lotti — scrivevo fin dal principio del 1900 — quelli che si trovano in migliore condizione economica sono generalmente coloro che li hanno rivenduti, o affittati, o dati in economia ai figliuoli od a terzi, e che si sono volti al commercio. È degno infatti di osservazione codesto: che quasi tutti gl'Italiani che hanno ottenuto ottimi risultati dalla terra, l'hanno anche abbandonata.

* Questo fenomeno è da attribuirsi, in primo luogo, al carattere stazionario della agricoltura in questo Stato, ed alla poca convenienza, in un paese come questo, dove sono tanti terreni ancora incolti, e dove mancano affatto le buone strade, di fare sforzi straordinari e persistenti per ottenere dalla terra tutto quanto potrebbe dare. Il fenomeno, poi, trova anche spiegazione nel carattere dello stesso contadino italiano, ben diverso da quello del contadino tedesco.

* Mentre quest'ultimo abbandona difficilmente la via nella quale si è posto fin da principio, e impiega volentieri il denaro che gli è restato, dopo di aver pagato il lotto, nell'abbellimento della sua casa e del suo giardino, o nell'educazione ed istruzione dei suoi figli, il colono italiano non ha di queste fisime pel capo; poco si cura, purtroppo, dei figli; il *comfort* e la pulizia entrano in casa sua quasi per dispetto; s'egli crede di potere impiegare più util-

(1) Ossia, in moneta italiana, da novecento a tre mila cinquecento lire circa.

mente il suo denaro nei traffici, abbandona il campo dei suoi sudori e dei suoi trionfi, senza rammarico alcuno.

“ I coloni che non sono ancora riusciti a pagare i loro lotti, sia al Governo, sia alle Compagnie private da cui li hanno avuti, sono forse più numerosi degli altri; e ciò si deve attribuire, in molti casi, alla malignità della sorte ed al cattivo regime, ma anche, e in più di un caso, alla imprevidenza ed alla fiacchezza degli interessati; giudizio questo non mio, nè del Governo locale, nè delle Compagnie, ma degli altri coloni, che sono i giudici migliori dei loro compagni „.

Comunque sia, è un fatto che la posizione di molti di questi debitori si è andata aggravando in ragione del tempo e dell'accumularsi degli interessi. Scaduto il termine fissato nel titolo provvisorio, e non essendo stato eseguito il pagamento del lotto, il Governo o la Compagnia avrebbe il diritto di riprendere il lotto con tutte le bonifiche eseguite; ma questo, in pratica, succede raramente, poichè nè il Governo, nè le Compagnie private hanno interesse ad essere troppo rigorosi. Il più delle volte si limitano a prendere in considerazione le condizioni dei singoli coloni, caso per caso, e ad accordare delle proroghe più o meno lunghe e degli sgravi più o meno importanti.

Condizioni economiche dei negozianti (1). — Il vero, il grande commercio, in questo Stato, è per intero nelle mani dei Tedeschi e dei Brasiliani; dei primi per due terzi e degli altri per un terzo. I nostri commercianti sono, in massima parte, degli ex-coloni che risiedono nelle sedi dei principali nuclei italiani, comprano nella capitale o in Blumenau i generi, di cui si fa maggior consumo nelle colonie (tessuti, vetrame, stoviglie, coltelli, istrumenti di lavoro, medicinali, fiammiferi, tabacco in pacchi, ecc.), e li rivendono al minuto ai coloni; il più spesso a credito, ri-

(1) Vedi, nel *Bollettino del Ministero degli affari esteri*, fascicoli di gennaio e di aprile 1901 i rapporti: “ *L'agricoltura, l'industria e il commercio nello Stato di Santa Caterina* „; “ *I commerci italiani nel Sud del Brasile* „.

mandando il pagamento alla fine del raccolto. Molte volte si contentano di essere pagati coi prodotti dei campi: granturco, fagioli, arachide, strutto, lardo, burro, tabacco, ecc.

La fortuna di questi singoli negozianti raramente arriva ai 15 o 20 *contos di reis*, e quelli che sono riusciti a superare i 50 *contos di reis* sono due o tre in tutto. Non credo che questi piccoli negozianti siano più di 150, e che la loro ricchezza complessiva sorpassi la somma di 1000 *contos di reis*.

Nella capitale esiste una sola Casa italiana (fratelli Drago, fu Francesco, da Nervi) con forti capitali, che lavora per conto proprio esclusivamente, importando sale di Cadice e di Cagliari, vini, conserve, oli e marmi italiani, ed esportando legno di cedro, caffè, pelli ed altri resti animali, per mezzo di velieri di sua proprietà. Le altre Case importanti (Giovanni Bonfanti Demaria, pure nella capitale, Beniamino Gallotti in Tijucas, Clorindo Palumbo in Itajahy) hanno nome italiano, e possono anche essere considerate come italiane, soprattutto la prima, dal punto di vista dei nostri traffici con questo Stato; ma effettivamente nol sono, avendo i loro capi acquistata, di fatto e di diritto, la cittadinanza brasiliana.

Condizioni economiche degli operai e dei professionisti. — Quanto ai nostri operai, le loro condizioni economiche, in questo Stato, sono appena discrete; cosicchè, nel maggior numero dei casi, si può dire che non valeva la pena che traversassero l'Oceano per recarsi qui in cerca di fortuna. Tutto ben calcolato, tenuto conto, cioè, dei disagi, del maggior costo della vita, della mancanza di assistenza pubblica, di leggi e di regolamenti contro gl'infortuni del lavoro e contro le malattie, delle frequenti interruzioni di lavoro, ecc., la loro condizione non è punto migliore di quella dei loro compagni in Italia.

Comunque sia, per dare un'idea concreta della loro posizione, li divido in due categorie: pongo nella prima i braccianti, i manovali, i facchini, gli ortolani, gli agricoltori a giornata, gli scalpellini, ecc., la cui giornata oscilla da 1500 a 3000 *reis*; pongo

nella seconda i calzolai, i muratori, i fabbri, i falegnami, i sarti, la cui giornata oscilla dai 3000 ai 7000 *reis*, secondo la natura dei lavori, la loro abilità, le stagioni.

Naturalmente, non comprendo in queste due categorie l'operaio che ha un negozio proprio, bottega, laboratorio o stabilimento che sia (come, per es. una calzoleria, una sartoria, una fabbrica di mobili, ecc.), poichè in questo caso il mestiere si confonde coll'industria ed ogni calcolo è azzardato.

Dei professionisti italiani residenti in questo Stato è quasi inutile parlare, poichè si contano sulla punta delle dita. Sono sette o otto sacerdoti, a cui provvede largamente la generosità dei fedeli; un farmacista patentato in Lages ed altri due non patentati, uno in Urussanga ed un altro in Nova Venezia, tutti in condizioni economiche discrete; cinque o sei impiegati statuali o federali, con un mensile dai 150 ai 500 *milreis*; alcuni agrimensori, che attualmente, colla sospensione dell'immigrazione e della colonizzazione, si trovano quasi senza lavoro, in condizioni precarie.

E questo è tutto.

Condizioni sociali. — Lo straniero in questo Stato è trattato a un di presso come l'indigeno. Il così detto *jacobinismo*, come chiamano i Brasiliani il patriottismo esaltato, lo *chauvinisme* dei Francesi, nello Stato di Santa Caterina è contenuto in termini umani, tollerabili.

Nessuno domanda all'immigrante d'onde viene, di chi è figlio, cosa faceva in Europa, come si chiamava; due testimoni, scelti a caso, bastano, anche in materia di stato civile, per appianare tutte le difficoltà. Una pietra è posta sul passato. Di qui molte redenzioni.

Ove predomina l'elemento italiano, come, per es. in Urussanga, il giudice di pace, il commissario o sub-commissario di polizia, il tabellione, ecc. sono anche italiani, generalmente.

I matrimoni fra un Italiano e una Brasiliana, fra un'Italiana e un Brasiliano, sono comunissimi, e sarebbero anche più frequenti, se la maggior parte degl'Italiani non vivesse segregata nei campi.

Le autorità sono accessibili a tutti, senza distinzione, più che in qualunque altro luogo, più forse che negli altri Stati dello stesso Brasile; il più umile colono può entrare liberamente in palazzo (come chiamano qui la residenza del Governatore) e discutere delle sue cose col capo dello Stato.

Nelle forme, l'immigrato trova un rispetto e una delicatezza cui, in patria, egli proletario, non era abituato. Il Governatore lo riceve nella stessa sala che serve per i ricevimenti degli alti funzionari dello Stato, colle stesse attenzioni. Nella sostanza, è vero, molte sono le cose che dispiacciono allo straniero, e molte le sorprese che gli procura il regime repubblicano; egli però non tarderà a rassegnarvisi, col persuadersi che gl'indigeni dividono con lui tutta la felicità e tutta la infelicità che derivano dalla maggiore o minore saggezza delle leggi, dalla loro migliore o peggiore applicazione, dai costumi, dalle passioni di parte, da tutto ciò infine che costituisce l'ambiente morale e sociale.

Ora, tutte queste cose hanno un valore grandissimo agli occhi dell'immigrante, e ne spiegano molte altre, che devono essere attentamente osservate da chi vuol rendersi conto della condotta degl'Italiani all'estero, in relazione colla madre patria.

La salute degl'Italiani. — Nelle isole e lungo il litorale di questo Stato, il clima è mite, ma nel senso intertropicale della parola, e con grandi e brusche oscillazioni di temperatura; il gelo, la neve e le brine vi sono sconosciuti. Nella regione montagnosa, quella cioè fra il litorale e la Serra Geral, il freddo si fa sentire un poco di più, così che bisogna prendere qualche precauzione per difendere certe piante, come, per es., il caffè, dalle brine eventuali. Al di là della Serra, poi, nell'altipiano, il clima somiglia molto a quello dell'Argentina e dell'Uruguay; d'inverno, l'erba si ricuopre frequentemente di brina e l'acqua qualche volta si congela; nevica però rarissimamente.

La salute pubblica, ottima nella regione serrana, buona nella montagnosa, è mediocre, per non dire addirittura cattiva, nelle isole e lungo il litorale continentale, ove l'anemia e le febbri in-

termittenti (*sezeós*), talora di carattere pernicioso, sono endemiche, costanti. “ In quest’ultima zona — dice il dott. Martins Costa — le malattie francamente infiammatorie sono rare; frequentissime invece quelle dell’apparato digestivo e del circolatorio, il tetano dei neonati, l’aclamsia dei bambini, l’asma, la tubercolosi, la scrofolo e il tifo „. Anche la febbre gialla e il beriberi, sebbene il dott. Martins li abbia dimenticati nella penna, vi mietono qualche rara vittima.

Le epidemie di febbre gialla, che colpirono la popolazione delle isole e del litorale negli anni 1852, 1853, 1870 e 1875, e quella di *beriberi* nel 1870 non riuscirono a penetrare nell’interno dello Stato.

Comune in tutto lo Stato, e per ciò chiamato *mal da terra*, è l’*anchylostomum duodenale*, come, in genere, comunissimi sono i vermi di tutte le specie; e così pure la carie dentaria, per cui è difficile trovar gente bianca con buoni denti.

Il vaiuolo, invece, tanto frequente in altri luoghi del Brasile, qui è piuttosto raro e benigno.

I nostri coloni, fortunatamente, sono quasi tutti stabiliti nella regione montagnosa.

Al principio del 1900, di ritorno da un viaggio nel sud dello Stato, informando il Ministero delle condizioni sanitarie di quei coloni italiani, affermavo che le popolazioni da me visitate, in complesso, erano sane e vigorose, ma che non mancano le eccezioni. Aggiungevo: “ La base dell’alimentazione dei nostri coloni è la polenta e la carne di porco, cibi sani in sè stessi, ma la ripetizione diuturna dei quali è causa diretta o predisponente di molte malattie. Uniche bevande, inverno ed estate, sono l’acqua, che non è sempre buona, e l’acquavite fatta colla canna da zucchero (*cachaça*), sommamente a buon mercato, per cui sono moltissimi quelli che ne fanno un uso immoderato, e che con essa si avvelenano il sangue. Il prezzo, finalmente, dei tessuti e dei filati è così esorbitante e sproporzionato colle risorse dei più, che moltissimi dei nostri coloni devono imporsi dei gravi sacrifici per coprirsi e per cambiarsi.

“ Per tutte queste ragioni, e per essere legge dell’umana natura, malattie non mancano; ciò che manca ai nostri coloni sono i medici e le medicine.

“ Soltanto in Urussanga e Nova Venezia vi sono due armadi farmaceutici abbastanza provveduti; ma, non essendovi chi prescrivere i rimedi, non fanno affari e stanno per chiudersi; nelle altre borgate tutti i rimedi si riducono all’olio di ricino ed al sal d’Inghilterra, che si comprano negli *armazems*, ove si vendono il sale, l’acquavite, lo strutto e gli altri commestibili, e coi quali si curano tutte le malattie.

“ Di levatrici, una o due; di medici neppure l’ombra. »

Poi concludevo: “ In una estensione di molte leghe quadrate vivono circa quindici mila Italiani propriamente detti, o Italo-Brasiliani, senza alcuna assistenza medica.

“ Ritengo che molto opportunamente si potrebbe eccitare qualche giovane medico italiano a profittare di questa circostanza per recarsi in mezzo a quelle nostre popolazioni. Egli, dopo tutto, sarebbe sicuro di fare una piccola e onesta fortuna, quale, restando medico condotto in qualche comunello del regno, neppure potrebbe sognare (1). »

Tutto questo che dicevo al principio del 1900, è vero anche adesso. Frattanto la condizione di un Italiano povero, in caso di malattia, qui, come in quasi tutto il Brasile, ove non sono ospedali e società di beneficenza italiani, è veramente deplorabile. L’assistenza pubblica è poco o punto sviluppata. Una parte degli ospedali esistono poco più che di nome, sebbene si ostentino i nomi dei loro provveditori, vice-provveditori, tesorieri, segretari, maggioriordomi, ecc.; così, per esempio, quelli di Nova Trento e di Tijucas,

(1) Molti furono i medici che risposero all’appello: uno, però, voleva che gli assicurassi di poter risparmiare in dieci anni almeno centomila lire; un altro pretendeva che gli fosse garantito il rimborso delle spese, in caso d’insuccesso, e così via. Due o tre soltanto si limitarono a fare al municipio di Urussanga delle condizioni ragionevolissime per garantirsi una modesta esistenza, almeno durante i primi mesi di prova; ma, disgraziatamente, finora nulla è stato concluso.

località ove non sono medici e neppure medicine, all'infuori delle solite bottigliette di olio di ricino, ecc., che si vendono nelle botteghe di commestibili. Unico ospedale che meriti questo nome in tutto lo Stato è la *Santa Casa di Misericordia* in Florianopolis, aperto a tutti e nel quale le suore tedesche della Divina Provvidenza prestano lodevole servizio. Le sue condizioni economiche, però, sono così precarie, che l'Amministrazione è obbligata a ricorrere a mille espedienti, per non chiudere le porte ai malati.

Vengono dopo, ma a grande distanza, gli ospedali di Laguna e di Blumenau.

Per gli alienati non esiste ancora alcuno stabilimento o ricovero speciale. Se un infelice impazzisce e non ha chi pensi a lui, viene rinchiuso in carcere, alla mercè delle guardie di polizia; poi, fra un accesso e l'altro, lasciato in libertà, indi ripreso; finalmente, esaurita la pazienza, viene imbarcato per Rio de Janeiro, e di là non arrivano più notizie di lui.

Mentre scrivo si sta edificando, per sottoscrizione pubblica, una casa ad uso di orfanotrofio, che sarà anch'esso un'istituzione tedesca, come le altre del genere.

Il lazzeretto, destinato a preservare la città dalle epidemie, è quasi abbandonato. « Consiste — diceva il segretario di Stato per l'interno, due anni or sono, e potrà ripeterlo domani, se vuole — in un capannone aperto ai quattro venti, senza le più indispensabili comodità, situato nell'isolotto di Guazares, in un luogo senza vegetazione, e dove i ricoverati sono esposti seriamente a morire di sete. »

Istituzioni italiane. — Le istituzioni italiane — adopero queste parole nel senso più lato e comprensivo — nello Stato di Santa Caterina sono le seguenti:

1° La Società italiana di mutuo soccorso « *Fratellanza Italiana* », fondata il 20 settembre 1891. Essa ha sede in Florianopolis, conta 74 soci effettivi, ed ha un capitale di cinque *contos* emezzo di *reis*, che ultimamente è stato investito, quasi per intero, nell'acquisto di un terreno e nell'edificazione di una casa sociale.

Scopo della Società, come lo dice il suo titolo, è il mutuo soccorso in caso di malattia e di morte dei soci.

2° La "Società cooperativa di Rio dos Cedros", fondata il 20 gennaio 1899. Essa ha sede nella località denominata Encruilhada do Rio dos Cedros, nel municipio di Blumenau; conta 60 soci, fra i quali 9 Italiani regnicoli, 16 Italo-Brasiliani e 35 Trentini; ha un capitale di circa 12 *contos di reis* ed è in continuo progresso. Quanto prima si fonderà colla "Società cooperativa di Rodejo", che si trova, su per giù, nelle stesse condizioni di numero e di qualità dei soci, nonché di capitale. Scopi delle due Società (e lo saranno anche della nuova Società in gestazione) sono, l'esportazione e la vendita di tutti i prodotti agricoli appartenenti ai soci, e principalmente del tabacco in foglia e del burro; l'acquisto e la distribuzione cooperativa degli oggetti di consumo.

Tutto induce a sperare nella buona riuscita di questo sodalizio, così che possa servire di esempio per la fondazione di altre analoghe Società, non solo in questo Stato, ma in tutto il sud del Brasile.

3° Le scuole sussidiate dal patrio Governo, di cui ho parlato superiormente e che sono di ieri soltanto.

4° Il periodico settimanale "La Patria", fondato nel mese di maggio 1901 in Urussanga. È diretto dall'avvocato Giuseppe Caruso Macdonald e conta circa 400 abbonati. Non esito a dire che questo giornaletto, di formato modesto, di programma modestissimo, ha già resi inapprezzabili servigi a questa collettività italiana, sparsa nei campi e vissuta finora nella più assoluta ignoranza di se stessa.

Informazioni e consigli a chi vuole emigrare nello Stato di Santa Caterina. — Sotto forma di consigli agl'immigranti concreto le conclusioni che dovrebbero scaturire, in parte da quanto precede, in parte da tutto un complesso di dati concernenti il clima, le condizioni sanitarie del paese, l'agricoltura, l'industria, le finanze, ecc., che non figurano in questo rapporto e che la circolare ministeriale non ha chiesto.

A tali consigli aggiungo, poi, le informazioni circa l'acquisto delle terre, il loro prezzo, ecc., che mi sono state domandate e che più interessano quelli che hanno intenzione di venire a stabilirsi in questo Stato.

1. — Considero la parte montagnosa di questo Stato — quella cioè, che si stende fra il litorale e la Serra Geral — come il migliore asilo per il proletario agricolo italiano. L'agricoltore che in Italia non riesce a nutrire i suoi figli, cerchi pure di raggiungere queste spiagge; dopo due o tre anni di lavoro indefesso, avrà polenta, fagioli, zucchero, acquavite, tabacco, patate in abbondanza, delle galline, dei porci, una vacca, un cavallo.

2. — Consiglio l'immigrazione in questo Stato a quei nostri agricoltori-proprietari, ogni giorno più numerosi, prossimi a soccombere nella lotta per difendere gli ultimi avanzi del loro minuscolo patrimonio contro la gragnuola, la siccità, le malattie della vite e dell'olivo, ecc.; contro le esigenze sempre maggiori dell'agricoltura; contro l'implacabilità del fisco, dei creditori, dei concorrenti e degli usurai, senza un raggio di luce, senza speranza di vittoria. Prima di soccombere nell'impari lotta, liquidino quel poco che hanno e vengano qui.

3. — Le condizioni economiche di questo Stato meritano di essere tenute presenti dalle autorità, che saranno preposte al servizio d'immigrazione nel Brasile, soprattutto in occasione delle grandi crisi, che di tanto in tanto travagliano lo Stato di San Paolo. Piuttosto che favorire il rimpatrio di gente che torni nel Regno più povera di prima, meglio vale avviarla in questo Stato.

4. — Venendo qui, però, l'agricoltore italiano non deve illudersi per quanto possa arridergli la sorte, di potere, conseguire la *ricchezza*; lo sostenga ad ogni modo la sicurezza di potere con costante lavoro in cinque o sei anni, od anche prima se avrà portato con sé un piccolo capitale, assicurare a sé stesso ed ai suoi una modesta agiatezza.

5. — L'immigrante, in genere, non deve contare su alcun aiuto da parte del Governo, sotto qualsiasi forma: ricovero, mante-

nimento, avviamento ai lavori, passaggi gratuiti sui piroscafi o sulle ferrovie, anticipi di denaro, di sementi, di generi, granaiglie, ecc. Il Governo, nelle attuali condizioni economiche e finanziarie dello Stato, non avrà per lui che la più platonica delle simpatie.

6. — Qui non è necessario che l'agricoltore sia uno specialista (viticoltore, bachicoltura, ecc.), e neppure ciò che si dice un buon agricoltore; basta che abbia due buone braccia e, nei primi tempi, molta resistenza al lavoro ed alle privazioni. Il lavoro dei campi, consiste, qui principalmente, nel diboscare le foreste, nettare la terra dalle male erbe, e nelle operazioni più comuni, rozamente eseguite.

7. — L'affitto, la mezzadria, la conduzione dei fondi in economia, l'enfiteusi, ecc., sono sistemi e forme di contratti poco conformi alle condizioni economiche e sociali del paese. Chi vorrà affittare un appezzamento di terreno, o lavorarlo, e dividerne i prodotti col proprietario, o coltivarlo per conto altrui, quando tutti possono diventare proprietari?

8. — L'agricoltore che intende immigrare in questo Stato dovrà portar seco la famiglia. Se non ha famiglia, se la crei. La sua donna e i suoi figli saranno la sua forza in un paese ove mancano le braccia, non mai la terra. Il Governo locale e le Compagnie colonizzatrici, di regola, non concedono terreni a chi non ha famiglia, perchè considerano queste come una garanzia non soltanto di stabilità, ma di riuscita.

9. — In questo Stato non vi sono grandi estensioni di terreno coltivate a grano, come nelle provincie di Buenos Aires e Santa Fè, nell'Argentina; nè grandi *alfalferes* (campi d'erba medica), come in quella di Cordoba; nè grandi vigneti, come in quelle di San Juan e di Mendoza; nè grandi *cafezaes*, come nello Stato di San Paolo; nè grandi *canaviaes* (campi di canna da zucchero), come in quello di Pernambuco; nè grandi coltivazioni di tabacco, come in quello di Bahia. Perciò l'opera del giornaliero agricolo non è mai indispensabile; è poco ricercata e male retribuita.

10. — Gli agricoltori italiani che meglio convengono a questo Stato sono quelli delle provincie più montagnose del Veneto, della Lombardia e dell'Emilia, per affinità di clima e di ambiente. Lo sono anche perchè, venendo qui, troveranno parecchie migliaia di conterranei che li hanno preceduti.

11. — Disgraziatamente l'Italia non ha ancora una linea di navigazione diretta col Sud del Brasile. Chi ha intenzione di venire in questo Stato dovrà, dunque, recarsi anzitutto a Rio di Janeiro o a Santos, coi piroscafi delle Compagnie italiane, e di là, per trasbordo, a Santa Caterina.

La traversata a bordo dei piroscafi del Lloyd Brasiliano o della Compagnia Nazionale di navigazione costiera è di circa cinque giorni a causa delle fermate; il prezzo, in seconda classe (poichè i piroscafi brasiliani non hanno che la prima e la seconda classe, corrispondenti alle nostre prima e terza), di circa 40 *milreis*.

Arrivato a Florianopolis, l'immigrante dovrà ancora traversare il mare per recarsi sul continente, a Laguna o Itajahy, che sono gli sbocchi principali del Sud e del Nord dello Stato sul mare.

Prendendo imbarco in Amburgo, sui piroscafi di una delle due grandi compagnie di navigazione tedesche, che fanno il servizio fra Amburgo e il sud del Brasile, l'immigrante eviterebbe il trasbordo a Rio de Janeiro o a Santos.

12. — I mesi di giugno e di luglio sono forse i più indicati per porsi in viaggio alla volta di Santa Caterina.

La primavera, nel sud del Brasile, comincia il 21 settembre, e l'estate il 21 dicembre. Il tempo migliore per abbattere i boschi e distruggerli col fuoco è dal settembre al dicembre inclusivi.

L'immigrante, quindi, arrivando qui in luglio o in agosto, avrebbe il tempo necessario per scegliersi un lotto di terreno e fare quanto occorre per ottenerlo a titolo definitivo o provvisorio, prima che arrivi il momento di por mano alle prime operazioni campestri.

Non tengo conto delle condizioni sanitarie, perchè, come ho già detto, la febbre gialla fa apparizioni troppo rare per essere te-

muta da chi viaggia sotto la spinta del bisogno, e venga qui, fermandosi a Rio de Janeiro o in Santos solo il tempo strettamente necessario per tornare ad imbarcarsi.

13. — Il signor Hoseritz (1) consiglia all'immigrante di portare con sé la maggior copia possibile di vestiti, di biancheria personale e da letto, di scarpe e di cappelli, tutte cose che nel Brasile sono molto costose.

Nella scelta di questi oggetti, il futuro colono vorrà considerare che in questo Stato, e precisamente nelle regioni montagnose, l'inverno è mitissimo, se pure si può parlare d'inverno in senso europeo.

Un fucile, un orologio da tasca, una forbice, un rasoio, qualche posata, qualche piccolo oggetto poco ingombrante (martello, scalpello, lima, tanaglia, ecc.), gli saranno utilissimi, indispensabili. Dovrà invece astenersi dal portar mobili, perchè il trasporto è costoso, talvolta impossibile; il bosco gli fornirà il cedro, la cannella ed altri legni per farne. Non porti neppure gli strumenti del lavoro, anch'essi troppo ingombranti; potrà procacciarseli qui, e abbastanza a buon mercato, e forse più adatti alle speciali esigenze di questi lavori agricoli.

14. — La scelta del lotto è di capitale importanza. L'immigrante, di regola, non accetti appezzamenti di terreno nella regione litoranea e nelle isole, luoghi di clima e fisionomia schiettamente intertropicali, e neppure al di là della Serra, troppo lungi dai posti e dai centri coloniali già esistenti. Invece scelga il suo lotto, possibilmente in località abitate da Italiani, giacchè il contatto con gente del proprio sangue, in terra straniera, è inestimabile vantaggio. Soltanto in seguito, con perfetta conoscenza degli uomini e delle cose, potrà, occorrendo, allontanarsi da questa regola.

15. — Le pratiche da farsi, per ottenere un appezzamento di

(1) Vedi l'ottima pubblicazione del dott. Jannasch: *Rathschläge für Auswanderer nach Rio Grande do Sul*. Berlin, 1898.

terra, sono molto semplici. Secondo che si tratterà di terreno appartenente allo Stato, a compagnie, o a privati, l'immigrante dovrà rivolgersi al Capo dello Stato, o al direttore della compagnia, o al proprietario direttamente.

In ogni caso, prima di pagare e di ritirare il titolo di proprietà definitiva e di assumere impegni, accettando le clausole che figurano nel titolo provvisorio, consulti sempre qualche persona onesta e capace. Ricorra al R. Console, che, senza assumere responsabilità incompatibili col suo ufficio, sarà sempre in grado di dargli qualche utile consiglio.

Ponga mente, soprattutto, che nel titolo, provvisorio o definitivo, sia indicata con esattezza l'estensione del lotto e i suoi confini, cosicchè, in seguito, non possa nascere contestazione alcuna, nè essere egli obbligato a rinnovare, a sue spese, la misurazione, operazione costosa e pericolosa. In questi ultimi tempi, si è ricorso, purtroppo, abbastanza spesso a questo iniquo spediente per far denaro.

16. — Il prezzo delle terre *devolutas*, o demaniali, che sono quelle di cui il Governo può disporre a scopo di colonizzazione, non si dibatte determina per concorrenza; esso è fissato con decreto del Governatore (11 marzo 1899), il quale è stato autorizzato a stabilirlo dal Congresso Legislativo (Legge 10 ottobre 1898, n. 375), unica Autorità competente a far legge per la vendita delle terre *devolutas* (Costituzione dello Stato, art. 24, § 30).

In virtù di tale decreto, i prezzi delle terre devolute sono i seguenti:

I. Terre già misurate (comprese nel prezzo anche le spese di misurazione):

a) lotti urbani, *reis* 4 il metro quadrato;

b) lotti rustici: di primo ordine, *reis* 3 il metro quadrato; di secondo, *reis* 2 1/2; di terzo, *reis* 2.

II. — Terre non misurate (restando le spese di misurazione a carico del compratore): di primo ordine, *reis* 2; di secondo, *reis* 1 1/2; di terzo, 1 *real* (singolare di *reis*).

Al cambio attuale 1 *real* corrisponde a poco più di un millesimo di lira (oro); il che vuol dire che con 800 lire circa si può acquistare dallo Stato un appezzamento di terreno di primo ordine, dell'estensione di 25 ettari, già misurato.

La classificazione dei terreni in primo, secondo, e terzo ordine è determinata: dalla loro ubicazione rispetto alle strade, ai canali, ai fiumi, al mare, rispetto, insomma, alle vie di comunicazione; dalla qualità e feracità della terra; dalla vicinanza di centri popolati e da altre circostanze, l'apprezzamento delle quali è lasciato alla saggezza del governatore.

Quando la concessione vien fatta ad immigranti recentemente arrivati, la terra, qualunque sia, vien considerata di terz'ordine; e ciò per disposizione di legge. Vuol dire, adunque, che un immigrante può diventare proprietario di 25 ettari di terreno di prima qualità, già misurato, per soli 500 *milreis*, ossia al cambio attuale circa 550 lire.

Similmente per disposizione di legge, l'estensione dei lotti concessi agl'immigranti non può essere minore di 25, nè maggiore di 30 ettari (1).

Il Governo dispone ancora di due o trecento mila ettari di terreno al di qua della Serra Geral.

17. — I prezzi delle terre appartenenti alle grandi imprese colonizzatrici, per naturale legge di concorrenza, si aggirano intorno ai prezzi fissati dal Governo per le terre appartenenti allo Stato.

La principale di dette imprese è la Società Anseatica di Amburgo, più volte ricordata. Per quanto mi consta, essa cede ai coloni appezzamenti di terreno di cento *Kolonie-Morgen*, ossia di ettari 24 e frazione ciascuno, al prezzo di un *conto di reis*, se sono di prima qualità, di 800 *milreis*, se di seconda, e di 600 *milreis*, se di terza. È inutile però che l'immigrante italiano si ri-

(1) Vedi: *Begulamento para execução da lei n. 173 de 30 Setembro de 1895, mandado executar pelo decreto n. 129, de 29 de Outubro de 1900.*

volga all'Anseatica, perchè essa vuol colonizzare con criteri ed elementi esclusivamente tedeschi.

Nella colonia " Nova Venezia „, appartenente alla Compagnia Metropolitana di Rio de Janeiro, sono ancora parecchi lotti disponibili; e così pure nella colonia " Grão Pará „, appartenente alla " Impresa Industrial e Colonial do Brazil „. In quest'ultima potrebbero trovare collocamento immediato da 200 a 300 famiglie. Gli Italiani vi sono desideratissimi. Tanto il direttore dell'una quanto quello dell'altra colonia sono degni d'ispirare la maggiore fiducia all'immigrante. I prezzi dei lotti di 25 ettari oscillano fra i 400 e i 700 *milreis*.

Finalmente, per non parlare che delle imprese colonizzatrici principali, la Ditta Pedro di Freitas Cardoso e C.^a dispone di circa 30 mila ettari di terreno, ossia di quasi tutto il territorio del Saly, posto all'estremità nord-est dello Stato, ad ovest dell'isola di San Francisco. Vuolsi che siano terreni buonissimi. I lotti sono venduti ai coloni in ragione di 25 a 30 *milreis* i diecimila metri quadrati.

18. — L'agricoltore, potendo, compri il lotto a contanti.

Infatti, comprandolo a termine, se il venditore è lo Stato, egli dovrà al prezzo del lotto aggiungere il 20 per cento; dovrà, poi, eseguire il pagamento complessivo in cinque rate uguali, a cominciare dalla fine del secondo anno, ma pur sempre entro cinque anni. Nel frattempo egli non potrà sottoporre la terra, nè le bonifiche in essa realizzate, ad alcun onere reale, restando queste e quella ipotecate in favore dello Stato, a garanzia del pagamento di quanto il colono gli deve.

Analoghe cautele sogliono prendere le imprese coloniali ed i privati, a garanzia dei loro crediti verso il colono.

Queste clausole a garanzia dello Stato e delle imprese colonizzatrici figurano tutte in un documento chiamato titolo provvisorio, appunto per distinguerlo dal titolo di proprietà definitivo, in virtù del quale il colono diventa proprietario del lotto.

19. — Di regola, non consiglio agli operai d'immigrare nello Stato di Santa Caterina.

In un paese, come questo, senza industrie, senza grandi centri di popolazione, poichè la stessa capitale è una cittadina di 13,474 abitanti soltanto, senza vita sociale, senza lusso, la richiesta di operai è molto limitata.

Gli operai che trovano più facilmente lavoro sono quelli che provvedono ai bisogni più indispensabili della vita; quindi il muratore, il calzolaio, il falegname, il fabbro, lo stagnino ecc.

Parlando delle condizioni economiche degli operai, ho già detto quali sono gli estremi fra i quali oscilla la loro mercede.

20. — Come agli operai, così pure ai professionisti non consiglio d'immigrare in questo Stato. Indipendentemente da ogni altra considerazione, gli avvocati non avrebbero cause, gl'ingegneri, gli architetti, ecc. non saprebbero quali lavori eseguire; i professori, i maestri (compresi quelli di musica, ecc.) non avrebbero scolari. Colla sospensione dell'immigrazione e della colonizzazione, anche gli agrimensori sono ormai superflui. Uno o due medici soltanto, come ho già detto, potrebbero trovare il loro tornaconto, venendo a stabilirsi in questo Stato, in mezzo ai coloni italiani; certamente poi ve lo troverebbero tre o quattro sacerdoti.

21. — L'esercizio della medicina, dell'ostetricia, dell'odontoiatria e della farmacia è disciplinato dal "Regolamento pel servizio sanitario terrestre dello Stato di Santa Caterina", del 6 dicembre 1895, n. 1784.

In virtù dell'art. 20 di detto regolamento, l'esercizio dell'arte salutare, nei suoi diversi rami, è permesso soltanto: a chi provi di esservi stato ammesso con titoli conferiti dalle facoltà di medicina brasiliane; a chi, essendo stato laureato in una scuola od università medica straniera ufficialmente riconosciuta, sia stato ammesso all'esercizio della medicina dalle facoltà brasiliane, secondo i loro statuti; a chi, essendo professore in una scuola od università straniera ufficialmente riconosciuta, abbia ottenuto dal Governo dell'Unione il permesso di esercitare la professione; a chi, finalmente, essendo laureato in una scuola o università straniera ufficialmente riconosciuta, abbia provato, davanti alle facoltà bra-

siliane, di essere autore di opere importanti di medicina, chirurgia e farmacologia, e ottenuto dal Governo dell'Unione di esercitare la sua professione.

In pratica, però, si fanno molti strappi al regolamento e molte concessioni alle condizioni di fatto del paese; così, nell'interno dello Stato, vi sono medici e farmacisti che, per effetto della tolleranza delle autorità, esercitano la loro professione, sebbene non si trovino nelle condizioni stabilite dal regolamento sanitario.

22. — Questo Stato fa parte della diocesi di Coritiba, capitale dello Stato di Paraná, istituita nel 1892. È adunque al vescovo di Coritiba, che dovrebbero rivolgersi i sacerdoti italiani, che avessero per avventura intenzione di venire a stabilirsi in questo Stato.

Nessun culto o confessione religiosa gode di sovvenzioni ufficiali, né ha relazioni di dipendenza o alleanza col Governo dell'Unione, o con quello degli Stati (art. 72 della Costituzione Federale).

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno alle condizioni del lavoro in alcuni paesi esteri

Emigrazione in Svizzera. — Il Prefetto di Sondrio informa che più di 2000 operai, quasi tutti delle provincie meridionali, sono passati verso la metà dello scorso aprile per la stazione di Chiavenna, diretti a Preda, Bergün e Bevers, per occuparsi nei lavori pel traforo dell'Albula e per la costruzione della ferrovia Thusis-S. Moritz. Molti di essi non sono riusciti a trovar lavoro, essendo il numero degli operai accorsi di gran lunga superiore al bisogno, cosicchè, dopo avere speso il poco che avevano, chiedono di ritornare ai loro paesi d'origine a spese dello Stato; il quale non può provvedere alle numerose domande di rimpatrio.

Sono perciò da sconsigliare i nostri operai e braccianti dal recarsi in Svizzera per prender parte ai lavori di traforo dell'Albula e della ferrovia Thusis-S. Moritz.

Emigrazione nel Tirolo e nel Vorarlberg (Austria). — Il Regio Console in Innsbruck informa che, atteso il grande numero di operai disoccupati nel Tirolo e nel Vorarlberg, la ricerca della mano d'opera nel corrente anno è molto scarsa. I nostri operai e braccianti che volessero recarsi in quelle parti dell'Austria andrebbero incontro ad una sorte disgraziata.

Emigrazione in Egitto. — Il R. Console in Porto Said informa che, in seguito alla voce corsa della convenzione recentemente firmata fra il Governo egiziano e la Compagnia del Canale di Suez, per nuovi lavori sulla linea ferroviaria Porto Said-Ismailia, come pure per le opere d'ampliamento di quel porto, affluiscono a Porto Said comitive di operai italiani; i quali, non trovando da occuparsi, sono ridotti all'indigenza.

È necessario portare a conoscenza dei nostri operai e braccianti che, per il momento, nessun lavoro è in corso a Porto Said, e che le opere a cui si riferisce la suddetta convenzione, non avranno principio che fra un anno. I lavori stessi poi saranno eseguiti gradatamente, in modo da non richiedere la presenza simultanea di molti operai sul posto, e quelli specialmente della linea Porto Said-Ismailia saranno fatti a cura dell'amministrazione ferroviaria egiziana, impiegando quasi unicamente, mano d'opera indigena.

Emigrazione al Madagascar. — Da quanto risulta da rapporti del R. Console a Tamatave, è da sconsigliarsi ai nostri operai di recarsi al Madagascar, dove i lavori pubblici in corso sono scarsissimi ed esiguo è il numero degli operai occupati. Inoltre si tratta di un paese insalubre, in cui è facile contrarre le febbri palustri e la dissenteria.

L'operaio straniero, per mantenersi sano, deve procurarsi una alimentazione buona e abbondante, alloggio igienico ed altre comodità di esistenza.

Nel Madagascar non si pagano salari sufficienti per ottenere tutto ciò, e per compensare l'operaio delle spese a cui andrebbe incontro per il lungo viaggio di andata e di ritorno, per cura medica, medicinali e via dicendo.

Chi si recasse al Madagascar alla ventura, cioè senza un contratto scritto, che gli assicurasse una buona mercede, l'assistenza medica gratuita e il viaggio di ritorno, andrebbe incontro a sicura miseria.

Emigrazione nell'Argentina. — Il R. Console generale d'Italia a Buenos Aires informa che continua ad essere grave in tutta l'Argentina la crisi economica, della quale risentono in special modo le conseguenze le classi operaie.

Lo scarso raccolto dei cereali, il ribasso dei prezzi delle lane, i danni patiti dalla pastorizia per le inondazioni, congiunti all'incertezza dell'attuale situazione politica, hanno prodotto una sfiducia generale e una contrazione negli affari e nello sviluppo

dei commerci e delle industrie, che si ripercuote in un aumento considerevole di disoccupati.

Si calcola a circa 160,000 il numero dei disoccupati in tutta l'Argentina, dei quali 40,000 nella sola città di Buenos Aires. Ciò non ostante, accorrono continuamente nella capitale, in cerca di lavoro, numerosi operai, i quali, sia per la sospensione dei lavori pubblici e privati, sia per il forte rincaro delle pigioni e delle derrate di prima necessità, si riducono alla miseria.

Il numero delle domande di rimpatrio presentate ai nostri Consolati nell'Argentina è cresciuto in modo straordinario. Non potendosi accogliere che uno scarso numero di domande, si è dovuto limitare il rimpatrio alle sole persone inferme o inabili al lavoro, ai vecchi ed ai bambini.

È necessario che questo stato di cose sia portato a conoscenza di coloro che intendessero emigrare nell'Argentina. Gli operai, i braccianti e le altre persone che emigrano in cerca di lavoro sono vivamente sconsigliati dal recarsi in un paese che attraversa un periodo acuto di crisi e dove nel momento attuale essi andrebbero incontro a disillusioni ed a patimenti.

NOTIZIE DIVERSE

Programma di concorso (Fondazione Formenton) per uno studio
sugli Italiani nel continente Sud Americano.

L'Accademia Olimpica di Vicenza apre il concorso per un premio di italiane lire 3160 (tremila cento sessanta) con le norme seguenti:

1° È aperto a tutto dicembre 1906 il concorso a premio di italiane lire 3160 da conferire entro i primi sei mesi del 1907 all'Italiano, che ne fosse giudicato degno, per la trattazione del tema: *Gli Italiani nel continente Sud-Americano. Condizioni presenti della nostra emigrazione in quel paese. Suo avvenire. Proposte relative all'azione da esercitarsi per mantenere ed accrescere fra quelle colonie e la madre patria vincoli di affetto e d'interesse reciproco.*

2° Una Commissione di tre autorevoli e competenti persone, non vicentine, eletta e pregata dall'Accademia, prenderà in esame gli scritti presentati al concorso, per aggiudicare, entro i primi sei mesi del 1907, il premio a quello che ne fosse reputato meritevole.

Il premio può anche, su ragionata proposta dei giudici, non essere accordato a verun concorrente. In tal caso potrà distinguersi con una menzione onorevole il lavoro che ne fosse trovato degno, esclusa qualsiasi altra remunerazione per qualsivoglia titolo.

3° La proprietà dell'opera premiata rimane all'autore, restando negli Atti dell'Accademia il manoscritto originale. Se però, entro un anno, l'autore non pubblica la sua opera, la proprietà ricade all'Accademia.

4° Ogni concorrente dovrà entro il suesposto termine del dicembre 1906 far pervenire alla Presidenza dell'Accademia Olimpica di Vicenza il proprio manoscritto franco di spese ed accompagnato da scheda suggellata, che non verrà aperta se non nel caso di aggiudicazione del premio.

La scheda dovrà portare esternamente un motto, ripetuto sul manoscritto; internamente, il nome dell'autore.

5° I manoscritti non premiati restano a libera disposizione delle parti interessate.

Vicenza, 25 marzo 1902.

Finito di stampare il 20 maggio 1902.
