



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903.

N. 1.

SOMMARIO.

- I. Gli Italiani nel distretto consolare di Nuova Orleans (Stati Uniti: Luisiana, Texas, Florida, Mississippi).
- II. Relazione sui noli per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1902.
- III. Sulla associazione detta di *San Raffaele* per la protezione degli immigranti italiani negli Stati Uniti.
- IV. R. Decreto n. 540, che modifica il Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA

1903



GLI ITALIANI NEL DISTRETTO CONSOLARE DI NUOVA ORLEANS

(STATI UNITI)

Luisiana, Texas, Florida, Mississippi

I. — Luisiana.

(Da un rapporto del cav. avv. G. SAINT-MARTIN
R. console a Nuova Orleans; agosto 1902).

Considerazioni generali. — L'affluenza di emigranti, che giungono nei porti degli Stati Uniti, ha indotto il Governò federale a adottare disposizioni legislative tendenti a trarne sempre maggiori vantaggi e ad eliminarne gli inconvenienti.

Com'è noto, viene permesso lo sbarco solo a quegli immigranti, che danno maggiori garanzie di riuscire utili al paese che li accoglie. Si tratta di una vera scelta, che vien fatta tra le popolazioni del Regno, eliminando quegli individui che per l'età avanzata hanno minore probabilità di guadagnarsi la vita, quelli affetti da malattie contagiose o deturpanti la persona, gli idioti, i dementi, le persone povere o che non posseggono la somma occorrente per i bisogni immediati, i condannati per reati di una certa gravità. Costoro vengono respinti dal medico americano, che li esamina nel porto d'imbarco, e in ogni caso dalla Commissione per l'immigrazione, che li visita nuovamente nel porto di destinazione, e sono rimpatriati a spese della nave.

Agli emigranti a cui non viene concesso l'imbarco, o che vengono respinti nel Regno, occorre aggiungere quelli che vi ritornano, e che resi inabili in seguito ad infermità o ad infortuni sul lavoro, le famiglie composte di vecchi, vedove e minorenni, che hanno potuto



il loro sostegno e sono rimpatriati a spese delle Società di beneficenza italiane, ed infine quelli che si sono mostrati meno atti a superare le difficoltà incontrate per assicurarsi da vivere e rientrano nel Regno più poveri di quando sono partiti.

In tal modo la nostra patria, dopo essersi privata di tanti suoi figli, che per l'età e la robustezza sarebbero stati i più adatti ad un lavoro proficuo, accoglie ancora con materna pietà quelli soccombenti nella lotta per l'esistenza, mentre agli Stati Uniti, in seguito a questa doppia selezione, sono assicurati gli elementi più utili.

Ho accennato agli infortuni sul lavoro, che succedono qui con frequenza, e dei quali sono spesso vittime gli Italiani, che si adattano ai lavori più pericolosi, specialmente nelle miniere. È noto che, secondo le leggi dei vari Stati compresi in questo distretto consolare, è difficile far risalire al padrone la responsabilità dell'infortunio, che è considerato come una conseguenza dei rischi professionali, compensati appunto da salari più elevati. Soltanto nel caso in cui si riesca a provare la colpa del padrone, si applica il principio per cui qualunque fatto dell'uomo che arreca danno ad altri, obbliga quello per colpa del quale avviene, a risarcire il danno. Ma in pratica questa prova riesce difficilissima, onde è quasi sempre impossibile ottenere una indennità a favore della vittima o della famiglia della vittima.

Storia dell'immigrazione italiana nel distretto. — La colonia italiana in questo distretto consolare è sensibilmente aumentata nell'ultimo decennio, e da commerciante ed operaia è divenuta essenzialmente agricola, soprattutto in seguito allo sviluppo della coltivazione della canna da zucchero, alla quale si è dedicata la maggior parte dei nostri connazionali. I primi emigranti italiani nello Stato della Luisiana furono marinai, che, sbarcati dai velieri adibiti all'importazione delle frutta, divennero scaricatori, rivenditori ed importatori di frutta, e concentrarono nelle loro mani quel commercio. In questi ultimi tempi i dazi protettori imposti per favorire la coltivazione delle frutta nella California e nella Florida hanno ridotto quasi a nulla la importazione di questo prodotto dall'Italia, ad eccezione dei limoni, per l'incontestabile loro superiorità. Così pure lo spirito di associa-

zione ha riunito nella *United Fruit Company* i principali commercianti di frutta. Tuttavia lo scarico e la rivendita di esse è ancor oggi nelle mani degli Italiani, che ne ritraggono discreti profitti.

Lo sviluppo della lavorazione delle miniere di carbone negli Stati dell'Alabama e del Texas e nel territorio indiano ha attirato in questa regione alcune migliaia di operai, i quali trovano un lavoro ben remunerato.

Del pari il rapido estendersi delle costruzioni ferroviarie ha dato e dà lavoro a parecchie diecine di migliaia di Italiani, costituenti una popolazione fluttuante, che si trasferisce da uno Stato all'altro e dal nord al sud, a seconda della stagione e della richiesta della mano d'opera.

Infine i nostri agricoltori accorrono qui numerosi, sia dall'Italia, sia dagli Stati del centro e del nord della Confederazione, all'epoca del raccolto della canna da zucchero, cioè da dicembre a marzo. Essi sono attratti dal salario più elevato e dalla mitezza del clima, che rende loro possibile il lavoro dei campi nella stagione invernale, quando cioè questi lavori, come in gran parte quelli ferroviari, sono sospesi negli Stati del Nord. Terminato il raccolto, ricomincia l'esodo dei nostri agricoltori da questa regione.

In tale condizione di cose è molto difficile compilare una statistica degli emigrati italiani residenti in questo vasto distretto consolare, ed è appena possibile determinarne approssimativamente il numero massimo e minimo a seconda delle stagioni. In una pubblicazione ufficiale, intitolata *General statistics of immigration*, gli agricoltori italiani negli Stati della Luisiana e del Mississippi sono calcolati a 100,000 e descritti nel modo seguente: " Si può con sicurezza asserire che gli Italiani sostituiscono rapidamente i neri nelle piantagioni di zucchero degli Stati della Luisiana e del Mississippi. Essi provengono quasi tutti dalla Sicilia e continuano a venire in gran numero. Siccome si è compreso ben presto quale assegnamento si poteva fare sull'opera loro, così essi sono ora molto ricercati dai piantatori, i quali li impiegano in gran numero e sarebbero rovinati senza di essi. Spesso la piantagione è divisa in lotti, che vengono assegnati uno per fami-

glia per la coltivazione. Il raccolto della canna viene comperato dal proprietario della piantagione al corso del mercato, e dal prodotto della vendita viene dedotto il prezzo dell'affitto del terreno e degli animali, come pure il costo dei generi alimentari prelevati dai magazzini e della somministrazione di strumenti agricoli. „

Sono interessanti a conoscersi i tentativi fatti per fondare colonie agricole italiane, ma pur troppo con esito poco favorevole.

Il più importante esperimento di colonizzazione fatto nell'ultimo decennio è quello di Sunny-Side, nello Stato dell'Arkansas.

Nessun'altra colonia degli Stati Uniti era stata fondata sotto migliori auspici. Qualche centinaio di famiglie, divise in due squadre, un migliaio circa di persone, furono trasportate, nello spazio di un anno, dall'Emilia e dalle Marche a Sunny-Side per la via di Nuova-Orleans e del fiume Mississippi.

La fondazione di questa colonia fu decisa in seguito ad un accordo stabilito fra il signor Austin Corbin, un capitalista dell'Est, ed il principe E. Ruspoli. Il signor Corbin aveva ideato un piano di colonizzazione di una vasta estensione di terreni, situati sul fiume Mississippi, nella contea di Chicot (Stato dell'Arkansas), quasi dirimpetto a Greenville (Stato del Mississippi), su di un'isola posta nel fiume e chiamata Sunny-Side. L'isola serviva ad uso di colonia penale; siccome il contratto era spirato, il signor Corbin ideò nel 1894 di fondarvi una colonia italiana.

Il suolo di una straordinaria fertilità, come tutto il suolo del Mississippi, gli istrumenti agricoli, cavalli da tiro, case, magazzini, molini, vagoni, una strada ferrata, un piroscafo per costeggiare l'isola: tutto era pronto per procedere alla piantagione, alla coltivazione ed al raccolto del cotone, per confezionarne le balle e per trasportarle altrove. Vi erano pure una scuola, tenuta da 12 suore Salesiane, ed una chiesa retta dal rev. padre Bandini, chiamatovi da Albany (Nuova York). Non mancava neppure un ufficio telegrafico.

Venti acri di terreno e una buona casa erano assegnati ad ogni famiglia ad un prezzo conveniente, e un largo credito aperto ad ognuna di esse presso il magazzino di Sunny-Side, pure di proprietà del signor Corbin.

Con un tale principio la colonia prometteva di prosperare rapidamente, ma pur troppo la malaria cominciò presto a mietere vittime. Il signor Corbin aveva promesso alle autorità diplomatiche a Washington, e per mezzo di esse al Governo italiano, che avrebbe fatto il possibile per il benessere dei coloni, ed i miglioramenti iniziati a Sunny-Side col drenaggio, colla canalizzazione e coi pozzi artesiani per avere acqua pura dal suolo — tutte opere che avrebbero indubbiamente migliorate le condizioni sanitarie della colonia — dimostrano che egli avrebbe mantenuto la sua promessa.

Ma la di lui morte, avvenuta nell'anno 1896 sulle Montagne Adirondacks, pose fine a tutto. I suoi successori non potevano addossarsi la responsabilità di continuare l'esecuzione del di lui piano, finchè tutti gli affari relativi alla successione non fossero liquidati; il che richiese molto tempo.

Intanto il grave aumento della mortalità indusse la maggioranza dei coloni ad abbandonare l'isola, nel 1897 e nel 1898. Vi rimasero poche famiglie e alcune persone celibi.

La maggior parte delle altre famiglie ritornarono in Italia; parecchie si recarono nel Brasile, nell'Alabama, a Nuova-Orleans ed in altri Stati del Nord. Le altre andarono a formare le colonie di Tontitown (Arkansas), di Montebello, ecc.

Vie della immigrazione; avvertenze. — L'estensione sempre maggiore delle terre messe a coltura, lo sviluppo della coltivazione delle miniere e degli agrumi, hanno richiesto un crescente numero di emigranti italiani, ai quali è stato facile trovare un'occupazione.

L'immigrazione in questo distretto consolare ha luogo spesso per la via di New-York, mancando una comunicazione regolare diretta fra l'Italia e Nuova-Orleans. I due vapori, che in media la *Navigazione Generale Italiana* invia qui annualmente, senza regolari intervalli di tempo, trasportano ciascuno circa un migliaio di immigranti; cifra molto piccola, in confronto all'ammontare annuo della nostra immigrazione in questo distretto. Le altre Società di navigazione, che fanno il servizio fra l'Italia e Nuova-Orleans, sono la *Fabre Line* e l'*Anchor Line*, che inviano ciascuna un piroscafo all'anno, senza regolarità, e trasportano complessivamente circa 1500 emigranti.

Gioverebbe stabilire un servizio regolare trimestrale o bimestrale tra Genova-Palermo e Nuova-Orleans, destinando a questa linea qualche piroscafo di recente costruzione, che fosse fornito di tutte le comodità necessarie pel trasporto di parecchie diecine di passeggeri di prima e di seconda classe, e di un numero di immigranti variabile fra seicento e mille. Questo numero si ridurrebbe probabilmente alla quarta parte nei viaggi di ritorno, ma questa diminuzione sarebbe compensata dal maggior carico di merci, che potrebbe essere assicurato in anticipazione da abili agenti.

Nè ciò riuscirebbe difficile, data la crescente esportazione da questo porto per l'Italia, che, secondo le statistiche doganali americane, ha raggiunto nell'anno 1900-1901 la cifra di 59 milioni e mezzo di lire.

Nelle avvertenze per chi emigra agli Stati Uniti, pubblicate dal Commissariato generale per l'emigrazione, sono specificati i diversi itinerari, colla indicazione del tempo rispettivamente occorrente per recarsi da Nuova-York a San Francisco; fra gli altri quello prescelto spesso in inverno per evitare le interruzioni ferroviarie cagionate dalle nevi e dai geli, cioè il percorso ferroviario da Nuova-York a Nuova Orleans (colla spesa di 20 dollari e coll'impiego di tre giorni) e da Nuova Orleans a San Francisco (colla spesa di 45 dollari e coll'impiego di quattro giorni). Ora è evidente che, ove esistesse la predetta linea regolare, gli emigranti diretti dall'Italia in California avrebbero interesse, specialmente nell'inverno, a recarsi direttamente per mare dall'Italia a Nuova Orleans per prendere ivi la ferrovia del *Southern Pacific* per San Francisco; con risparmio di spesa, di percorso ferroviario e con un viaggio per mare più sicuro. Infatti, colla rotta più al sud seguita dai piroscafi diretti dall'Italia a Nuova Orleans, vi sono maggiori probabilità di evitare le tempeste, che nell'inverno infieriscono al nord. La traversata da Palermo a Nuova Orleans dura bensì qualche giorno di più di quella dall'Italia a Nuova York, ed il prezzo del nolo è alquanto maggiore, è cioè di lire 195 invece di 180 in media, giusta i prezzi praticati dalla Navigazione Generale Italiana; ma questa maggiore spesa è compen-

sata dal risparmio di 20 dollari (cento lire oro, calcolando il dollaro a 5 lire) del biglietto ferroviario da Nuova York a Nuova Orleans.

Quanto al costo di questo itinerario in confronto degli altri, si hanno, secondo le dette *Avvertenze*, i seguenti dati:

Nuova Orleans-San Francisco (<i>Southern Pacific</i>)	dollari 45. »	lire oro 225. »
Nuova York-Chicago-San Francisco (<i>Union Pacific</i>)	» 65.50	» 327. »
Nuova York-Norfolk-San Francisco (<i>Old Dominion</i>)	» 60.25	» 301. 25
Nuova York-Key West-Galveston-San Francisco (<i>Mallory Line</i>)	» 58.50	» 292.50
Nuova York - Nuova Orleans colla <i>Cromwell Line</i> (dollari 12 e cinque giorni di viaggio) e da Nuova Orleans a San Francisco colla <i>Southern Pacific</i> (dollari 45 e quattro giorni di viaggio)	» 57. »	» 285. »

Risulta quindi che l'itinerario Palermo-Nuova Orleans-San Francisco è il più economico.

Attualmente, a cagione della scarsa emigrazione che si dirige a Nuova Orleans, non si sente la necessità di un Comitato di patronato speciale pegli emigranti, tanto più che finora non si sono qui verificati gli inconvenienti lamentati altrove. Tuttavia è mio intendimento di promuovere la costituzione di questo Comitato a garanzia dell'avvenire.

Le leggi federali relative all'immigrazione vengono applicate anche in questo Stato. L'immigrazione è libera ed è vietato lo sbarco soltanto a chi è vincolato da un contratto. Nè lo Stato, nè le Contee, introducono immigranti per conto loro; essi sono richiesti dai proprietari di fondi e dai fabbricanti, e ricevono assistenza ed aiuto dai nostri connazionali qui residenti. Si può calcolare che circa i quattro quinti dei nostri immigranti si stabiliscano qui definitivamente. Il maggior contingente è fornito dalle provincie meridionali e in particolar modo dalla Sicilia, la quale dà essa sola circa i tre quarti dell'immigrazione

in questo distretto consolare. Pochi operai dell'Alta Italia sono occupati nelle miniere e vari agricoltori delle provincie centrali hanno costituito qualche colonia agricola.

Il periodo di prosperità attraversato nell'ultimo decennio dagli Stati Uniti ha favorito lo sviluppo progressivo dell'immigrazione italiana, la quale si è trovata in discrete condizioni finanziarie a causa dei salari alquanto elevati, ma variabili a seconda della richiesta della mano d'opera.

Statistica della colonia. — Nel calcolare approssimativamente il numero degli Italiani residenti in questo distretto consolare, credo opportuno tener conto soltanto di quelli nati in Italia e di escludere quelli nati negli Stati Uniti da genitori italiani, che sono dalle leggi locali considerati come americani. Occorrerebbe dedurre altresì quelli che si sono naturalizzati americani, o per affetto verso la nuova patria, o per ragioni di interesse; ma tali naturalizzazioni sfuggono al controllo di questo Ufficio. Del resto, è d'uopo riconoscere che non viene esercitata alcuna pressione sui nuovi arrivati per indurli a rinunciare alla loro nazionalità. Essi sono talora indotti a questo passo da politicanti di origine italiana, i quali fanno una propaganda intesa unicamente ad estendere la loro clientela e ad aumentare il numero dei voti, su cui possono contare nelle elezioni.

In passato nello Stato della Luisiana non si richiedeva la prova dell'ottenuta cittadinanza per essere iscritto sulle liste elettorali, ma bastava la dichiarazione di rinuncia alla cittadinanza estera (*application*), fatta davanti alle autorità locali. Ne seguiva che buon numero di nuovi arrivati si lasciavano indurre a procedere a quel primo passo tendente all'acquisto della cittadinanza americana per essere ammessi al voto, nè si curavano più di compiere gli atti successivi; onde si trovavano in una posizione mal definita, sia di fronte alle leggi locali, sia di fronte alle leggi italiane. Un recente provvedimento legislativo ha posto fine a questa condizione di cose, richiedendo la prova della cittadinanza americana per l'esercizio del diritto di voto.

In base alle statistiche ed a particolari informazioni da me assunte, la colonia italiana in questo distretto consolare ammonta alle seguenti

cifre, bene inteso nelle epoche di maggior lavoro, e tenuto conto delle fluttuazioni a cui ho accennato:

Stato della Luisiana	80,000
„ del Mississippi	30,000
„ dell'Alabama	5,000
„ della Florida	5,000
„ dell'Arkansas	1,000
„ del Tennessee	1,000
„ del Texas	10,000
Territorio indiano	1,000
Territorio dell'Okloama	1,000
Totale	<u>134,000</u>

Terreni. — Nello Stato della Luisiana non vi sono più di quei terreni che lo Stato concedeva direttamente ai coloni, ma solo vaste estensioni di terreni appartenenti a Società ferroviarie o d'altra specie, ovvero a privati, le quali vengono distribuite a lotti ai coloni sotto l'osservanza di speciali condizioni determinate nei contratti. Non pochi agricoltori italiani sono in tal modo divenuti o stanno per divenire proprietari dei terreni che coltivano.

Mercedi. — La mercede dell'agricoltore giornaliero varia secondo le stagioni. Da un dollaro e mezzo, all'epoca del raccolto, si scende fino a tre quarti di dollaro nella stagione meno propizia (da lire otto a lire quattro).

Lo sviluppo delle reti ferroviarie e dei servizi di navigazione sul Mississippi e nel golfo del Messico, rende facili le comunicazioni in queste regioni, ed agevola quindi agli agricoltori il modo di trasferirsi da un luogo all'altro al variare delle stagioni.

Colonie urbane. — La colonia italiana di questo distretto consolare non è, come parecchie altre, concentrata quasi esclusivamente nelle città, ma è sparsa anche nelle campagne. Il più considerevole agglomeramento è quello di Nuova Orleans (circa 16,000), ed è spiegato dal rapido sviluppo di questo centro commerciale e di questo porto, che è

anche il più importante del Golfo del Messico. L'aumento continuo del movimento della navigazione e la speranza di farne un emporio mondiale, allorchè sarà aperto alla navigazione il canale interoceanico, attirano a Nuova Orleans i commercianti e gli industriali degli altri Stati della Confederazione, e numerosi forestieri. Buon numero di Italiani hanno trovato qui un largo campo per la loro attività, riuscendo a farsi una discreta fortuna, mercè un lavoro indefesso e la parsimonia, che è una delle loro caratteristiche. In generale essi dimostrano attitudine per tutti i mestieri, pur distinguendosi in alcuni in particolare. Fortunatamente non vi sono più, nè suonatori ambulanti di organetto, nè lustrascarpe italiani, mestieri che sono qui considerati come umilianti e riservati esclusivamente ai neri.

I salari medii degli operai a Nuova Orleans sono i seguenti:

Falegname	Dollari	2.50	al giorno
Manuale apprendista	»	1.50	»
Muratore	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Mosaicista	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Sarto	»	2.50	»
Calzolaio	»	1.00	»
Imbianchino	»	2.50	»
Maniscalco	»	2.00	»
Operaio in cemento	»	3.50	»
Manuale	»	1.50	»
Barbiere	»	1.50	»

I mestieri preferiti dai nostri connazionali sono quelli di barbiere, calzolaio e rivenditore di frutta e di generi alimentari. La condizione materiale del bracciante e dell'operaio è discreta, giacchè la società americana, per lo spirito democratico che la distingue, è organizzata in modo che le classi meno abbienti guadagnano la vita più facilmente delle altre, e sono anche in grado di fare dei risparmi senza la necessità di gravi privazioni. Mercè il buon mercato dei generi di prima necessità, l'operaio può nutrirsi di pane, riso, carne, pesce, e bere

un po' di vino di California, senza oltrepassare la parte del salario ragionevolmente destinata all'alimentazione. La vita signorile è invece carissima, essendo oltremodo elevati i prezzi dei generi di lusso.

Assistenza. — La mutua assistenza è bene organizzata nei centri più importanti ove risiedono Italiani, che hanno fondato a tal uopo numerose Società. Do qui un elenco delle Associazioni di questo genere esistenti a Nuova Orleans, con l'indicazione del numero dei membri che le compongono e del capitale che ciascuna di esse possiede:

Mutua beneficenza	Membri	10	Capitale dollari	2,000
Contessa Entellina	»	400	»	10,000
Cristoforo Colombo	»	250	»	4,000
Giovani Bersaglieri	»	225	»	3,000
San Bartolomeo Apostolo	»	150	»	2,000
Tiro al bersaglio Generale Garibaldi	»	300	»	6,000
Cefalutana	»	75	»	1,000
Sant'Antonio di Padova	»	70	»	1,000
Beata Vergine di Sciacca	»	60	»	600
San Giuseppe	»	75	»	1,000
Madonna del Balzo	»	80	»	1,000
Barbieri	»	60	»	—
Loggia Dante	»	90	»	2,000
Loggia Garibaldi	»	75	»	1,500

Alcune di queste Associazioni posseggono inoltre delle tombe sociali di un certo valore.

Anche a Nuova Orleans gli Italiani approfittano spesso degli Istituti di beneficenza americani, che li accolgono e li soccorrono in buon numero.

Istituti di credito. — Non esiste in questo distretto consolare alcun Istituto italiano di credito, ma solo qualche banchiere privato, per mezzo del quale avviene in gran parte il movimento di danaro fra la colonia e l'Italia. Questi banchieri si occupano abitualmente anche della vendita di biglietti di passaggio e del collocamento dei nuovi arrivati, cui prestano assistenza e servigi di vario genere.

Il movimento finanziario relativo al commercio di importazione e

di esportazione si fa per mezzo delle succursali delle grandi Banche europee, fra le quali la più importante è quella stabilita a Nuova Orleans dal *Comptoir national d'Escompte de Paris*, e di Banche americane.

La differenza fra la nostra esportazione e la nostra importazione rappresenta una somma considerevole, che è ben lungi dall'essere compensata dalle rimesse degli emigrati. L'Italia rimane annualmente in debito di alcune decine di milioni di lire verso questa piazza; il che dimostra, per ciò che si riferisce a questa regione, quanto poco sia vero il preteso afflusso nel Regno del denaro risparmiato dagli emigrati.

Le nostre importazioni italiane a Nuova Orleans nell'anno finanziario 1900-1901 hanno appena raggiunto la somma di lire oro 1,912,000, a causa dei forti dazi protettori, anzi quasi proibitivi, per certi prodotti ricercati specialmente dagli Italiani; mentre le esportazioni da questo porto per l'Italia sono salite nello stesso periodo di tempo a lire oro 58,879,000, con una differenza a nostro svantaggio di lire oro 56,967,000.

Non pochi Americani di questa regione hanno accumulato la loro fortuna mercè i guadagni realizzati col commercio coll'Italia; sebbene essi non abbiano sempre un'idea esatta della potenzialità economica del nostro paese.

Istruzione. — L'elevata percentuale degli analfabeti fra gli emigranti delle provincie meridionali, che costituiscono la quasi totalità delle colonie agricole di questo distretto, è un indice delle loro condizioni intellettuali. Non di rado gli emigranti giungono in questo paese affatto privi delle nozioni più elementari e indispensabili alla nuova vita che debbono condurre.

Sarebbe desiderabile che, durante il viaggio dall'Italia in America, fossero posti a disposizione degli emigranti libri contenenti le notizie più importanti sui paesi verso i quali sono diretti, libri che potrebbero esser letti ad alta voce dai più capaci nelle lunghe giornate di navigazione, e che sarebbero certo ascoltati con attenzione dai più desiderosi di istruirsi.

Pochissime sono le scuole italiane in questa regione. I figli degli Italiani sono costretti a frequentare quasi dappertutto le scuole pubbliche, nelle quali l'insegnamento s'impartisce in inglese; il che rende più agevole la fusione delle famiglie dei nuovi arrivati coll'elemento americano.

Origine della popolazione. — A cagione del sovrapporsi di varie razze e mercè la forza potente di assimilazione propria degli abitanti di questo paese, si va formando una popolazione omogenea con caratteri ben determinati, unita dal vincolo della comune lingua inglese. Tuttavia in questa regione il tipo degli abitanti, i nomi delle più antiche città e famiglie e la stessa lingua tuttora parlata da queste ultime, nei più forti nuclei stabiliti da maggior tempo nella colonia francese della Luisiana, e in quelle spagnuole della Florida e del Texas, ricordano ancora la loro origine; quantunque le due prime colonie siano unite agli Stati Uniti da circa un secolo e l'ultima da poco più di mezzo secolo. Se l'immigrazione francese e spagnuola è ora quasi interamente cessata, ha preso invece grande sviluppo quella italiana, che completa così il contributo della razza latina alla colonizzazione di questa regione. Se quindi a questi Stati fosse stato lasciato l'uso della lingua materna, in luogo di sostituirvi quella inglese coi potenti mezzi che il Governo ha a sua disposizione, e particolarmente colle scuole, si sarebbe avuta una Confederazione di Stati di lingua diversa, di cui alcuni in lingua francese e spagnuola.

Conclusione. — Lo studio delle condizioni della colonia italiana in questo distretto conduce ad una conclusione sodisfacente, specialmente dal punto di vista della facilità di guadagnarsi la vita. Tuttavia non saprei consigliare ai nostri emigranti di dirigersi in soverchio numero a questa regione, sia per non esercitare una troppo seria concorrenza agli Italiani qui stabiliti, sia per rendersi più desiderati ed apprezzati. Il ricordo di tristi avvenimenti ancora recenti dovrebbe essere presente alla loro mente e dissuaderli dall'accorrere troppo numerosi in questi Stati, finchè questi non presentino maggiori garanzie contro la cosiddetta giustizia popolare.

Ai pochi vittoriosi nella lotta pel possesso della fortuna, che si

combatte così aspramente in questo paese, occorre contrapporre il gran numero di soccombenti; poichè nulla è più erroneo del supporre che le ricchezze si accumulino qui con un colpo di fortuna, mentre sono invece il premio dell'attività, dell'energia e della costanza, congiunte ad un'intelligenza e ad una capacità superiori.

II. — Texas.

(Da un rapporto del sig. C. NICOLINI, R. agente consolare a Galveston).

L'ordinamento politico del Texas è strettamente democratico. Esso è chiamato "Stato Impero", per la sua enorme estensione; è situato nell'estrema parte del sud ovest degli Stati Uniti, fra il 26° ed il 36° di latitudine ed il 94° e il 106° di longitudine; ha una superficie di 226,011 miglia quadrate, eguale a circa 8 centesimi dell'intera superficie degli Stati Uniti e territori, ed una popolazione di soli 3,048,710 abitanti.

Il clima è sano e temperato; vi sono immense pianure di facile coltivazione, ma in buona parte incolte, che attendono l'opera del colono.

Nello scorso decennio non vi è stato alcun fatto riguardante l'immigrazione italiana che meriti di essere rilevato. Si è solo constatato in essa un aumento lento, ma continuo.

Le provincie meridionali d'Italia, e principalmente quelle della Sicilia, sono maggiormente rappresentate, nelle regioni poste al sud di questo Stato, da agricoltori occupati specialmente nella coltura del cotone, con carattere di permanenza; mentre i nostri connazionali appartenenti alle provincie settentrionali d'Italia sono stabiliti al nord di questo Stato, e sono dediti alla lavorazione delle miniere, con carattere temporaneo.

Gli emigranti delle provincie liguri, toscane e napoletane, ecc., sono sparsi qua e là nello Stato, ed esercitano per lo più il commercio al minuto, con carattere temporaneo, pochi con carattere permanente.

Nessuna fabbrica di qualche importanza è posseduta da Italiani; solo cinque fabbriche di paste alimentari di poca importanza appar-

tengono a nazionali, due delle quali sono situate in Houston, una in Galveston, una in Sant'Antonio ed una in Fort Worth.

Nessuna crisi politica ed economica in rapporto all'emigrazione è avvenuta durante il decennio trascorso. Però, tre anni or sono, una inondazione prodotta dal fiume Brazos, gonfiato da forti piogge, devastò la vallata che prende il nome dal detto fiume e dove risiedeva l'importante nostra colonia di Bryan, distruggendo molte proprietà e causando uno spostamento temporaneo dei nostri coloni, che si trasferirono in buon numero nei paesi vicini.

Nel settembre 1900 un forte uragano distrusse in Galveston, porto principale di questo Stato, un quinto delle abitazioni e perirono ben diecimila abitanti. La colonia italiana subì in quel disastro la perdita di cento dei suoi membri e molti danni alle proprietà. In seguito a ciò si è arrestata l'immigrazione italiana in quella Contea, anzi circa cinquecento Italiani l'abbandonarono per recarsi altrove.

L'immigrazione in questo Stato è libera; così da parte delle autorità locali, come da parte delle Società private si nota una spiccata tendenza a favorirla. Le comunicazioni sono molto facili, avuto riguardo alla vasta estensione dello Stato. Il vitto è sano ed a buon mercato.

L'istruzione in lingua inglese possono riceverla tutti, essendovi scuole comunali gratuite; manca però assolutamente l'istruzione in lingua italiana, non esistendovi scuole italiane.

I rapporti fra proprietari e coloni sono regolati in tre diversi modi:

1° Se i coloni sono arruolati a mese, il salario varia da 18 ai 20 scudi al mese, vitto compreso.

2° Se il proprietario provvede il terreno, i semi e gli utensili per la coltivazione, la raccolta viene divisa in parti uguali tra il colono ed il proprietario.

3° Se il proprietario provvede il terreno, ed il colono le sementi e gli utensili, al proprietario spetta un quarto ed al colono i tre quarti della raccolta.

In certi luoghi i coloni prendono in affitto il terreno, pagandolo da 5 a 25 scudi per acre all'anno, a seconda della posizione e fertilità del terreno; ma molti sono ora quelli che lo acquistano addirittura,

sborsando una piccola anticipazione sul prezzo convenuto, e pagando il rimanente a lunga scadenza, con un interesse variabile dal 6 all'8 per cento. In tal modo in pochi anni i coloni diventano proprietari del terreno che lavorano.

Non si può stabilire con precisione quanti siano gli Italiani proprietari in questo vasto Stato; si può solo calcolare, in via di approssimazione, che vi siano circa 3000 proprietari di terreni e di case, per un valore complessivo di un milione e mezzo di dollari; della qual somma metà è investita in terreni di campagna seminati a cotone, a frutta e a verdure, e l'altra metà in terre, case e negozi nelle città e nei sobborghi.

Le colonie agricole più importanti sono:

Quella di Bryan, che tocca tre contee: Burleson, Brazos e Robertson. Il terreno è ivi molto adatto alla coltivazione del cotone. Gli Italiani che vi risiedono provengono tutti dalla Sicilia ed ammontano a 2,000, comprese le donne e i ragazzi.

I possessori di terreni sono solamente 30; i rimanenti prendono in affitto il terreno, che pagano da 4 ad 8 dollari per acre; mentre con pochi dollari di più potrebbero comprarlo. Vi sono pure 6 piccoli negozi (*grocery-stores*) appartenenti a connazionali.

La colonia agricola della contea di Galveston conta 60 famiglie, quasi tutte di proprietari, che coltivano i terreni a frutta ed a verdura, ricavandone un discreto guadagno; essa è composta per due terzi di Siciliani e per un terzo di Piemontesi.

Nelle vicinanze di Sant'Antonio e di Del Rio vi sono parecchie piccole colonie di Italiani, provenienti dalle provincie del Piemonte e Lombardia, che acquistarono i terreni che coltivano, e che si trovano in buone condizioni economiche. In altre principali città, come Dallas, Fort Worth, Austin, Waco e Houston, vi sono diversi coloni italiani, che coltivano a giardini i terreni di loro proprietà.

Ad otto miglia dalla città di Houston, era stata fondata, cinque anni fa, la così detta " Colonia socialista ", composta di 15 famiglie siciliane, che, acquistato il terreno, vi avevano fabbricate sei case, vivendo col guadagno ritratto dal lavoro eseguito in comune; ma essa

ebbe breve durata a causa di tristi avvenimenti che ne produssero ben presto la completa dissoluzione. Il terreno venne venduto a stranieri; pochissimi furono gli Italiani che vi rimasero.

Aggiungerò che in questo Stato il campo aperto all'attività del colono è vastissimo, essendo il clima sano e temperato, il terreno fertile e a buon mercato; inoltre il colono italiano è preferito agli altri per le piantagioni del cotone e per i giardini. I prezzi dei terreni variano a seconda dei luoghi e della qualità; vicino ai centri popolati vanno da 35 a 100 dollari per acre, nei luoghi più remoti da un dollaro a 30 per acre.

Una colonia italiana degna di essere menzionata è quella di Thurber, composta di 500 persone, appartenenti tutte all'Italia settentrionale. Il paese di Thurber conta 750 abitanti, dimodochè la popolazione è costituita per due terzi da Italiani, tutti minatori, ben veduti e ben voluti.

I proprietari delle miniere pagano il passaggio agli Italiani che desiderano di recarsi a lavorare nelle loro miniere di carbone, purchè siano raccomandati da persona conosciuta sul luogo. I minatori guadagnano da due dollari e mezzo a tre dollari al giorno, secondo la quantità del materiale estratto; ed i proprietari ritengono loro sul salario 50 soldi al mese per il servizio medico, che provvedono per essi e per le loro famiglie. Il carattere di tale immigrazione è temporaneo.

Un'altra piccola colonia di 50 Italiani, simile a quella di Thurber, esiste a Mineral City, distante da Thurber circa sei miglia. Vicino a Laredo, Texas, vi sono altri 50 Italiani che lavorano nella miniera di carbone *San Tomaso* e si trovano anch'essi nelle medesime condizioni. Vi è pure un'altra colonia vicino a Sant'Antonio, chiamata *Aike*, dove vivono 80 Italiani, tutti dell'Italia settentrionale.

Questo paese non è adatto per i meccanici che non conoscono la lingua inglese.

Le leggi sono piuttosto favorevoli agli immigranti, ma esistono forti Società operaie, ben organizzate, che non permettono di lavorare a quelli che non ne sono membri. Le mercedi variano da 3 a 6 scudi al giorno.

Non esistono nelle nostre colonie istituti di credito, nè Camere di commercio, nè banche.

La mano d'opera italiana è raramente ricercata, fuorchè quando sono in costruzione linee ferroviarie. In tal caso gli impresari si rivolgono ai centri più popolati, come Chicago, St. Louis, Nuova York, per provvedersi di operai italiani.

Il Governo locale non interviene nel movimento dell'immigrazione, ma tende piuttosto a favorirla. Nessun provvedimento è adottato dal Governo o dai Municipi per escludere gli stranieri dai lavori; talvolta avviene, però, che le forti Società operaie esistenti impediscano alle Compagnie interessate di assumere operai italiani. Nessun documento è richiesto per entrare nello Stato, risiedervi e lavorarvi; gl'immigranti sono però, fin dal loro arrivo, soggetti alle leggi degli Stati Uniti.

Non esistono disposizioni legislative che proteggano gli operai contro gli infortuni sul lavoro, ma molte sono le Società private che accettano l'assicurazione contro gli infortuni a prezzi assai moderati. Non vi sono, del pari, leggi protettrici delle donne e dei fanciulli ammessi a lavorare in fabbriche ed opifici.

I medici, gli avvocati, i farmacisti, e gli ingegneri non possono esercitare la loro professione, se non sono muniti di diploma e non sostengono un esame pratico davanti ad una Commissione di professionisti, che viene nominata, nelle grandi città, dal Governatore, e negli altri luoghi dal Giudice distrettuale.

Non esiste alcuna linea marittima in diretta comunicazione coll'Italia. Gli Italiani sbarcano in genere a Nuova York, che dista da questo Stato circa 1800 miglia e vengono qui, in parte per ferrovia, e in parte coi vapori della *Mallory Line*, che fa un servizio regolare con due partenze settimanali fra Nuova York e Galveston. Per via di terra la durata del viaggio è di 4 giorni; per via di mare di 8 giorni.

Gl'Italiani residenti in questo Stato sono circa 10,000. Si può per altro calcolare che due terzi di essi abbiano proceduto al primo atto tendente all'acquisto della cittadinanza americana, ossia abbiano rinunciato alla propria nazionalità davanti alle autorità locali; ma pochi son quelli che hanno ottenuto effettivamente la cittadinanza americana. L'altro terzo ha conservato la nazionalità italiana.

III. — Florida.

(Da un rapporto del sig. G. B. CAFIERO, R. agente consolare a Pensacola).

Lo Stato della Florida, sia per la natura del suolo sabbioso ed arido, sia per la mancanza di fattorie, fabbriche ed imprese diverse, non attira l'immigrazione italiana, nè quella di altre nazioni. Siccome gli Italiani che si recano negli Stati Uniti sono in maggioranza agricoltori, così essi non trovano in questo Stato un campo adatto allo sviluppo della loro attività; fatta eccezione per la coltivazione degli agrumi, che è abbastanza diffusa e in cui è occupato un certo numero di Italiani. Nelle città e nei villaggi dell'interno s'incontrano vari connazionali che hanno piccoli negozi di commestibili e generi diversi; pochi lavorano nelle miniere di fosfato per una parte dell'anno, e ripartono quindi per altri Stati dell'Unione.

Esistono piccole colonie di Italiani nelle regioni marittime, come a Pensacola, Apalachicola e Tampa. Queste colonie sono composte in maggioranza di gente di mare proveniente dall'Italia meridionale, e specialmente dalla Sicilia. La loro industria principale è la pesca, che viene esercitata, tanto sulla costa di questo Stato, quanto su quelle del Messico e del Guatemala. Molte di quelle barche hanno l'equipaggio composto interamente d'Italiani, sebbene appartengano a cittadini americani. Il pesce viene conservato nel ghiaccio e spedito in varie città della Confederazione, formando l'industria più importante e proficua delle coste della Florida.

A Pensacola si contano circa 200 pescatori italiani, ed inoltre alcuni industriali, pittori, falegnami, barbieri, calzolai, ecc.

A Tampa taluni calcolano che i nostri connazionali ammontino ad un migliaio, altri a 1800; ma il loro numero non si può determinare con precisione, mancando un censimento accurato. Secondo informazioni assunte da privati, quella nostra colonia si compone approssimativamente di 1200 persone con residenza stabile; oltre ad un piccolo numero d'individui che vi dimorano provvisoriamente in deter-

minate stagioni. La maggior parte sono occupati nella pesca; vi sono pure vari artigiani, sigarai, negozianti di commestibili, ecc.

La Florida è ancora coperta in parte da foreste vergini di *Pitch-Pine*, qualità di pino assai apprezzato nelle costruzioni navali. La speculazione dibosca quelle foreste, il cui valore varia secondo la grandezza degli alberi. Dopo il taglio degli alberi, quei terreni si possono acquistare per un dollaro all'acre; ma spesso vengono abbandonati per non pagare tasse.

La mercede giornaliera degli agricoltori è in media di un dollaro e un quarto.

Nella Florida non esiste alcun istituto italiano di credito, nè alcuna scuola dove si insegni la lingua italiana, ad eccezione di quella aperta recentemente a Tampa da un maestro italiano, e alla quale si spera di poter dare un conveniente sviluppo. Non esistono Camere di commercio italiane.

Mancando nella Florida una immigrazione italiana regolare e di una certa importanza, non si può precisare quali siano le tendenze del Governo locale, se ad incoraggiarla od a restringerla. Non esistono disposizioni governative, nè municipali, che escludano gli stranieri dal prender parte a determinati lavori.

L'entrata nella Florida per via di terra non è subordinata alla presentazione di alcun documento; mentre gl'immigranti che sbarcano nei porti devono essere provvisti dei documenti richiesti dalle leggi federali sull'immigrazione.

Dalle indagini fatte non risulta che esistano in questo Stato leggi o regolamenti locali in materia di assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro, nè per proteggere le donne ed i fanciulli impiegati nei lavori delle fabbriche.

I medici, gl'ingegneri e i farmacisti, per essere ammessi ad esercitare la loro professione, debbono subire un esame avanti ad un'apposita Commissione, detta " Board of Examiners ".

Non esistono linee di navigazione marittima in diretta comunicazione con l'Italia per il trasporto degli emigranti.

IV. — Mississippi.

(Da un rapporto del cav. N. PIAZZA, R. agente consolare in Vicksburg).

Gli Italiani che emigrano in questo Stato provengono per due terzi dall'Italia meridionale. Da sei anni la nostra immigrazione non dà segno di aumento, a causa del niun interessamento dimostrato dai proprietari dei terreni.

I nostri immigranti sono bene accolti in questa regione, ma devono essere provvisti di mezzi per non avere a lottare colla miseria ed essere costretti alla questua. Le loro principali occupazioni sono: il commercio, l'agricoltura e specialmente l'orticoltura ed i lavori ferroviari. Moltissimi lavorano nelle piantagioni di cotone; prendono in affitto i terreni per loro proprio conto e ne divengono in seguito proprietari, pagandoli da 5 a 8 dollari l'acre.

I braccianti ricevono una paga giornaliera variabile fra un dollaro e un quarto e un dollaro e mezzo. Essi devono provvedere da se stessi alla assistenza medica, non essendovi medici pagati dai Comuni.

Vari sono, nelle nostre colonie sparse in questo Stato, gli Italiani proprietari di terreni e di case, ma è difficile precisarne il numero e determinare il valore dei beni da loro posseduti. Tuttavia si può calcolare ad una somma superiore a 3 milioni di lire il valore degli immobili di loro proprietà.

Non esistono istituti di credito italiani, ed i nostri connazionali ricorrono, pel deposito dei loro risparmi, agli istituti americani, nei quali hanno piena e meritata fiducia.

RELAZIONE

sui noli per il trasporto degli emigranti nel 3° quadrimestre 1902

La legge del 31 gennaio 1901 sull'emigrazione prescrive che a periodi di quattro mesi debbano essere fissati i prezzi massimi dei noli, rimanendo poi liberi i vettori di ribassare, per ragioni di concorrenza e convenienza commerciale, i noli effettivi al disotto di quei limiti massimi. L'art. 14 della legge stessa determina le norme e la procedura da seguire. Se interviene accordo fra i vettori e il Commissariato per l'emigrazione, questo approva i noli proposti; se l'accordo non si raggiunge, i noli sono fissati con decreto del Ministro degli affari esteri.

La legge richiede che il Ministro ed il Commissariato si valgano, in questo difficile compito dell'approvazione e della fissazione dei noli, del parere e del consiglio di Corpi ed Istituti specialmente competenti.

Il Commissariato è tenuto a raccogliere informazioni sui prezzi correnti dei noli, così in Italia come all'estero, valendosi delle informazioni degli Ispettori di emigrazione nei porti italiani, delle Camere di commercio italiane all'estero e dei consoli, dei listini dei noli nelle principali piazze marittime; e, prima di deliberare sulle proposte fatte dai vettori, deve sentire il parere della Direzione generale della marina mercantile.

Nel caso poi che sia mancato l'accordo fra Commissariato e vettori, il Ministro degli esteri, che ha l'ultima parola, sente prima il Consiglio superiore di marina, a cui devono essere presentate, così le ragioni addotte dai vettori per insistere sui noli proposti, come le ragioni del Commissariato per non accettarli.

Per il primo quadrimestre del corrente anno i noli poterono essere concertati d'accordo con i vettori; la stessa cosa avvenne per il secondo quadrimestre, fatta eccezione per un'unica Società (l'Italia) per i prezzi da Genova a Buenos Aires, per cui si dovette ricorrere al parere del Consiglio superiore di marina.

Per il terzo quadrimestre non si potè, per la maggior parte dei vettori, addivenire ad un accordo, e i noli dovettero essere fissati con decreto ministeriale, seguendo il procedimento prescritto.

Già prima del 15 luglio, ossia prima della data fissata dall'articolo 14 ai vettori per proporre i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre, il Commissariato aveva raccolto notizie sui noli praticati nei porti italiani e nei principali porti esteri.

Gli Ispettori dell'emigrazione dei porti di Genova, Napoli e Palermo riferirono che, per l'affluenza degli emigranti durante il corrente anno e per l'incremento dell'esportazione per le Americhe di alcune derrate (come paste, agrumi, ecc.), i vettori avevano veduto crescere le loro entrate, mentre le spese di esercizio, per la discesa dei prezzi del carbone, avevano subito una diminuzione.

Dalle informazioni fornite dalle Camere di commercio italiane all'estero e dai nostri consoli di Amburgo, Barcellona, Anversa, Marsiglia, Bordeaux, Lisbona, Le Havre, Montevideo, Pernambuco, Liverpool, Cadice (1), come pure da notizie ricavate direttamente dai listini ufficiali dei prezzi dei noli, era risultato che i noli praticati nei principali porti stranieri per i viaggi transoceanici si erano mantenuti pressochè immutati durante gli ultimi mesi, per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri di terza classe.

Così a Marsiglia, i noli per la linea del Brasile e per il Plata, battuta dai *Transports Maritimes*, sono rimasti fermi in franchi 175. A quanto riferisce il console di Marsiglia, in quel porto i noli per gli emigranti non hanno subito variazioni da circa un anno.

Nel porto di Liverpool la Cunard Line e la White Line hanno conservato per le linee di Nuova York e di Boston i noli già praticati di

(1) Per i noli praticati in porti esteri, vedasi l'allegato A.

franchi 150 pei rapidi, e di franchi 144 per i piroscafi ordinari: ed egualmente la Dominion Line, l'American Line e l'Allan Line non hanno modificato i noli per le diverse linee transoceaniche.

Nei porti di Amburgo e di Brema i noli praticati per il Plata sono rimasti invariati in lire 200, e quelli per il Brasile in lire 187, 50.

Non pareva pertanto al Commissariato che si potessero approvare noli più alti di quelli del quadrimestre precedente. Nessun fatto si era verificato o si annunziava prossimo, che potesse causare un aumento generale dei noli, mentre invece alcune circostanze si erano prodotte, le quali potevano permettere una diminuzione.

Per contro, non pochi vettori chiedevano prezzi maggiori di quelli praticati nei precedenti quadrimestri, tanto per la linea di Nuova York, quanto per quella del Plata e del Brasile (1).

Linea degli Stati Uniti (Nuova York).

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano in media un aumento di lire 10 sui noli del secondo quadrimestre, così pei piroscafi celeri, come pei meno celeri; il vettore Giuseppe Fornari proponeva parimenti un aumento di lire 10 per i piroscafi della Prince Line da lui noleggiati, ed altrettanto chiedeva la Transatlantica Spagnuola per tutti i suoi piroscafi.

Linea degli Stati Uniti (Nuova Orleans).

La Navigazione Generale Italiana chiedeva un aumento di lire 15 sui noli del secondo quadrimestre per i piroscafi celeri e di lire 5 per i commerciali.

Linea del Plata.

La Società Italia proponeva un aumento di lire 35 per tutti i suoi piroscafi; il vettore Saviotti un aumento pure di lire 35 per il piroscavo Regina Elena e di lire 15 per il Calabro; la Veloce un aumento

(1) Per i noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato B.

di 25 lire per i piroscafi celeri (1) e di 30 per i commerciali; i Transports Maritimes e la Transatlantica Spagnuola un aumento di lire 30 per tutti i loro piroscafi.

Linea del Brasile.

La Navigazione Generale Italiana e la Veloce proponevano un aumento da lire 20 a lire 40, secondo la qualità dei piroscafi, ed i Transports Maritimes un aumento di lire 20.

Linea del Centro America.

La Veloce proponeva un aumento di lire 20.

Confermavano per il terzo quadrimestre i noli approvati per il secondo quadrimestre i vettori:

Norddeutscher Lloyd (linea degli Stati Uniti);

Anglo Italiana (linea degli Stati Uniti);

Compagnie Générale Transatlantique (linea degli Stati Uniti);

La Patria (linea degli Stati Uniti) (2);

Italo Oberti (linea degli Stati Uniti);

Dominion Line (linea degli Stati Uniti);

Ottavio Zino (linee degli Stati Uniti, Plata e Brasile);

Ligure Brasiliana (linea del Brasile);

Hamburg-Amerika Linie (linea degli Stati Uniti) (3).

Il Commissariato non credette di poter consentire gli aumenti proposti, sia per alcune ragioni di ordine generale (stazionarietà dei noli nei porti esteri, ribasso dei prezzi del carbone), sia per altri motivi.

(1) Per il piroscafo « Savoia », la Veloce proponeva un aumento di lire 45.

(2) Questa Società proponeva, per il solo piroscafo « Roma », un aumento di lire 10 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

(3) La Società Amburghese, per i piroscafi « Palatia e Phoenicia », proponeva un aumento di lire 25 sul nolo provvisorio stabilito nel secondo quadrimestre per la linea degli Stati Uniti (Nuova York).

Difatti, non è senza importanza il considerare come siano bassi i prezzi dei biglietti acquistati in America per emigranti che debbano partire da un porto del Regno. Questi biglietti, detti *di chiamata*, si vendono in America a prezzi di gran lunga inferiori a quelli praticati per i biglietti venduti in Italia per lo stesso viaggio. Si tratta di prezzi che sono il portato di una concorrenza ad oltranza, la quale si esercita, tanto sulla cifra del nolo, quanto su quella della provvigione concessa ai mediatori. In Nuova York, ad esempio, si vendono *biglietti di chiamata* dai porti italiani a dollari 33. 50 (Norddeutscher Lloyd), 30. 50 (o 29 secondo i piroscafi) (Navigazione Generale Italiana); ma vi sono Società ed armatori che li vendono a prezzi anche minori; e si aggiunga che, mentre alcune Società danno colà ai mediatori una provvigione di 3 dollari (circa franchi 15. 45), ve ne sono altre che ne danno 10 (circa franchi 51. 50).

Pur ammettendo che vi siano ragioni per le quali si possano vendere all'estero biglietti prepagati a prezzi inferiori a quelli chiesti per l'acquisto in Italia, non si può rimanere indifferenti di fronte a differenze tanto grandi, quali sono quelle ora notate. Il vettore vuole ottenere, coi prezzi alti chiesti nel Regno, un compenso a quelli bassi praticati oltre Oceano; ma non si può supporre che venda all'estero con perdita sul costo del trasporto.

Inoltre il Commissariato non poteva non dare importanza al fatto che vari vettori non avevano chiesto aumento di noli, nè per la linea degli Stati Uniti, nè per quella del Plata. E tra i vettori che mantenevano i noli in corso, si trovano alcune grandi Compagnie, come il "Norddeutscher Lloyd", la "Compagnie Générale Transatlantique", la "Dominion Line" e, per la maggioranza dei suoi piroscafi, "l'Hamburg-Amerika Linie"; Compagnie ed anche armatori minori, come la "Ligure Brasiliana" e Ottavio Zino, e noleggiatori, come "La Patria", "l'Anglo Italiana" e Italo Oberti. Ed i piroscafi per cui si mantenevano fermi i noli, appartengono a tutte le diverse categorie formate sia in relazione alla velocità, sia agli adattamenti e all'assetto della nave.

Quanto al "Norddeutscher Lloyd" in particolare, si osserva che,

se questa Compagnia, che dispone di buoni piroscafi e che pure pratica nei viaggi da Brema all'America del Nord noli superiori a quelli praticati in Italia, si era limitata a proporre la conferma dei noli ammessi per il quadrimestre precedente, ciò significa che essa riconosceva implicitamente che la misura dei noli nei porti esteri è determinata da cause speciali ed indipendenti dal costo reale dei trasporti, e riteneva altresì essere il nolo finora praticato da essa in Italia abbastanza remuneratore.

Il Commissariato perciò era d'avviso che, non solo dovesse escludersi qualunque aumento dei prezzi, ma vi fossero ragioni desunte, sia dalla qualità e velocità dei piroscafi, sia da altre circostanze e condizioni, per chiedere delle riduzioni e per meglio graduare i noli per i vari piroscafi.

L'articolo 14 della legge vuole che, nel fissare i noli, si tenga conto della velocità e dell'adattamento dei piroscafi. Nei primi due quadrimestri del 1902 non si avevano elementi sufficienti circa la velocità e le altre qualità dei singoli piroscafi. Ora, per ciò che riguarda la velocità, si ha l'esperienza di un anno di navigazione, controllata dal competente Ufficio del Ministero della marina, e anche per altre qualità dei piroscafi si sono raccolte notizie, che hanno messo in grado il Commissariato di fare una prima graduatoria fra essi, in rapporto al servizio dell'emigrazione.

Ciò portò alla necessità di spezzare i gruppi di piroscafi, quali erano stati indicati dagli stessi vettori nel proporre i noli e quali erano stati accettati in via transitoria dal Commissariato pei quadrimestri precedenti, e di formarne nuove categorie. Partendo dal principio che il più alto nolo dovesse consentirsi (anche per analogia con quanto dispone l'articolo 96, secondo capoverso, del regolamento) soltanto ai piroscafi che nei viaggi compiuti avessero raggiunto una velocità media di 13 o più miglia all'ora, il Commissariato stimò di poter formare una prima categoria dei migliori piroscafi, e così successivamente altre categorie secondo la velocità, senza perdere di mira le altre qualità dei piroscafi, cioè l'assetto della nave e il trattamento usato agli emigranti, quali risultavano dalle relazioni dei commissari viaggianti.

Per ciascuna delle linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile, furono così stabilite varie categorie di piroscafi, dai migliori e più veloci, scendendo via via ai meno celeri e più scadenti.

Per la prima categoria si credette di poter mantenere il nolo massimo, praticato nel secondo quadrimestre, e per le altre categorie si assegnarono noli gradualmente inferiori. Parve opportuno di stabilire qualche maggiore differenza fra la categoria di piroscafi, che per la velocità e per l'assetto possono ritenersi relativamente buoni, e quella dei piroscafi che si trovano in condizioni inferiori.

Nella determinazione dei noli interviene poi un altro elemento di grande importanza, e cioè le provvigioni accordate dai vettori ai loro rappresentanti, il cui ammontare variabile, che spazia entro confini molto estesi, costituisce indubbiamente un coefficiente della maggiore o minore larghezza del nolo.

Il Commissariato volle conoscere quale fosse stata in questi ultimi mesi l'entità delle provvigioni corrisposte dai vettori ai loro rappresentanti. Fece perciò indagini per mezzo delle autorità politiche, procurandosi i manifesti e le circolari diramati dai vettori ai loro rappresentanti, con cui vengono assegnate provvigioni per la raccolta degli emigranti.

Dai documenti ricevuti risulta che queste provvigioni variano attualmente da un minimo di 10 lire fino a 30, 35 ed anche 40 lire. Siccome il Consiglio dell'emigrazione, in una discussione molto approfondita, nella quale si fermarono i criteri per alcune riforme da introdursi nel regolamento vigente, ha posto come postulato che dovesse considerarsi come equa una provvigione di 8 lire per ogni posto intero di emigrante, il Commissariato credette giusto di proporre che fossero diminuiti i noli nei casi di provvigioni notevolmente superiori alle 8 lire. Anche nell'applicare questo concetto procedette con temperanza, poichè le sue domande di riduzione dei noli si limitarono a 10 o 12 lire per le Compagnie che praticano le maggiori provvigioni, e a molto meno per le altre.

Per tutte queste ragioni il Commissariato, con lettera circolare del 23 luglio, dichiarava ai vettori di non poter approvare i noli quali

erano richiesti, e notificava a ciascuno di essi quali sarebbero stati i noli massimi che avrebbe potuto consentire per il terzo quadrimestre 1902 (1), tenuto conto della misura delle provvigioni accordate da ciascun vettore e delle diverse categorie di piroscafi, in ragione della velocità e della qualità. Ed a norma di legge il Commissariato assegnava ai vettori un congruo termine (1° agosto) per esporre le loro ragioni, qualora insistessero nei noli proposti.

E questa notificazione dei noli massimi, che il Commissariato avrebbe approvato, fu fatta non in modo definitivo, ma per abbreviare la risoluzione della vertenza coi vettori in attesa che potesse sperimentarsi anche l'ultima fase della procedura in tempo utile, qualora per la resistenza dei vettori stessi si fosse dovuto ricorrere al Consiglio superiore di marina, come di fatto avvenne.

Le diminuzioni di noli proposte riguardavano le linee degli Stati Uniti, del Plata e del Brasile. Per le linee minori (ossia da Palermo a Nuova Orleans e da Genova al Centro America) non credette il Commissariato di dover proporre troppo notevoli variazioni. Trattasi di pochi viaggi, che, mentre non danno forse un grande compenso al vettore, sono di vantaggio per l'emigrante, il quale sarebbe costretto, quando queste linee fossero soppresse, a recarsi a prendere imbarco in porti esteri.

Interrogate le Camere di commercio delle principali città marittime (a norma dell'articolo 14) circa i noli convenienti per il terzo quadrimestre, esse furono di discordi parere. Mentre la Camera di Genova riteneva che i noli non dovessero essere diminuiti, ma potessero essere anzi di alcun poco aumentati, quelle di Napoli, Palermo, Ancona e Venezia consentivano essere opportuna una diminuzione generale, ed avrebbero anche voluto diminuzioni maggiori di quelle che il Commissariato proponeva.

La Camera di commercio di Genova, contraria ad ogni ingerenza da parte del Governo nelle determinazioni dei noli, che essa vorrebbe

(1) Per i noli che il Commissariato avrebbe acconsentito per il terzo quadrimestre, vedasi l'allegato B.

fossero esclusivamente lasciati al regime della concorrenza anche per il trasporto degli emigranti, adduceva come ragione dei noli la crisi che la marina mercantile a vapore attraversa attualmente, la minore affluenza di emigranti nel terzo quadrimestre, gli oneri imposti ai vettori dalla legge sull'emigrazione, il danno risentito da essi colla sospensione dell'emigrazione gratuita al Brasile; l'essere i noli praticati dai porti del Nord d'Europa superiori a quelli praticati in Italia. Oltre a ciò la Camera di commercio di Genova, pur riconoscendo il fatto delle alte provvigioni pagate spesso dai vettori a chi procura loro emigranti, non crede si possa trarne argomento per una diminuzione dei prezzi di trasporto per gli emigranti, essendo codeste alte provvigioni effetto di una necessaria ed utile concorrenza fra le Compagnie.

Al contrario, le Camere di commercio di Palermo, di Venezia e di Ancona ammettono come motivi di diminuzione dei noli, oltre le provvigioni eccessive pagate dai vettori ai propri rappresentanti, il ribasso del prezzo del carbon fossile e la possibilità per i piroscafi transoceanici di avere un carico di ritorno, attesi gli accresciuti scambi commerciali.

Di fronte a questi opposti pareri delle Camere di commercio, non parve al Commissariato che fosse il caso di modificare la graduatoria dei noli che aveva proposto per il terzo quadrimestre.

La maggioranza dei vettori non accettò i noli massimi quali venivano proposti dal Commissariato.

Soltanto la Compagnie Générale Transatlantique consentiva a praticare per i viaggi degli emigranti italiani dall'Havre a Nuova York un nolo lievemente inferiore a quello del quadrimestre precedente. Così pure l'Anglo-Italiana accettava quasi interamente le proposte del Commissariato, chiedendo soltanto alcune modificazioni circa la graduazione dei suoi piroscafi. Ed anche il vettore Fornari si mostrava disposto ad accogliere le diminuzioni proposte, qualora fossero state generali per tutti i vettori.

Gli altri vettori insistettero, non solo perchè i noli non fossero diminuiti, ma perchè fossero approvati gli aumenti richiesti.

La maggioranza dei vettori mise innanzi queste ragioni d'ordine generale :

1° Il Commissariato ha facoltà di non accettare le proposte dei vettori, ma non quella di fare delle controproposte ai vettori stessi ;

2° Nessuna autorità ha il diritto di occuparsi delle provvigioni che un vettore voglia assegnare ai propri rappresentanti ; come non ha il diritto di chiedere riduzioni di noli, basandosi sull'entità delle provvigioni medesime.

La prima di queste obiezioni non regge, poichè le controproposte del Commissariato non erano un'ingiunzione, ma un avviamento a concordare i noli coi vettori, ovvero a preparare l'ultimo periodo della procedura davanti al Consiglio superiore di marina.

Quanto poi all'aver tenuto conto delle provvigioni date ai rappresentanti, si è già accennato come il Commissariato non abbia inteso di impedire praticamente che i vettori dessero commissioni maggiori di 8 lire a testa, ma soltanto di assumere come coefficiente dei noli quella provvigione che il Consiglio dell'emigrazione giudicava essere un'equa remunerazione per l'opera del rappresentante. In altri termini non si pretendeva imporre ai vettori la provvigione di 8 lire, ma stabilire che la provvigione al di là di un certo limite dovesse essere presa sull'utile netto del vettore, e non dovesse andare a carico dell'emigrante.

Le due ragioni pregiudiziali messe innanzi dai vettori non potevano pertanto essere tenute buone; nè parvero accettabili altri argomenti speciali addotti per sostenere l'aumento dei noli.

Così fu affermato che la legge, con l'articolo 14, volle impedire il rialzo eccessivo dei noli solo nei casi di coalizione fra vettori, e che essa dà allo Stato facoltà d'intervenire solamente in casi straordinari, non in via normale. Ma il testo dell'articolo 14 è chiaro ed esplicito e dice espressamente come, nell'interesse degli emigranti, i noli debbano essere approvati dal Commissariato o fissati dal Ministro, di quattro in quattro mesi, anche all'infuori delle circostanze di coalizioni.

Furono pure messe innanzi le non liete condizioni dell'industria marittima, per cui gli armatori debbono compensarsi, con un rialzo dei

noli per il trasporto in terza classe nei periodi di maggiore affluenza, delle perdite subite nell'esercizio generale della loro industria. Si fece osservare da alcuni vettori che le loro spese di esercizio sono gravi, perchè esercitano linee nuove, perchè hanno partenze regolari con servizi di classe poco remunerativi, o perchè hanno ingenti spese, e che, infine, i noli di ritorno delle linee da loro esercitate sono scarsi. Altri vettori addussero a motivi del rialzo dei noli il dover sostenere spese generali molto elevate, avendo partenze non regolari e poco frequenti, e il fatto di non trovare altri compensi nella ristretta loro azienda commerciale. Ma per la lettera e lo spirito della nuova legge sembra manifesto che la determinazione dei noli debba farsi coi criteri generali della qualità dei trasporti, delle condizioni del mercato dei noli per i passeggeri in terza classe, ecc., indipendentemente dall'andamento delle singole aziende dei vettori.

Alcuni vettori poi dichiararono di non poter accettare la graduazione dei noli fatta dal Commissariato, come non corrispondente alle spese di esercizio dei vari piroscafi, oppure perchè trovano maggiore tornaconto nel praticare un nolo unico per tutti i piroscafi destinati ad una stessa linea. Ma per espressa disposizione dell'articolo 14 i noli debbono essere assegnati ai piroscafi secondo la loro classe e velocità e secondo la qualità del trasporto.

Infine molti vettori hanno obiettato che i noli per il trasporto in terza classe per alcune linee praticati da porti esteri sono più alti di quelli praticati in Italia. Ma è risaputo come i noli relativamente alti per le linee fra i porti settentrionali d'Europa e l'America risentono l'effetto di coalizioni (*trusts*) fra le Compagnie. E d'altra parte, i noli praticati dai vettori per i biglietti di terza classe dai porti americani a un porto italiano sono in generale inferiori a quelli che erano stati approvati dal Commissariato per il secondo quadrimestre.

I noli proposti dai vettori per il terzo quadrimestre non avendo la approvazione del Commissariato, si dovette sentire, ai termini di legge, il Consiglio superiore di marina, a cui furono inviate così le proposte motivate del Commissariato, come i documenti presentati dai vettori per sostenere le loro ragioni ed i pareri e le informazioni avute sul corso dei noli.

Il Consiglio superiore di marina, presa cognizione degli atti ad esso comunicati, diede parere che i noli venissero conservati, per il terzo quadrimestre, quali erano stati approvati pel quadrimestre precedente (1).

Come criterio di massima poi il Consiglio credeva opportuno si dovesse mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli. A causa della molteplicità e variabilità dei fattori che influiscono sul corso dei noli, questi non si possono fissare con criteri analitici, mentre conviene evitare troppo frequenti variazioni, per dar modo ai vettori di prendere a base delle loro speculazioni commerciali medie di un periodo di esercizio abbastanza lungo.

Attesa l'autorevolezza del Collegio consulente, il Ministro ha creduto opportuno di confermare in generale per l'ultimo quadrimestre dell'anno in corso i noli quali erano stati concordati coi vettori per il quadrimestre precedente. Tuttavia per alcuni vettori, i quali avevano accettato di ridurre i noli o che li avevano resi pubblici per le imminenti partenze dei piroscafi, in misura minore di quella chiesta, furono accettate le diminuzioni. Oltre a ciò, in conformità della legge, la quale stabilisce che i noli debbano graduarsi in relazione alla qualità dei piroscafi, si sono ribassati i noli per alcuni piroscafi appartenenti alle categorie inferiori e per i quali i noli praticati nei quadrimestri antecedenti, dopo l'accertamento delle loro qualità nautiche fatte nei viaggi compiuti, risultavano comparativamente più alti di quelli consentiti pei piroscafi di categorie superiori.

(1) Per il parere del Consiglio superiore di marina, vedasi l'allegato C.

NOLI PRATICATI IN PORTI ESTERI

pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe

Buenos Aires.

VIAGGI	Italia	Norddeutscher Lloyd	Valigia reale inglese	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Saviotti	Transatlantica di Barcellona
Da Buenos Aires a Genova o Napoli L. it. oro.	160. "	"	"	"	150. "	175. "	175. "	"	150. "
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, Cata- nia o Palermo a Buenos Aires (Pre- pagato)	167. 50	"	"	"	"	"	"	"	"
Da Buenos Aires a Brema o ad Am- burgo.	"	225. "	"	"	"	"	"	"	"
Da Brema o da Am- burgo 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 Bue- nos Aires (Prepa- gato)	"	"	"	200. "	"	"	"	"	"

Montevideo.

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	Italia	Amburghese sud-americana	Transports maritimes	Saviotti	Huguet
Da Montevideo a Genova o Napoli:								
Vapori di 1 ^a categoria .	170. "	170. "	170. "	"	"	"	"	"
Id. di 2 ^a categoria .	150. "	150. "	150. "	150. "	150. "	150. "	150. "	150. "
Da Genova o Napoli a Montevideo (Prepa- gato):								
Vapori di 1 ^a categoria .	180. "	180. "	180. "	"	"	"	"	"
Id. di 2 ^a categoria .	160. "	160. "	160. "	160. "	160. "	160. "	160. "	160. "

Rio de Janeiro (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	Royal Mail	Altre società
	La Veloce	—	—
	Ligure	Pacific S. N. C.	francesi
	Brasiliana	—	e
	Ottavio Zino	—	tedesche
	Transports maritimes	Messageries maritimes	—
Da Rio de Janeiro a Marsiglia, Ge- nova o Napoli:			
Vapori rapidi	170. "	"	"
Id. ordinari	150. "	"	"
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (senza distinzione)	143. "	"	"
Da Rio de Janeiro a Lisbona (senza distinzione)	"	(a) 205. 10	(b) 179. 50

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

(a) Reis 160,000. — (b) Reis 140,000.

Nota. — Ogni passeggero di 3^a classe che s'imbarca in un porto brasiliano deve pagare, oltre il nolo, una tassa di reis 5,000.

Santos (Brasile) (1).

VIAGGI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Ligue 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.

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

(a) Più una tassa di reis 5,000 imposta dal Governo brasiliano.

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

Pernambuco.

VIAGGI	Valigia reale inglese	Messageries maritimes	Chargeurs réunis	Pacifie 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 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3^a classe imbarcato.

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 (1).

V I A G G I	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Fornari	La Patria	Anglo-Italiana	Norddeutscher Lloyd	Amburghese americana
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. „

(1) Tabella già pubblicata allorchè si approvarono i noli pel 2° quadrimestre.

N. B. — Il R. Console generale in Nuova York avverte che pel ragguaglio colla lira italiana in oro calcolo 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	Amburghese 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 (1).

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. "

(1) Tabella già pubblicata in occasione dell'approvazione dei noli pel 2° quadrimestre.

Cadice.

VIAGGI	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.

VIAGGI	Piroscafi	Navig. Gen. Ital. La Veloce Trans. di Barcell. Hugnet	Ligure Brasiliana	Transatlantica di Barcellona	Falch e C.	Transatlantica francese	Pinillos Izquierdo e C.	Royal Mail Pacific S. N. C. Messag. Marit.	Hamb. Sud-Amer. Chargeurs réunis	Booth Line	Andressen
Da Barcellona:											
a Buenos Aires.	Senza distinzione	150. »	»	»	»	»	»	160. »	»	»	»
a Montevideo								160. »	»	»	»
a Santos								»	»	»	»
a Rio de Janeiro								128. »	116. »	»	»
a Belem (Parà)	Id.	»	125. »	»	»	»	»	»	»	100. »	»
a Manaos (Amazzoni)	Id.	»	170. »	»	»	»	»	»	»	150. »	»
a La Guayra	Id.	»	»	200. »	»	175. »	»	»	»	»	»
a Puerto Cabello											
a Sabanilla	Id.	»	»	200. »	»	»	250. »	»	»	»	»
a Colon											
a Vera Cruz	Id.	»	»	175. »	»	»	175. »	»	»	»	»
ad Avana	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
a Nuova York	Id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210. »
a Nuova Orleans	Id.	»	»	»	162. »	»	175. »	»	»	»	»

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

Il passeggero di 3^a classe, diretto all'Avana, deve inoltre pagare *pesetas* 7.50, rappresentanti la tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

V I A G G I	Transports maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Marsiglia per il Brasile e il Plata.	170. „	„
Id. per la Guayra, Puerto Cabello, Saba- nilla, Colon	„	175. „

Bordeaux (1).

V I A G G I	Chargers réunis	Messageries maritimes	Compagnie Générale transatlantique	V I A G G I	Chargers réunis	Messageries maritimes	Compagnie générale transatlantique
Da Bordeaux:				Da Bordeaux:			
a Pernambuco.	150. „	250. „	„	a Montevideo	150. „	250. „	„
a Bahia.	150. „	250. „	„	a Buenos Aires	150. „	„	„
a Rio de Janeiro	150. „	250. „	„	a La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Col- lon, Vera Cruz, Avana	„	„	400. „

(1) L'altezza dei prezzi dei noli praticati da alcune Compagnie nel porto di Bordeaux è dovuta a varie cause speciali, fra cui la scarsezza del movimento dei passeggeri di 3^a classe in quel porto.

St. Nazaire.

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

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 de Janeiro, Santos, Monte- video e Buenos Aires	Id.	,	226. 80

Havre.

V I A G G I	Piroscafi	Compagnie générale transatlant.	Chargeurs réunis
Dall'Havre:			
a Nuova York	Senza dist.	162. 50	,
a Montevideo	Id.	,	150. "
a Buenos Aires			
a Santos			
a Rio de Janeiro			
a Bahia			
a Pernambuco			

Boulogne s/m.

V I A G G I	Piroscafi	Holland American — Amburghese Americana
Da Boulogne s/m a Nuova York	Senza distinzione	152.50 (a)

(a) Per accordi anche colla Compagnie générale transatlantique.

Liverpool.

V I A G G I	American Line	White Star Line	Cunard Line	Beaver Line	Dominion Line	Allan Line
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	"	150. "	150. "	"	143.75	(a)
Id. ordinari	137.50	143.75	143.75	"	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) I passeggeri possono da Boston andare sino a Filadelfia e Baltimora senz'altra spesa.

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	"	212. 50	"
Id. ordinari	"	200. "	"
Da Brema a Nuova York :			
Vapori rapidi	212. 50	"	"
Id. ordinari	200 "	"	"
Da Amburgo a Nuova Orleans (via Nuova York) :			
Vapori rapidi	"	344. 50	"
Id. ordinari	"	332. "	"
Da Amburgo a Boston (via Nuova York) :			
Vapori rapidi	"	227. 50	"
Id. ordinari	"	215. "	"
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 mara Caraibico, all'Avana e a Vera Cruz	"	262. 50	262. 50
Da Brema all'Avana	175. "	"	"
Da Amburgo ad Halifax.	"	150. "	"
Id. a Quebec (via Nuova York) :			
Vapori rapidi	"	258. 50	"
Id. ordinari	"	246. "	"

ALLEGATO B.

**Prospetto comparativo dei noli per emigranti nei tre quadrimestri
dell'anno 1902.**

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vet- tori per il 3° qua- drimestre 1902	Noli che il Commis- sariato avrebbe ap- provato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Mi- nistro degli affari esteri per il 3° qua- drimestre 1902
-----------	---	---	---	--	--

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.					
Umbria	—	—	195	178	185
Sicilia	185	185	195	178	185
Sardegna	185	185	195	178	185
Liguria	185	185	195	178	185
Lombardia	185	185	195	178	185
Archimede	175	175	185	168	175
Marco Minghetti	—	—	185	168	175
Washington	—	—	185	173	175
La Veloce.					
Nord-America	185	185	195	173	185
Città di Milano	175	175	185	158	175
Città di Genova	175	175	185	158	175
Città di Torino	175	175	185	158	175
La Patria.					
Roma	—	—	185	178	180
Gallia	165	165	165	153	160
Patria	165	165	165	153	160
Massilia	165	165	165	153	160
Neustria	165	165	165	148	160
Anglo Italiana.					
Calabria	165	165	165	168	160
Perugia	165	165	165	153	160
Algeria	165	165	165	148	150
Hesperia	165	165	165	148	150
Bolivia	165	165	165	148	150
Victoria	165	165	165	143	150
California	165	165	165	143	150
Karamania	165	165	165	143	150

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--	--	---	---	--

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Hamburg-Amerika Linie.					
Fürst Bismarck	190	—	210	178	185
Palatia	—	—	200	178	180
Phoenicia	—	—	200	173	180
Sicilia	165	—	165	153	160
Scotia	165	165	165	148	160
Georgia	165	—	165	143	155
Giuseppe Fornari					
Trojan Prince	165	165	175	158	160
Spartan Prince	165	165	175	153	160
Tartar Prince	165	165	175	153	160
Balilla	—	—	165	143	155
Ottavio Zino.					
Equità	—	—	—	153	160
Attività	—	165	—	—	160
Italo Oberti.					
Governor	—	—	165	143	155
Norddeutscher Lloyd.					
Lahn	185	185	185	178	185
Trave	185	185	185	178	185
Aller	185	185	185	178	185
Hohenzollern	185	185	185	178	185
Transatlantica di Barcellona.					
Buenos Aires	175	175	—	—	175
Leon XIII	175	175	—	168	175
Manuel Calvo	—	—	—	—	175

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vel- tori per il 3° qua- drimestre 1902	Noli che il Commis- sariato avrebbe ap- provato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Mi- nistro degli affari esteri per il 3° qua- drimestre 1902
-----------	---	---	---	--	--

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

Dominion Line.					
(Da Napoli a Boston).					
Commonwealth	190	190	190	178	190
New England	190	190	190	178	190
Vancouver	—	180	180	173	180
Cambroman	—	180	180	168	180
Navigazione Generale Italiana.					
(Da Palermo a New Orleans).					
Manilla	195	195	200	188	195
La Patria.					
(Da Napoli a New Orleans).					
Neustria	—	—	—	—	185

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.					
Washington	160	160	180	168	160
Sempione	160	160	180	163	160
La Veloce.					
Città di Milano	160	160	180	148	160
Las Palmas	160	160	180	148	160
Piemonte	160	160	180	148	160
Etruria	160	160	180	148	160
Ligure-Brasiliana.					
Re Umberto	160	160	160	148	160
Rio Amazonas	160	160	160	148	160
Minas	160	160	160	148	160
Colombo (Genova-Belem) . . .	160	160	160	153	160
Colombo (Genova-Manaos) . . .	185	185	185	178	185

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dal vettore per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministero degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--	--	---	---	--

Segue **Linee del Brasile.**

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

Ottavio Zino.					
Equità	160	160	—	148	160
Attività	160	160	—	148	160
Transports maritimes à vapeur.					
Les Andes	160	160	200	148	160
Orléanais	160	160	200	143	160
Nivernais.	160	160	200	143	160

Linea del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.					
Regina Margherita	—	185	230	178	185
Orione.	185	185	210	178	185
Sirio.	185	185	210	178	185
Perseo	185	185	210	178	185
Washington	—	—	200	168	170
Sempione.	170	170	200	163	170
La Veloce.					
Savoia	185	185	230	178	185
Duca di Galliera	185	185	210	178	185
Centro America.	185	185	210	178	185
Venezuela	185	185	210	178	185
Duchessa di Genova.	185	185	210	178	185
Città di Milano	170	170	200	158	170
Città di Genova.	170	170	200	158	170

PIROSCAFI	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli proposti dai vettori per il 3° quadrimestre 1902	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli affari esteri per il 3° quadrimestre 1902
-----------	--	--	---	---	---

Segue **Linea del Plata.**

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

Italia.		(1)			
Ravenna	170	170	210	165	170
Toscana	170	170	210	165	175
La Plata	170	170	210	165	175
Antonina	170	170	210	165	175
Ercole Saviotti.					
Regina Elena	165	165	200	163	165
Calabro	165	165	180	153	165
America	—	—	180	143	165
Transports maritimes à vapeur.					
Espagne	170	170	200	173	170
Italie	170	170	200	173	170
Provence	170	170	200	163	170
Les Alpes	170	170	200	163	170
Les Andes	170	170	200	153	170
Compagnia transatlantica di Barcellona.					
Leon XIII	170	170	—	163	175

Linea del Centro America.

(Da Genova per S. Lucia, Trinidad, Curaçao, La Guayra, Colon).

La Veloce.					
Centro America	—	—	200	190	180
Piemonte	180	180	200	180	180
Las Palmas	180	180	200	180	180
Etruria	180	180	200	180	180

(1) Il nolo dei piroscafi della Società Italia fu fissato per decreto del Ministro degli affari esteri.

PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DI MARINA

circa i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre del 1902.

Consiglio Superiore di Marina.

Adunanza del 9 agosto 1902.

Presenti: Vice-ammiraglio GUALTERIO, vice-presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'ammiraglio DI BROCCHETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Direttore generale della marina mercantile, ispettore delle capitanerie di porto FIORITO, membro straordinario.

Proposta dei noli da praticarsi per il trasporto degli emigranti durante il 3° quadrimestre dell'anno in corso.

(Nota ministeriale n. 1770/1 del 4 agosto 1902 della Direzione generale della marina mercantile — Ufficio di affari generali).

Con la nota sopra citata il Ministero comunica una relazione del Commissariato dell'emigrazione, con la quale si chiede il parere, a' termini dell'articolo 14 della legge sulla emigrazione, n. 23, in data 31 gennaio 1901, sulle proposte di fissazione dei noli per gli emigranti per il terzo quadrimestre 1902 fatte dai Vettori e sulle relative controproposte fatte da esso Commissariato.

In principio di seduta il presidente fa rilevare, come osservazione preliminare, che lo spirito informatore della legge non è quello di compilare tariffe di passaggio, per la formazione delle quali occorrerebbero un complesso di dati, che solo le Compagnie esercitanti il traffico possono avere, ed uno studio, che il Consiglio non è, per sua natura, chiamato a fare; ma solo di esercitare un controllo a tutela dell'em-

grazione, in modo da evitare quei traffici illeciti, che la legge vuole impedire, senza per ciò ledere i diritti del libero commercio e di una onesta concorrenza.

In conseguenza di ciò egli fa notare che una soverchia analisi delle condizioni che possono influire sulla determinazione dei noli, oltre il difetto di non poter essere completa, sarebbe, a suo modo di vedere, un'ingerenza che potrebbe recare danno al commercio, senza recare vantaggio all'emigrante, e che un soverchio dettaglio nelle tariffe toglierebbe quell'elasticità necessaria a favorire la libera concorrenza e vincolerebbe, con soverchia tutela, la libertà dell'emigrante.

Quindi il presidente dà la parola al relatore, che legge la sua relazione, la quale, in massima, e nelle sue conclusioni, è approvata dal Consiglio.

Dopo ciò si passa all'esame delle proposte dei Vettori, le quali tendono a mantenere, per talune linee e per taluni piroscafi, i noli attuali e ad aumentarli per altri, e allo esame delle controproposte del Commissariato, tendenti invece a mantenere o a diminuire i noli ora esistenti.

Su tali proposte e controproposte si apre la discussione.

Il presidente ordina pure che si dia lettura della nota n. 3261/20 in data 1° marzo 1902 della Direzione generale della marina mercantile al Commissariato della emigrazione, circa i noli per il trasporto degli emigranti nel primo quadrimestre 1902, e le idee in detta lettera svolte ottengono piena adesione da parte del Consiglio.

Dalla discussione delle proposte dei Vettori e del Commissariato emerge che, da parte dei Vettori, non si adducono fatti o ragioni tali da indurre il Consiglio a ritenere che i noli fissati per il secondo quadrimestre siano da aumentare.

Si osserva del pari che, dopo l'esperienza fatta nel primo e nel secondo quadrimestre, non sembra che sieno risultate neanche ragioni sufficienti per consigliare la diminuzione dei noli per il quadrimestre successivo.

Infatti, per quanto riguarda il prezzo del carbone in Italia, che il Commissariato ritiene diminuito per effetto della diminuzione dei noli,

il Consiglio, presa conoscenza delle lettere delle Capitanerie di porto di Genova, Napoli e Palermo, n. 1638, 9994, in data del 1° e 2 del corrente mese di agosto, non riconosce in queste leggiere oscillazioni commerciali ragioni sufficienti per alterare delle tariffe appoggiate su un complesso di elementi, che variano sovente in senso diverso.

Per quanto poi concerne la eccessiva misura delle provvigioni pagate dai Vettori ai loro agenti, il Consiglio non crede neanche che se ne debba tener conto per diminuire i noli, perchè il variare della provvigione può dipendere dalle maggiori o minori difficoltà e spese che l'agente incontra per procurare emigranti al Vettore e in ciò non si può quindi stabilire *a priori* fin dove la provvigione stessa, la misura della quale dipende altresì dal fatto della concorrenza, sia giusta retribuzione e da qual punto invece essa costituisca un illecito guadagno.

Nè sembra al Consiglio che possa ravvisarsi una ragione sufficiente per variare i noli nel fatto della maggiore o minore quantità dei piroscafi adibiti al commercio marittimo in genere e sottratti a quello della emigrazione, poichè nessuna relazione esiste tra i piroscafi addetti esclusivamente al trasporto delle merci e quelli addetti anche al trasporto dei passeggeri e poichè non può prevedersi se, durante il quadrimestre, altri piroscafi, esteri o nazionali, siano per dedicarsi al trasporto degli emigranti.

Oltre alle ragioni esposte, le quali inducono il Consiglio a dare parere contrario a qualunque variazione delle attuali tariffe, il Consiglio stesso ritiene che, come criterio di massima, converrebbe mantenere una certa stabilità nella fissazione dei noli e un certo affidamento di non assoggettare questi a continue variazioni, anche perchè chi rischia i propri capitali nella industria dei trasporti degli emigranti deve avere la sicurezza relativa del loro buon impiego, essendo giusto che il Vettore trovi, nei periodi nei quali i noli sono più remuneratori, un compenso alle eventuali perdite che egli deve subire quando vi è scarsità di emigranti, o quando i noli lasciano minor margine di profitto.

Il Consiglio osserva inoltre che non conviene frazionare eccessiva-

mente con divisioni e categorie i noli pei vari piroscafi, ma che sarebbe meglio stabilire un massimo ed un minimo di noli per ciascuna linea di navigazione, lasciando libero sfogo alla concorrenza, la quale sarebbe sufficiente calmiera contro le eccessive pretese dei Vettori, poichè è indubitato che finirebbe con l'affluire maggior numero di emigranti là dove meno gravoso è il nolo e migliori sono le condizioni ed il trattamento ad essi fatto.

Esaurita quindi la discussione su tale argomento,

IL CONSIGLIO:

Approvata in massima la relazione presentata dal relatore;

Esprime il parere che non vi siano ragioni sufficienti per alterare in modo alcuno, per il 3° quadrimestre dell'anno 1902, i noli stabiliti per il quadrimestre in corso;

E fa voto che in tale materia si proceda con una certa stabilità e che, data la brevità del periodo di un quadrimestre e la impossibilità di confrontare fra loro i quadrimestri successivi, le variazioni ai noli degli emigranti si effettuino, per quanto è possibile, di anno in anno piuttosto che di quadrimestre in quadrimestre;

Fa voto inoltre che, anzichè assegnare a diverse categorie i piroscafi, per quanto riguarda i noli per l'emigrazione, si stabilisca per l'avvenire un massimo e un minimo per ciascuna linea di navigazione.

SANGUINETI, FIORITO, GUERCI, DI BROCCHETTI,
MARTINEZ, GUALTERIO.

Roma, 10 agosto 1902.

Il Contr' Ammiraglio membro segretario
DI BROCCHETTI.

SULLA ASSOCIAZIONE DETTA DI SAN RAFFAELE

per la protezione degli immigranti italiani negli Stati Uniti.

(Notizie fornite dal Presidente, marchese VOLPE LANDI,
al Commissario generale dell'emigrazione)

Piacenza, 8 dicembre 1902.

Il Vescovo di Piacenza, Monsignor Scalabrini, ha fondato l'Istituto dei missionari intitolato a Cristoforo Colombo e la Società di San Raffaele, dedicati all'assistenza a favore dell'emigrazione italiana in America.

La Casa madre dell'Istituto Cristoforo Colombo di Piacenza, aperta nel 1889, è mantenuta dal suo fondatore con oblazioni private. Sono accolti in essa attualmente 52 fra sacerdoti e chierici, che si destinano alle Missioni, coi rispettivi professori di discipline ecclesiastiche e di lingue straniere.

Da quella Casa partono i missionari per le diverse destinazioni, negli Stati Uniti del Nord America e nel Brasile, e nell'Argentina, ove siano colonie di Italiani.

L'Associazione di San Raffaele ha costituiti 19 Comitati in Italia nei vari centri migratori. Taluni di essi cessarono di agire; ma si dà opera a ricostituirli sopra nuove basi per cura del Comitato centrale.

In unione all'Associazione nazionale dei missionari, esso ha fondato nel 1894 anche la Missione del porto di Genova, alla quale era fin qui preposto don Pietro Maldotti, che ha dimorato lungamente nel Brasile per il suo ministero. Lo stesso Don Maldotti scrisse e pubblicò due relazioni dei suoi viaggi nel Brasile, la prima delle quali, nel

1896, era diretta al Ministro degli esteri, marchese Emilio Visconti-Venosta.

L'Associazione ha promossa la costituzione della Missione del porto a New-York per l'assistenza, ad Ellis Island, degli Italiani che sbarcano agli Stati Uniti, dell'Asilo ricovero e del Comitato di San Raffaele in quella città.

Nè la Missione nè il Comitato poterono in passato esercitare l'opera loro in modo abbastanza vigoroso, per insufficienza di mezzi pecuniari. Dal giugno 1901, hanno svolta qualche maggiore attività, mercè un sussidio concesso dal R. Commissariato per l'emigrazione.

Nel Nord-America sonvi missioni, chiese, asili d'infanzia, scuole, ospedali, ospizi, a cui sono preposti sacerdoti, missionari e suore della Congregazione del Sacro Cuore, pur esse alla dipendenza di monsignor Scalabrini, negli Stati di Nuova York, Connecticut, Massachusetts, Rhode Island, Michigan, Missouri, Ohio, Kansas, Luisiana, Virginia e Arkansas (a Tontitown).

Vi sono inoltre parrocchie di Italiani a Chicago, a Baltimora, a Filadelfia, a Digburg, le quali non sono dirette da missionari dell'Istituto Cristoforo Colombo, ma sono ad essi affiliate.

Le chiese, le residenze dei missionari, le scuole, gli asili, gli ospizi, furono acquistati costituendo debiti ipotecari sugli edifizi stessi, da estinguersi, mediante ammortizzazione, coi liberi proventi del culto.

L'opera dei missionari e delle suore è naturalmente gratuita, e le colonie provvedono al loro mantenimento. Occorrerebbero sussidi in libri per le scuole e in denaro per le istituzioni di beneficenza.

Il Comitato di San Raffaele in Nuova York è composto di 16 persone, scelte fra i notabili della colonia italiana. Sono fra esse il generale Palma di Cesnola, direttore del Museo Nazionale in Nuova York, il comm. Piva, presidente dell'Istituto italiano di beneficenza, e l'avvocato Roversi. Il Comitato corrisponde con diversi Sottocomitati, costituiti accanto alle diverse Missioni e sparsi nei vari Stati dell'Unione.

Oltre ad assistere gli immigranti al loro arrivo ad Ellis Island, il Comitato spiega la sua azione anche col fissare le tariffe presso gli albergatori per quelli che sono forniti di denaro, ed alloggiando *gratis*

nell'apposito asilo-ricovero gl'immigranti privi di mezzi, sottraendo gli uni e gli altri alla speculazione disonesta e alle note spogliazioni.

Nell'America meridionale sonvi pure missionari di San Carlo, chiese, scuole. La casa centrale delle Missioni è a San Paolo nel Brasile, ove da non molti anni è sorto un grandioso ospizio (ad Ypiranga), che raccoglie gli orfani dei due sessi degli emigrati italiani. Di esso è direttore il padre Faustino Consoni.

Le altre Missioni hanno sede ad Encantado, Nuova Bassano, Cappueras, nella diocesi di Porto Alegre; a Santa Felicidade, nella diocesi di Curityba; a Nuova Mantova, a Santa Teresa, nello Stato di Espirito Santo; e a Nuova Helvetia, nell'Argentina.

I missionari residenti nelle suindicate località assistono con visite periodiche anche gli Italiani stabiliti nelle colonie limitrofe.

A compimento di queste note si aggiunge essere proposito della Società di San Raffaele di prendere accordi coi governi del Cile e dell'Argentina per ottenere la cessione a favore dei nostri emigranti, a mezzo dei missionari, di terreni coltivabili e redimibili mediante riscatto garantito da speciali forme cooperative di assicurazione, secondo un piano maturamente studiato.

A questo fine è partito il giorno 4. corrente da Genova il missionario don Maldotti suddetto, per esaminare le cose sopra luogo, farsi un concetto della condizione in cui si troverebbero colonie organizzate che ivi si formassero ed iniziare le opportune trattative, in modo che, nella prossima primavera, si possano indirizzare colà famiglie di contadini nostri, ai quali possa essere assicurato un sicuro e vantaggioso collocamento.

(Seguono due Allegati A e B).

ALLEGATO A.

Missioni di San Carlo dell'Istituto Cristoforo Colombo
istituite negli Stati del Nord America.

Nuova York.

Nuova York. — Missione al Porto, con 2 missionari e un laico per l'assistenza in Ellis Island, e 6 suore della Congregazione del Sacro Cuore per l'asilo. Superiore rev. padre Giacomo Gambera. Due chiese e case parrocchiali, l'una, di San Gioacchino, in Roosevelt Street, superiore padre Oreste Alussi, e l'altra, di Santa Maria, in Bleacher Street, superiore padre Antonio Demo, con 9 missionari per l'assistenza religiosa di oltre 40 mila Italiani. Una scuola è in via di formazione, e sarà tenuta dalle suore di detta Congregazione.

Brooklyn. — Chiesa di Sant'Antonio, e casa con 3 missionari per il servizio di circa 15 mila Italiani. La scuola funziona da vari anni ed è tenuta da 10 suore. Superiore padre Carlo Lapomo.

Newark. — Chiesa di San Filippo, e casa con 3 missionari e circa 8 mila parrocchiani. L'asilo è diretto da 8 suore. Superiore padre Felice Morelli.

Jersey City. — Chiesa di San Michele e casa con 3 missionari. Popolazione assistita 18 mila. Superiore padre Vincenzo Scrolla.

Buffalo. — Chiesa di Sant'Antonio e casa parrocchiale con diversi oratori nei dintorni della città, con 3 missionari. Popolazione assistita circa 22 mila. La scuola parrocchiale è diretta da 7 suore. Superiore padre Bernardo Cassazza.

Connecticut.

New-Haven. — Chiesa di San Michele; casa e scuola diretta da 3 missionari e 7 suore. Popolazione assistita 17 mila. Superiore padre Bartolomeo Marenghini. Derby. Chiesa con un missionario. Popolazione 1800. Bricce-Port.

Massachusetts.

Boston — Chiesa del Sacro Cuore e casa con 5 missionari. I locali per la scuola e per l'orfanatrofio furono acquistati nell'ottobre 1901 al prezzo di dollari 32 mila; l'una e l'altro funzionano ora a meraviglia. Popolazione assistita circa 30 mila. Superiore padre Norberto Biasotti.

Winthrop. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 3 mila.

Rhode Island.

Providence. — Chiesa, casa e scuola con 4 missionari. Popolazione assistita 20 mila. Superiore padre Paolo Novati.

Santa Anna. — Chiesa e casa con 4 missionari. Popolazione circa 20 mila. Superiore padre Giulio Triolo.

Utica. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 10 mila.

Michigan.

Detroit. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 6 mila. Superiore padre Francesco Beccherini.

Siracusa. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 16 mila. Sarà aperta tra breve una scuola. Superiore padre Vittorio Lavilla.

Ohio.

Cleveland. — Due chiese con 3 missionari che assistono una popolazione complessiva di 14 mila Italiani.

Cincinnati. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita circa 6 mila. Due scuole dirette da 8 suore. Superiore don Giuseppe Quadranti.

Columbus. — Chiesa e casa con un missionario. Popolazione assistita 2 mila.

Kansas.

Kansas City. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 8 mila. Tra breve si invieranno le suore per l'apertura di una scuola. Superiore padre Carlo Del Becchi.

Kansas City Kansas. — Parrocchia mista di Italiani e di Slavi, con un missionario. Popolazione assistita 3 mila.

Missouri.

San Luigi Missouri. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 7 mila. È già pronto il locale per una scuola.

Luisiana.

Nuova Orleans. — Chiesa e casa con 2 missionari. Popolazione assistita 25 mila. Scuola diretta da 7 suore. Superiore padre Luigi Piroli.

Virginia.

Residenza mobile. — Superiore padre Angelo Chieregione.

Colorado. — Superiore padre Giuseppe Raffo.

Arkansas.

Tontitown. — Superiore padre Giuseppe Bandini.

ALLEGATO B.

Origine della Colonia italiana di Tontitown nell'Arkansas

(Note del rev. P. Pietro Baudini; ottobre 1902)

Cinque anni or sono da Nuova York fui mandato a visitare una colonia italiana di circa 200 famiglie, che si trovavano nella Contea di Chicot, all'angolo estremo di S. E. nell'Arkansas. Il terreno aveva le più grandi attrattive immaginabili; il suolo era assai fertile e produttivo: tutto all'intorno un meraviglioso panorama. All'est scorre il maestoso fiume del Mississippi, solcato da grossi battelli a vapore e da velieri carichi di merci e di viaggiatori. All'ovest quelle terre sono quasi interamente circondate dal graziosissimo lago Chicot, animato anch'esso da molte barche a remi e da qualche battello a vapore.

Quelle famiglie, venute direttamente dall'Italia, erano buone, oneste e animate dal desiderio di procurarsi col lavoro un equo sostentamento.

Era opportuno che non fossero lasciate più a lungo senza l'assistenza religiosa, che trovassero direzione e conforto nel sacerdote connazionale, il quale ne elevasse lo spirito e ne educasse l'animo.

Così in pochi mesi il sacerdote italiano, vivendo in mezzo ad essi, poté col suo concorso ottenere la chiesa, la scuola, le suore in loro aiuto. Il tutto procedeva a meraviglia con generale soddisfazione, quando avvenne la morte pressoché improvvisa del signor Corbin, fondatore della colonia. Inoltre il soggiorno per qualche tempo in quei luoghi fece persuasi che esso era infestato dalla malaria, di guisa che la Colonia s'andava rapidamente decimando pei troppo numerosi decessi. Questi fatti spaventarono siffattamente i coloni, che molti di essi si diedero disordinatamente a fuggire, e, prestando fede ad intermediari interessati, rimasero poi derubati e traditi. Un buon numero di famiglie però si strinsero intorno a me, e mi scongiurarono a non volerle abbandonare ed anzi a scortarle in qualche luogo più sano, dove potessero procurarsi il bisognevole per la vita. Io ero stato già per ben tre volte gravemente ammalato e, a detta dei medici, mi era trovato in fin di vita.

Il sobbarcarmi quindi a questa nuova impresa sembravami superiore alle mie forze; e la responsabilità di tante famiglie a cui provvedere troppo gravosa per me. Ma il pensiero che queste famiglie sarebbero di leggieri cadute in mano di gente venale valse in me più che qualunque altra considerazione, e mi stetti con la mia gente. E poichè il Comitato incaricato di visitare alcune terre dello Stato del Missouri aveva riportato di quelle un'impressione molto favorevole, ci portammo tutti assieme sulle alture degli Ozark.

Qui il luogo è molto sano, ricchissimo di sorgenti vive d'acqua eccellente. La frutta di ogni qualità v'alligna bene e forma la ricchezza del paese. Si fece quindi l'acquisto di circa 750 acri di terreno, da pagarsi a differenti rate e a lunghi intervalli. Ciò avveniva nei mesi di marzo e di aprile del 1898. Negli ultimi giorni di primavera, però, un gelo improvviso e straordinario distrusse tutta la frutta in fiore. Nel maggio seguente, il giorno 20, un ciclone sradicò frutti, abbattè case, stalle, ecc., e, quello che più importa, uccise sul colpo uno dei nostri più bravi giovani.

Il raccolto per quell'anno fu quasi nullo, sia perchè erano stati fatti troppo in ritardo i lavori dei campi, sia perchè la stagione non fu favorevole. Per di più i nostri vicini vedevano di mal occhio i nuovi arrivati. Fin da principio si opposero all'apertura delle scuole per la nostra gente, perchè essi non ne volevano. E quando s'accorsero che, ciò non ostante, noi avevamo aperta la scuola, di nottetempo vi appiccarono il fuoco. Il fuoco però fu spento e il danno fu quasi nullo.

Questi fatti scoraggiarono alcune famiglie, che, contrariamente a quanto era stato loro detto, s'immaginavano impresa assai facile lo stabilire una nuova colonia; e prevedendo male dell'impresa, ritornarono nei luoghi malsani prima abbandonati o in altro modo si dispersero. Però la maggior parte, che era la parte anche più sana, stette ferma, sfidando le prime prove e non cedendo alle prime contrarietà; e la loro pazienza e la loro fiducia furono coronate da lieto successo. Tempi migliori non si fecero aspettare. I raccolti dell'anno scorso, quelli ottenuti quest'anno fino a tutt'oggi, e quelli che si ripromettono per il resto della stagione, hanno fatto mutare aspetto alle cose. I vicini nostri hanno cambiato la loro avversione in ammirazione.

I nostri coloni intanto hanno già migliorate ed ingrandite le loro tenute. Hanno fabbricate buone case e stalle, e, quello che più importa, hanno, la maggior parte, pagato almeno due terzi del terreno comperato; altri lo hanno pagato interamente.

Nel centro della colonia hanno stabilito botteghe, officine, l'ufficio postale e il telefono. Quivi pure si trova la scuola, nella quale, insieme alle altre materie scolastiche, si insegnano l'inglese e l'italiano. Nella stessa sala della scuola abbiamo l'altare per la celebrazione dei diversi uffici, nell'aspettativa di poter quanto prima terminare la chiesa.

La colonia l'abbiamo intitolata *Tontitown*, disseppellendo così dalla storia un nome glorioso italiano, quello del Tonti, ufficiale piemontese, che fu luogotenente di La Salle nelle Americhe, fondò la prima colonia nell'Arkansas nel 1636 e fabbricò il forte militare Arkansas Post.

R. DECRETO N. 540

che modifica il Regolamento 10 luglio 1901, n. 373, sull'emigrazione ⁽¹⁾

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il nostro decreto in data 10 luglio 1901, n. 375, con cui fu approvato il regolamento per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari esteri, di concerto coi ministri dell'interno, delle finanze, del tesoro, di grazia e giustizia, della guerra, della marina, dell'agricoltura, industria e commercio, e delle poste e dei telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Agli articoli 27, 39, 43, 48, 58, 59, 60, 61, 75, 170 e 171 del regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione sono sostituiti i seguenti:

Art. 27. I comitati mandamentali e comunali, dei quali tratta l'articolo 10 della legge, saranno istituiti o sciolti con decreto del Commissariato. Essi avranno la loro sede nel municipio o in altro luogo provveduto dal municipio.

Per gli effetti dell'articolo 10 della legge, il giudice conciliatore non è chiamato a far parte del comitato, se non quando manchi il pretore o chi ne fa le veci.

I prefetti delle provincie, nelle quali il movimento dell'emigrazione è di qualche importanza, indicheranno al Commissariato i mandamenti o i comuni in cui sia opportuno istituire un comitato, e propor-

(1) Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 3 gennaio 1903, n. 2.

ranno fra i medici e i ministri del culto le persone più idonee a parteciparvi. Ove la proposta sia approvata dal Commissariato, il consiglio comunale interessato procederà alla scelta del rappresentante di società operaie ed agricole locali, e il prefetto notificherà a tutti i comuni della provincia la costituzione del comitato, o dei comitati, e i nomi dei rispettivi componenti.

Per la nomina di detto rappresentante ciascuna società designerà, dietro invito del sindaco, uno dei propri componenti, ovvero uno ascritto ad altra società operaia o agricola del luogo. Il consiglio comunale sceglierà una delle persone così designate.

L'istituzione del comitato è obbligatoria nei comuni dove ha sede un rappresentante di vettore.

Non potrà essere istituito più di un comitato in un comune, anche se questo comprenda più mandamenti. In questo caso il presidente del tribunale designerà il pretore che deve presiedere il comitato.

Nei comuni capoluoghi di provincia o di circondario il sindaco potrà delegare un consigliere comunale che lo rappresenti nel comitato.

Art. 39. Quando il ministro degli affari esteri ritenga opportuno di facilitare l'opera di missionari a favore di istituti di beneficenza o di patronato per l'emigrazione in paesi transoceanici, potrà richiedere il vettore d'un biglietto gratuito d'andata e ritorno, in prima classe, compreso il vitto, a favore di detti missionari.

Uguale richiesta può fare, su proposta del Commissario generale, per l'invio in paesi transoceanici, o pel richiamo da essi, di membri del consiglio dell'emigrazione, o di funzionari o delegati speciali del Commissariato, o di delegati del tesoro, o di delegati del Banco di Napoli, a scopo di ispezioni o di informazioni nell'interesse dell'emigrazione o della tutela del risparmio e delle rimesse degli emigranti italiani, in relazione con la legge del 1° febbraio 1901, n. 24.

In ogni caso la richiesta sarà limitata per ciascun vettore a due biglietti d'andata e due di ritorno all'anno. Dei biglietti di cui il Commissariato non si sia valso nell'anno, esso potrà valersi entro il termine di tre anni successivi.

Art. 43. Alla domanda di cui all'articolo precedente si dovranno aggiungere:

a) un certificato della camera di commercio da cui risulti, se-

condo i casi, che gli armatori e noleggiatori nazionali, le persone le quali hanno la firma sociale in rappresentanza delle compagnie o dei consorzi di armatori nazionali, e così i mandatari di compagnie, armatori e noleggiatori forestieri, come le persone che hanno la firma sociale, se mandataria è una ditta italiana, sono iscritti fra i commercianti;

b) il certificato di buona condotta rilasciato dal sindaco del comune di domicilio dei predetti;

c) il certificato penale di data recente;

d) il certificato di cittadinanza italiana per gli armatori e noleggiatori nazionali e per i mandatari indicati nella lettera *a)* del presente articolo.

Gli atti indicati nel precedente e nel presente articolo, fatti all'estero, dovranno essere legalizzati da un regio agente diplomatico o consolare e dal regio ministero degli affari esteri; ed a quelli scritti in lingua straniera, eccettuata la francese, dovrà essere unita la traduzione in lingua italiana, certificata conforme da un regio rappresentante diplomatico o consolare all'estero, oppure da un interprete riconosciuto da un'autorità giudiziaria del regno.

Art. 48. Non possono ottenere patente di vettore di emigranti coloro che nelle operazioni di emigrazione agiscono già per conto altrui come amministratori o come rappresentanti con firma sociale di compagnie di navigazione o di consorzi di armatori nazionali, ovvero come rappresentanti locali, giusta l'articolo 16 della legge, o, infine, come mandatari di compagnie, di armatori o di noleggiatori stranieri.

Più compagnie, armatori o noleggiatori stranieri non possono nominare lo stesso mandatario.

Ferma restando, pei vettori forestieri, la disposizione dell'art. 13, terzo capoverso, della legge, circa la nomina d'un mandatario speciale, i vettori nazionali o forestieri potranno, previa comunicazione al Commissariato, nominare, in ciascuna delle città indicate nell'articolo 9 della legge, un procuratore di nazionalità italiana con facoltà di raccogliere gli emigranti indirizzati dai rappresentanti al porto di imbarco, di rappresentare essi vettori nelle operazioni di emigrazione presso le autorità locali, esclusa, pei vettori forestieri, la città ove abbia domicilio il rispettivo mandatario, ed esclusa pei vettori nazio-

nali la città ove essi abbiano la sede principale od una sede succursale.

Il procuratore è considerato come un rappresentante del vettore per gli effetti del penultimo capoverso dell'articolo 31 della legge, ed al vettore risale la responsabilità civile di ogni atto del suo procuratore in materia di emigrazione.

Non può la stessa persona accettare procura ai suddetti fini da più vettori.

Ai procuratori sono applicabili le disposizioni contenute nel seguente articolo 58, quanto ai documenti da presentarsi al Commissariato (oltre l'atto di procura), e nell'ultimo capoverso dell'articolo 59, quanto ai casi nei quali può essere negata o revocata la loro nomina.

Art. 58. Per notificare al Commissariato i propri rappresentanti il vettore di emigranti deve unire alla sua dichiarazione i seguenti documenti:

- a) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato;
- b) un certificato di data recente, rilasciato dal sindaco del comune di dimora abituale del rappresentante, da cui risulti la buona condotta di lui;
- c) un'attestazione rilasciata dal sindaco predetto da cui risulti la professione del rappresentante e la di lui capacità a fare operazioni di emigrazione;
- d) il certificato penale di data recente;
- e) tante marche da bollo da lire 1. 20 quanti sono i rappresentanti nominati dal vettore, pei quali si richiede l'assenso del Commissariato.

Art. 59. Il Commissariato, sentito il parere del prefetto competente, rilascerà al vettore un certificato, munito di marca da bollo da lire 1. 20, del dato assenso per ogni rappresentante. Nel caso di negato assenso comunicherà al vettore copia del relativo decreto.

Il certificato dà facoltà al rappresentante di eseguire operazioni di emigrazione nella circoscrizione assegnatagli dal vettore.

Ogni rappresentante deve, per le operazioni di emigrazione, trattare unicamente e direttamente col vettore da cui dipende, o col mandatario, oppure col procuratore di cui al secondo capoverso del precedente articolo 48.

Le ragioni per negare o revocare l'assenso possono essere fondate tanto sulla precedente condotta del rappresentante nei rapporti colla emigrazione, quanto sulla di lui capacità e moralità, nonchè su circostanze e condizioni locali o di famiglia, le quali suggeriscano la convenienza di tale diniego o revoca nell'interesse degli emigranti.

Art. 60. È vietato di esercitare l'ufficio di rappresentante :

1° Ai minorenni, ai funzionari dello Stato, ai segretari comunali o a chi ne faccia le veci, ai medici condotti, ai maestri comunali, ai ministri del culto;

2° Agli impiegati e dipendenti di un rappresentante;

3° A chiunque faccia parte di un'agenzia di affari, nella quale siano interessate, sotto qualsiasi denominazione, persone escluse dall'ufficio di rappresentante per una delle ragioni indicate nell'ultimo capoverso dell'articolo 59.

Art. 61. Il vettore non può nominare un suo rappresentante nella città ove egli ha la sede principale dei propri affari o nelle città ove ha una sede succursale.

Egli non può nominare più di un rappresentante per ogni mandamento giudiziario o per ogni città che comprenda vari mandamenti ; ma può istituire un solo rappresentante per più mandamenti, purchè siano compresi nella stessa provincia.

Il numero dei rappresentanti che i vettori possono istituire in ogni provincia, o in una determinata provincia, potrà essere con regio decreto, sentito il Consiglio dell'emigrazione, limitato ad uno per circondario.

Allo stesso modo e con le stesse formalità potrà essere consentito che in determinate provincie ed anche in un determinato circondario il numero dei rappresentanti sia maggiore di uno per mandamento giudiziario e per vettore.

Il rappresentante dovrà avere la propria sede in un capoluogo di mandamento, o, secondo i casi, di circondario.

È vietato ad un rappresentante di operare nella circoscrizione assegnata ad un altro rappresentante dello stesso vettore, o sotto la dipendenza o come direttore di altri rappresentanti.

Il vettore non può aprire più di un ufficio per le operazioni di emigrazione nelle città ove egli ha la propria sede o una succursale. Nelle

città di Genova, Napoli e Palermo potrà aprire un secondo ufficio nelle vicinanze del porto.

Art. 75. Il biglietto d'imbarco può essere pagato dall'emigrante, in tutto od in parte, al rappresentante presso il quale ha contrattato l'imbarco.

Nel porto di partenza l'emigrante, oltre al versamento dell'eventuale complemento del nolo, non sarà tenuto al pagamento di alcun supplemento o diritto di qualsiasi specie.

L'emigrante può sempre rivolgersi, per ottenere il biglietto di imbarco su un determinato piroscafo, al comitato comunale o mandamentale, il quale lo porrà in relazione diretta col vettore.

L'emigrante non deve alcun compenso al comitato per l'opera prestatagli.

Il biglietto d'imbarco dà diritto all'emigrante d'essere messo a terra col proprio bagaglio, nel porto di destinazione, a spese del vettore, sul quale incombono altresì le tasse di sbarco che fossero imposte dalle leggi locali.

Art. 170. Il piroscafo nazionale che sia partito da un porto del regno con emigranti, e sotto l'osservanza delle norme contenute nel presente regolamento, al suo ritorno nel regno da un porto transoceanico è tenuto a sottostare a tutte le disposizioni stabilite dal regolamento stesso per quanto riguarda le buone condizioni della nave, l'assetto interno ed il trattamento dei passeggeri. Il medico militare continuerà anche nel viaggio di ritorno ad avere la direzione del servizio sanitario e ad esercitare, a riguardo dei passeggeri nazionali di 3^a classe, lo speciale ufficio di sorveglianza che gli è conferito dal precedente art. 157.

Il piroscafo straniero che sia partito dal regno nelle suindicate condizioni, quando imbarchi in un porto estero passeggeri diretti ad un porto del regno, potrà uniformarsi alle leggi ed ai regolamenti del luogo di partenza od a quelli della propria bandiera. Però il trattamento dei passeggeri italiani di 3^a classe non potrà essere inferiore, per quanto riguarda il vitto, le norme igieniche, e lo spazio assegnato nei dormitori, a quello prescritto per gli emigranti. Il servizio sanitario da parte del medico militare potrà limitarsi ai passeggeri nazionali, quando il vettore avesse imbarcato per suo conto un altro medico;

in caso contrario si estenderà a tutte le persone imbarcate. In entrambi i casi il medico militare continuerà, a riguardo dei passeggeri nazionali di 3^a classe, nello speciale ufficio di sorveglianza.

Prima che i piroscafi si italiani, che stranieri, intraprendano il viaggio di ritorno, il medico militare curerà che siano operate le lavature e le disinfezioni necessarie, affinchè le cuccette vengano a trovarsi nelle condizioni imposte per le partenze dai porti del regno.

Il vettore, sì nazionale che straniero, il quale rilasci per mezzo dei propri agenti in paesi posti al di là dell'Oceano, biglietti di viaggio ad emigrati italiani che vogliano far ritorno in patria, dovrà precisare, in essi biglietti, il nome del piroscafo e il giorno della partenza. Se la partenza venga, poi, prorogata, il vettore sarà tenuto, qualunque sia la causa del ritardo, a provvedere alle spese di vitto e d'alloggio dell'emigrato giunto al porto d'inbarco, dal giorno della partenza indicato nel biglietto fino al giorno in cui la partenza avvenga, uniformandosi alle norme che saranno in proposito stabilite dal regio ufficiale consolare del luogo.

Nei biglietti di viaggio dovrà pure essere precisato se il passeggero sarà trasportato al porto italiano di destinazione direttamente, oppure mediante trasbordo, in un porto intermedio straniero o italiano, sopra un altro piroscafo; nel qual caso quest'ultimo dovrà avere tutti i requisiti previsti dal precedente articolo 63; oppure mediante ferrovia dal porto intermedio straniero o italiano a destinazione.

Quando in luogo del medico militare si trovasse a bordo un commissario, giusta l'articolo 32 del presente regolamento, il commissario stesso continuerà nel suo ufficio di sorveglianza anche durante il viaggio di ritorno.

In esecuzione di quanto dispone l'articolo 32, capoverso 17°, della legge, potranno, con decreto reale, su proposta del ministro degli affari esteri, di concerto col ministro della marina, sentito il parere del Consiglio di Stato, essere stabilite altre norme e condizioni, cui dovranno sottostare armatori, noleggiatori e capitani di piroscafi, sì nazionali che stranieri, i quali, provvisti oppur no di patente di vettore, trasportino passeggeri italiani di terza classe, o di classe equiparata alla terza, da porti transoceanici ad un qualsiasi porto del

regno; e verranno, in tal caso, stabilite le norme per la constatazione delle relative contravvenzioni. Tali disposizioni saranno considerate come facenti parte del presente regolamento, anche per gli effetti dell'articolo 31, paragrafo 7°, della legge.

Art. 171. L'emigrato italiano, che rimpatria su piroscafo nazionale o straniero appartenente ad un vettore, potrà presentare reclamo al medico militare, o al commissario viaggiante, o all'ispettore dell'emigrazione, per danni che abbia subiti all'estero o in corso di viaggio per colpa del vettore o dei suoi agenti.

La commissione arbitrale del porto d'arrivo nel regno è competente a giudicare colle norme stabilite dalla legge e dal presente regolamento.

Art. 2.

Entro un anno dalla pubblicazione del presente decreto i vettori dovranno ridurre il numero dei rispettivi loro rappresentanti a quello stabilito dal predetto articolo 61 del regolamento. Decorso inutilmente questo termine, il Commissariato dell'emigrazione provvederà d'ufficio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 dicembre 1902.

VITTORIO EMANUELE.

G. ZANARDELLI — G. PRINETTI — G. GIOLITTI —
P. CARCANO — E. DI BROGLIO — F. COCCO-ORTU
— G. OTTOLENGHI — E. MORIN — G. BACCELLI
— T. GALIMBERTI.

INDICE

I. Gli Italiani nel distretto consolare di Nuova Orleans (Stati Uniti).	
I. Luisiana	Pag. 3
II. Texas	16
III. Florida	21
IV. Mississippi	23
II. Relazione sui noli per il trasporto degli emigranti nel terzo quadrimestre 1902.	24
Allegato A. — Noli praticati in porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3 ^a classe.	36
Allegato B. — Prospetto comparativo dei noli per emigranti nei tre quadrimestri dell'anno 1902	47
Allegato C. — Parere del Consiglio superiore di marina circa i noli da praticarsi nel terzo quadrimestre del 1902.	52
III. Sulla Associazione detta di <i>San Raffaele</i> per la protezione degli immigranti italiani negli Stati Uniti	56
Allegato A. — Missioni di San Carlo dell'istituto "Cristoforo Colombo", istituite negli Stati del Nord America	59
Allegato B. — Origine della Colonia italiana di Tontitown nell'Arkansas	61
IV. R. Decreto n. 540 che modifica il Regolamento 10 luglio 1901, n. 375, sull'emigrazione	63

Finito di stampare il 5 gennaio 1903.
