



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

R. COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

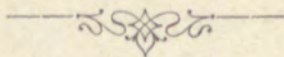
BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1903.

N. 6.

SOMMARIO.

- I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre dell'anno 1903.
 - A) Decreti del Ministro degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.
 - B) Relazione sui prezzi dei noli.
- II. La colonizzazione e le colonie italiane nel Messico.
- III. Nuova legge sull'immigrazione negli Stati Uniti d'America.
- IV. Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici durante il 1° trimestre dell'anno 1903.
- V. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Marsiglia, Monaco, Svizzera, Trieste, Germania, Bosnia Erzegovina, Grecia, Tunisia, Eritrea, Etiopia, Africa orientale tedesca, Transvaal).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1903

PREZZI DEI NOLI

per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre
dell'anno 1903.

A. — Decreti del Ministro degli Affari Esteri e del Commissariato
dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi.

I.

IL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere del Consiglio superiore di marina;

Decreta:

È stabilita la seguente tabella dei noli massimi che i vettori potranno percepire pel trasporto di emigranti dal 1° maggio al 31 agosto 1903.

Roma, addì 15 aprile 1903.

Il Ministro
MORIN.

N. B. — Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 1903, n. 88.

NOLI FISSATI COME MASSIMI PER IL TRASPORTO DI EMIGRANTI
dal 1° maggio al 31 agosto 1903.

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York).

Navigazione Generale Italiana.		König Albert	200
Umbria	200	Hohenzollern	200
Sicilia	200	Prinzess Irene	200
Sardegna	200	Weimar	190
Liguria	200	Gera	190
Lombardia	200		
Regina Margherita	200	Hamburg-Amerika Linie.	
Orione	200	Palatia	190
Sirio	200	Phoenicia	190
Perseo	200		
Washington	190	Italia.	
Archimede	180	Ravenna	180
Marco Minghetti	180	Toscana	180
Manilla	180	La Plata	180
Piemonte	175	Antonina	180
La Veloce.		La Patria.	
Savoia	200	Germania	195
Nord America	200	Roma	190
Duca di Galliera	200	Gallia	165
Centro America	200	Patria	165
Venezuela	200	Massilia	150
Duchessa di Genova	200	Neustria	150
Città di Napoli	190		
Città di Genova	180	Compagnia Transatlantica	
Città di Torino	180	di Barcellona (1).	
Città di Milano	180	Buenos Aires	180
		Leon XIII	180
Norddeutscher Lloyd.		Manuel Calvo	180
Lahn	200	P. de Satrustegui	180
Trave	200	Montevideo	180
		Montserrat	180

(1) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo di lire 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di lire 225 pel viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova, Napoli o Palermo a Nuova York).

Giuseppe Fornari.	Giacomo Rossi.
Sicilian Prince 180	San Gottardo 160
Neapolitan Prince 170	
Anglo-Italiana.	Società anonima genovese.
Calabria 170	Governor 160
Perugia 170	
Algeria 150	Dominion Line
Hesperia 145	(Da Genova, Napoli o Palermo a Boston).
Bolivia 145	New England 190
Victoria 145	Commonwealth 190
California 140	Vancouver 175
	Cambroman 175
Ottavio Zino.	Navigazione Generale Italiana.
Equità 165	(Da Palermo a Nuova Orleans)
Attività 165	Manilla 200
	Washington 200
Ercole Saviotti.	Archimede 200
Balilla 165	Marco Minghetti 200

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.	
Piemonte 165	
Umbria 180	Etruria 165
Sicilia 180	
Sardegna 180	La Veloce.
Liguria 180	Savoia 180
Lombardia 180	Nord America 180
Regina Margherita 180	Duca di Galliera 180
Orione 180	Centro America 180
Sirio 180	Venezuela 180
Perseo 180	Duchessa di Genova 180
Washington 170	Città di Napoli 170
Archimede 165	Città di Genova 165
Marco Minghetti 165	Città di Torino 165
Manilla 165	Città di Milano 165
	Las Palmas 165

(1) Compreso il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti che ne facciano domanda.

Segue **Linee del Brasile.**

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

Italia.			
Ravenna	165	Les Alpes	165
Toscana	165	Provence	165
La Plata	165	Italie	165
Antonina	165	Espagne	165
Transports maritimes à vapeur.		Ottavio Zino.	
Les Andes	165	Equità	165
Orléanais	165	Attività	165
Nivernais	165	Giacomo Rossi.	
Algérie	165	San Gottardo	155
Aquitaine	165		

Linee del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.			
Umbria	200	Venezuela	200
Sicilia	200	Duchessa di Genova	200
Sardegna	200	Città di Napoli	190
Liguria	200	Città di Genova	185
Lombardia	200	Città di Torino	185
Regina Margherita	200	Città di Milano	185
Orione	200	Italia.	
Sirio	200	Ravenna	185
Perseo	200	Toscana	185
Washington	190	La Plata	185
Archimede	185	Antonina	185
Marco Minghetti	185	Compagnia Transatlantica di Barcellona.	
Manilla	185	Buenos Aires	180
La Veloce.		Leon XIII	180
Savoia	200	Manuel Calvo	180
Nord America	200	P. de Satrustegui	180
Duca di Galliera	200	Montevideo	180
Centro America	200	Montserrat	180

Segue **Linee del Plata.**

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

Transports maritimes à vapeur.			
		Espagne	180
		France	180
		Giacomo Rossi.	
Les Andes	180	San Gottardo	170
Algérie	180		
Aquitaine	180	Società anonima genovese.	
Les Alpes	180	Governor	170
Provence	180		
Italie	180		

Linea del Centro America.

Compagnia Transatlantica di Barcellona.

Buenos Aires	195	(1)	P. de Satrustegui	195	(1)
Leon XIII	195		Montevideo	195	
Manuel Calvo	195		Montserrat	195	

(1) Dall'Italia per Portorico e Avana. Il nolo è fissato in lire 200 per Porto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

II.

IL COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Visto l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901, n. 23, sull'emigrazione;

Sentito il parere della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e tenuto conto delle informazioni di cui tratta l'articolo medesimo;

Delibera:

Sono approvati i seguenti noli, da praticarsi come massimi, pel trasporto di emigranti durante il secondo quadrimestre dell'anno in corso, salve le facoltà concesse al Commissariato dall'articolo 14, 4° capoverso, della legge sull'emigrazione.

Società " La Ligure Brasiliana "

Piroscafi *Re Umberto*, *Rio Amazonas*, *Minas*: lire 160 dall'Italia a Rio de Janeiro e Santos; lire 165 dall'Italia a Nuova York.

Piroscafo *Colombo*: lire 160 dall'Italia a Belem (Parà-Brasile); lire 185 dall'Italia a Manaus (Amazzoni) ed ai porti intermedi tra Belem e Manaus.

Ottavio Zino.

Piroscafi *Equità*, *Attività*: lire 175 dall'Italia a Montevideo e Buenos Aires.

Ercole Saviotti.

Piroscafo *Regina Elena*: lire 175 dall'Italia a Nuova York.

Giuseppe Fornari.

Piroscafi *Trojan Prince*, *Spartan Prince*: lire 165 dall'Italia a Nuova York.

Compagnie générale transatlantique (1).

Piroscafi *L'Aquitaine*, *La Bretagne*, *La Champagne*, *La Gascogne*, *La Lorraine*, *La Savoie*, *La Touraine*: lire 155 dall'Havre (Francia) a Nuova York.

Roma, addì 7 aprile 1903.

Il Commissario generale

L. BODIO.

N. B. — Il presente decreto è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 aprile 1903, n. 86.

(1) La *Compagnie générale transatlantique* fu autorizzata a vendere biglietti pel viaggio Havre-Nuova York, per mezzo di propri rappresentanti residenti nell'alta e media Italia, non oltre i confini meridionali delle provincie di Lucca, Modena, Bologna e Ferrara.

Le spese del trasporto ferroviario dall'Italia all'Havre sono a carico dell'emigrante.

I prezzi del trasporto ferroviario fino all'Havre, e del trasporto marittimo dall'Havre a Nuova York, sono i seguenti:

Lucca-Modane L. 23.00	} 215.50	Torino-Modane L. 5.60	} 198.10
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York " 155.00		Havre-Nuova York " 155.00	
Milano-Modane L. 13.15	} 205.65	Genova-Modane L. 14.35	} 206.85
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York " 155.00		Havre-Nuova York " 155.00	
Venezia-Modane L. 26.60	} 219.10	Ferrara-Modane L. 28.65	} 221.15
Modane-Havre Fr. 37.50		Modane-Havre Fr. 37.50	
Havre-Nuova York " 155.00		Havre-Nuova York " 155.00	

B. — Relazione sui prezzi dei noli.

Giusta l'articolo 14 della legge 31 gennaio 1901 i noli per il trasporto degli emigranti devono, ogni quadrimestre, essere approvati dal Commissariato, oppure, nel caso che le proposte dei vettori non vengano approvate, devono essere stabiliti dal Ministro degli affari esteri, sentito il parere del Consiglio superiore di Marina.

Per il primo quadrimestre del corrente anno, i vettori avevano chiesto aumenti sui noli stabiliti col Decreto ministeriale del 15 agosto 1902, tanto per la linea degli Stati Uniti che per quella del Plata, adducendo a sostegno delle loro proposte un doppio ordine di considerazioni: le une d'indole pregiudiziale, riguardanti l'inapplicabilità dell'articolo 14 della detta legge in periodi normali, e l'impossibilità di una determinazione preventiva dei noli; le altre riflettenti le condizioni di esercizio delle diverse linee di navigazione e i singoli piroscafi.

Quanto alle prime, il Commissariato ebbe a considerare che, di fronte al preciso disposto dell'articolo 14 della legge, la determinazione quadrimestrale dei noli è obbligatoria in ogni caso, e che, d'altronde, trattandosi di stabilire non già i noli *normali* per ciascun viaggio e per ogni piroscampo, ma i limiti massimi dei noli per periodi di quattro mesi, non sussiste l'asserita impossibilità di una determinazione preventiva. E del resto, qualora nel corso di un quadrimestre avven- gano nel mercato dei noli delle mutazioni tali da rendere necessaria una revisione, la legge consente che questa revisione si faccia e ne determina la procedura (art. 14).

In ordine alle altre ragioni addotte dai vettori, il Commissariato ebbe a fare le seguenti considerazioni, che giova qui di riassumere perchè valgono anche per il secondo quadrimestre di quest'anno.

Il Commissariato, incaricato di fare eseguire una legge di tutela degli emigranti, non potrebbe consentire un aumento, oltre certi limiti, nei prezzi dei trasporti degli emigranti, per supplire a tutte le deficienze che si avverassero nel traffico dei viaggiatori di classe e delle merci.

Il numero degli emigranti per gli Stati Uniti, che costituiscono ora la maggior parte della nostra emigrazione, fu nel 1902 molto maggiore che negli anni precedenti; e non solo crebbe il numero complessivo degli emigranti trasportati dai vapori italiani e stranieri, ma crebbe pure il numero medio degli emigranti trasportati per ogni viaggio.

I nuovi oneri imposti dalla legge sull'emigrazione ai vettori si sono dimostrati in pratica meno gravosi di quanto si asserisce, e, ad ogni modo, nella determinazione dei noli si era già tenuto conto di quegli oneri.

Non si era verificato un aumento nel costo dei trasporti che giustificasse un aumento dei noli per il primo quadrimestre del 1903, in confronto a quelli del quadrimestre precedente; nè il mercato generale dei noli aveva subito alterazioni.

Il Commissariato decise pertanto di non approvare gli aumenti di noli, proposti dai vettori. Tenendo conto, però, dell'ordine del giorno votato dal Consiglio dell'emigrazione nell'adunanza del 26 novembre 1902, esso cercò di meglio graduare i noli, secondo le speciali condizioni e qualità dei diversi piroscafi, concedendo qualche aumento per i migliori, mantenendo invariati i noli del quadrimestre precedente per i vapori mediocri, e diminuendoli invece per quelli di categoria inferiore. Per la linea del Plata, poi, in considerazione della diminuita corrente migratoria, fu consentito un aumento anche per i piroscafi mediocri.

In base a questi criteri furono concretate e comunicate poi ai vettori le cifre dei noli che il Commissariato sarebbe stato disposto ad approvare.

La *Ligure Brasiliana*, la *Dominion Line* (per i piroscafi *Commonwealth* e *New England*) e la *Compagnie Générale Transatlantique* consentirono di ridurre i noli nella misura indicata dal Commissariato, che li approvò con sua ordinanza del 13 dicembre 1902.

Gli altri vettori, invece, insistettero nelle loro proposte; cosicchè si dovette deferire la questione all'esame del Consiglio superiore di Marina, il quale, nell'adunanza del 13 dicembre 1902, esprime il parere che le domande dei vettori non fossero da considerarsi esagerate e

che fosse equo concedere un nolo maggiore per le linee di maggior percorso, quali sono quelle dell'America del Sud.

Il Ministro degli affari esteri, nel fissare i noli, col suo Decreto del 17 dicembre 1902, accogliendo in parte questo parere, aumentò di 5 lire i noli che il Commissariato avrebbe approvato per i piroscafi migliori adibiti alla linea del Nord-America e per tutti i piroscafi sulle linee del Brasile e del Plata, e accolse in massima le proposte del Commissariato per i vapori mediocri e per gli inferiori che vanno agli Stati Uniti.

Nel corso del quadrimestre, i vettori chiesero che i noli stabiliti per le linee del Nord America venissero aumentati di 5 lire, essendo stata aumentata di un dollaro la tassa di ammissione degli stranieri negli Stati Uniti. Il Commissariato, sul parere favorevole della Direzione generale della Marina mercantile e delle Camere di commercio di Genova, Napoli e Palermo, e nella considerazione che l'aumento della tassa d'ingresso costituiva un aggravio nuovo e impreveduto, di cui il Ministro non aveva potuto tener conto nel fissare i noli per il secondo quadrimestre, concesse il chiesto aumento di lire 5.

Pel secondo quadrimestre del 1903 i vettori, in massima, ripresentarono le proposte già fatte per il primo quadrimestre, con l'aumento di 5 lire per le linee del Nord America, in conseguenza dell'aumento della tassa di entrata degli stranieri (1).

Ridussero le proposte, in confronto a quelle del quadrimestre precedente, soltanto la Società *Patria* che batte la linea di Nuova York, per due dei suoi vapori, *Ottavio Zino* per la linea del Brasile e lo stesso *Zino* e la Società *Anonima Genovese* per la linea del Plata.

A giustificazione delle loro domande i vettori non addussero ragioni nuove, ma si richiamarono a quelle già fatte valere per il primo quadrimestre. Taluni vettori poi oppugnarono il trattamento fatto a certi loro piroscafi, in confronto con altri.

Il Commissariato anzitutto esaminò se, nel corso del quadrimestre, fossero intervenuti nuovi fatti, che potessero mutare i criteri che lo

(1) Vedasi l'allegato B a pag. 37.

avevano guidato nello stabilire le cifre dei noli, che esso era disposto ad approvare per il primo quadrimestre del 1903.

Dalle informazioni fornite dai RR. Consoli e dalle Camere di commercio italiane all'estero risultò che nessuna apprezzabile variazione era avvenuta, durante il quadrimestre, nel costo dei trasporti. Le mercedi del personale di bordo e il prezzo delle vettovaglie non subirono alcun aumento. Similmente si mantennero inalterati in confronto del quadrimestre precedente i prezzi del carbone. Tali prezzi possono ritenersi ancora bassi relativamente a quelli di altri periodi precedenti; e, ad ogni modo, il lieve rialzo già verificatosi negli ultimi tempi trova compenso nei noli delle merci, che accennano, negli ultimi mesi, per quanto di poco, ad aumentare.

Nei principali porti europei i noli pel trasporto dei passeggeri di 3^a classe, sulle linee degli Stati Uniti, non hanno subito notevoli variazioni (1). Sono infatti rimasti invariati i noli per le linee che fanno capo a Glasgow, Liverpool, Southampton, Cherbourg, Bordeaux, Lisbona, La Pallice Rochelle e Barcellona. Hanno praticato noli inferiori a quelli del quadrimestre in corso l'*Hamburg-Amerika Linie*, per le linee che fanno capo ad Amburgo, Brema ed Anversa; la *Red Star Line* e la *Cunard Line*, per tutte le linee da esse praticate, e la *Transatlantica di Barcellona*, per le sue partenze da Cadice.

Al contrario, un leggiero rialzo si è avuto nei noli per i viaggi di ritorno dagli Stati Uniti ai porti d'Europa, limitatamente però ai piroscafi celeri. I noli di ritorno per i piroscafi commerciali sono rimasti gli stessi, come pure sono rimasti fermi i prezzi dei biglietti prepagati.

Quanto all'America meridionale, i prezzi dei biglietti di terza classe sono rimasti invariati sulle linee che fanno testa a Southampton, Brema, Amburgo, Anversa, Cherbourg, Bordeaux, Lisbona, Havre e Barcellona. Sono stati invece ridotti i noli per le partenze da Cadice; e aumentati i noli praticati dall'*Amburghese Sud Americana* sulla linea da Amburgo e Brema per Belem. Per i ritorni in Europa si è avuto un aumento nei noli per tutte le Compagnie, mentre i prezzi dei biglietti prepagati non hanno subito variazioni.

(1) Vedasi l'allegato A a pag. 22.

Per la linea dell'America centrale non si è avuto nessun mutamento.

In complesso dunque le condizioni del mercato dei noli sono rimaste presso a poco identiche a quelle del dicembre 1902, allorchè si fissarono i prezzi pel primo quadrimestre, nè alcuna circostanza si è verificata che potesse giustificare un rialzo.

Per contro, è da notare che le condizioni delle linee di navigazione, per quanto si riferisce al trasporto degli emigranti italiani, si sono, da quella data, mantenute favorevoli per i vettori ed anzi sono migliorate. Il numero degli emigranti partiti dall'Italia è cresciuto in proporzione maggiore del numero dei viaggi; così che la media dei passeggeri di terza classe trasportati in ogni viaggio ha continuato ad aumentare, come apparisce dal seguente prospetto (1):

A N N I		NUMERO dei viaggi	EMIGRANTI	MEDIA per ogni viaggio
Gennaio-dicembre	1897.	400	197,314	493
Id.	1898.	355	147,684	416
Id.	1899.	341	149,476	438
Id.	1900.	395	170,382	431
Id.	1901.	444	242,580	546
Id.	1902.	407	252,235	620
Gennaio-marzo	1903.	114	78,750	687

Considerando particolarmente le linee degli Stati Uniti, continuò anche in essa l'aumento nel numero degli emigranti trasportati. Pel primo trimestre del 1903 infatti si hanno i seguenti dati (2):

(1) Questi dati sono tratti per gli anni 1897, 1898, 1899, 1900 e 1901 (fino al 1° settembre) dalle *Relazioni annue sulle condizioni della marina mercantile italiana*, presentate dal Direttore generale della marina mercantile a S. E. il Ministro della marina. Per il periodo di tempo dal 2 settembre 1901 al marzo 1903, sono tratti dai registri del Commissariato.

(2) I dati sono tratti dai registri del Commissariato.

M E S I	NUMERO dei viaggi	EMIGRANTI	MEDIA per ogni viaggio
Gennaio.	18	11,157	620
Febbraio	22	21,864	994
Marzo.	32	37,450	1,170

Nel 1902 invece, nello stesso periodo di tempo, si erano avute le seguenti risultanze (1):

M E S I	NUMERO dei viaggi	EMIGRANTI	MEDIA per ogni viaggio
Gennaio.	19	7,531	396
Febbraio	15	15,450	1,030
Marzo	25	27,023	1,081

È da ritenersi che la corrente dell'emigrazione per gli Stati Uniti continuerà a mantenersi forte anche nel secondo quadrimestre di quest'anno, come lo dimostrano gli impegni presi dai vettori e le partenze di piroscafi che già sono annunziate. Ora, l'aumento nel numero dei passeggeri trasportati per per ogni piroscafo, rimanendo invariate le altre condizioni, importa una maggiore produttività delle linee.

Sulle linee degli Stati Uniti è cresciuto anche il numero dei passeggeri di classe e si è mantenuto elevato il numero dei rimpatrii.

Parimenti è cresciuto il traffico delle merci. Secondo le ultime statistiche il movimento d'importazione e di esportazione fra l'Italia e gli Stati Uniti, durante l'anno 1902, fu di 345,489,186 lire italiane, contro a 320,489,186 lire italiane nell'anno precedente: e cioè di lire 174,114,636 per l'esportazione dall'Italia, nel 1902, di contro a lire 143,129,865 nel

(1) I dati sono tratti dai registri del Commissariato.

1901; e di lire 171,641,952 per l'importazione in Italia nel 1902, di contro a lire 177,359,321 nel 1901 (1).

Di un'altra circostanza ha dovuto il Commissariato tener conto, cioè dei ribassi spontaneamente fatti dagli stessi vettori per diversi viaggi, durante il primo quadrimestre, sui prezzi massimi consentiti dal decreto ministeriale del 17 dicembre 1902.

Nel primo trimestre 1903, dai porti d'Italia si sono avute 114 partenze di piroscafi con a bordo emigranti.

Tali partenze sono così divise:

72	per le linee degli Stati Uniti;
24	id. del Plata;
12	id. del Brasile;
3	id. del Centro America.

3 per linee poco frequentate dall'emigrazione italiana (porti del Pacifico e Pernambuco).

In questi viaggi i vettori hanno praticato per 29 partenze dei noli inferiori ai massimi fissati (2) e cioè:

14	partenze sulle linee degli Stati Uniti;
8	id. id. del Plata;
6	id. id. del Brasile;
1	id. id. del Centro America.

Tali ribassi, che oscillano dalle 5 alle 15 lire, indicano che i noli massimi, stabiliti col decreto del 17 dicembre, sono largamente remunerativi, per modo da permettere il giuoco della concorrenza.

Come dispone la legge, il Commissariato interpellò anche le Camere di commercio delle principali città marittime e gli Ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco.

La Camera di commercio di Venezia dichiarò di non poter dare il suo parere, non facendo capo a quel porto linee transatlantiche per il trasporto degli emigranti. La Camera di commercio di Genova, che ri-

(1) Questi dati sono tratti dal *Bollettino mensile della Camera di commercio italiana* in Nuova York, anno VII, n. 2.

(2) Vedasi l'allegato C a pag. 46.

specchia più da vicino le idee e gli interessi degli armatori, propose un aumento non inferiore al 10 % sui noli per le linee dell'America meridionale e del 5 % per quelle degli Stati Uniti.

La Camera di commercio di Palermo propose un aumento di lire 5 per la linea degli Stati Uniti; mentre la Camera di commercio di Napoli espresse l'avviso che fossero da mantenersi invariati i noli del primo quadrimestre.

Gli Ispettori dell'emigrazione infine si pronunciarono concorde-
mente per la conferma dei noli stabiliti per il primo quadrimestre.

Il Commissariato, pertanto, considerato che nessuna nuova circostanza si era verificata dopo che esso ebbe a formulare le sue proposte pel primo quadrimestre 1903; che le condizioni di esercizio delle linee degli Stati Uniti si son fatte sempre migliori, come lo dimostra anche il fatto che alcuni vettori vi adibiscono piroscafi già destinati ad altre linee; che i noli attuali si sono, in pratica, dimostrati assai remunerativi, tantochè alcuni vettori li hanno volontariamente ribassati; che nessun nuovo argomento hanno i vettori addotto a sostegno del primitivo loro assunto; è venuto alla conclusione che, in linea generale, i noli che esso era disposto ad approvare pel primo quadrimestre 1903 sarebbero stati equi anche per il secondo quadrimestre.

Senonchè, dovendosi tener conto dell'aumento della tassa d'entrata agli Stati Uniti, il Commissariato si mostrò disposto a consentire un aumento su quelle cifre, limitatamente però ai piroscafi buoni e mediocri. Potrà forse parere cosa ingiusta che, trattandosi di una tassa che colpisce l'emigrante, e non ha alcuna relazione con la qualità del piroscafo, si volesse negare il corrispondente aumento di nolo ai piroscafi delle ultime categorie. Ma giova riflettere che, secondo il suggerimento dato dal Consiglio dell'emigrazione col sopra ricordato ordine del giorno, il Commissariato deve cercar di fare un maggiore distacco nella misura dei noli fra i vapori buoni e i cattivi; e quindi il rifiuto del rimborso delle 5 lire a questi ultimi importa una riduzione di altre 5 lire sul nolo ad essi precedentemente assegnato; riduzione giustificata dalla deficiente velocità e manchevolezza di assetto.

Quanto all'America del Sud, il numero degli emigranti trasportati ha continuato a mantenersi in cifre modeste. Perciò il Commissariato ritenne che si potesse consentire un ulteriore aumento di 5 lire sui noli che esso avrebbe approvato per il primo quadrimestre. Un aumento maggiore non sarebbe apparso giustificato. È da considerare infatti che la passività o la scarsa produttività di una linea di navigazione può fare elevare i noli soltanto in certi limiti, determinati dalle condizioni generali del mercato. La diminuzione del traffico non potrebbe essere compensata soltanto dall'elevazione dei noli, ma da una riduzione nel numero dei viaggi; la quale riduzione tende a ristabilire l'equilibrio.

È altresì da notare che, sulla linea del Plata, vi è stato sempre un importante traffico di merci, su cui i vettori hanno fatto molto assegnamento. Ora gli scambi fra l'Italia e l'Argentina sono rimasti negli ultimi anni quasi invariati; anzi di recente si è avuto, nei porti del Plata, un aumento nei noli delle merci per l'Italia per la forte domanda di tonnellaggio causata dall'abbondante raccolta dei cereali.

Raffrontando i dati relativi alla navigazione fra i porti del Plata e quelli d'Italia, si rileva che i piroscafi dei vettori, che hanno patente, nel primo trimestre 1902, avevano complessivamente compiuto 17 viaggi dall'Italia al Plata; mentre, nell'eguale periodo del 1903, ne hanno compiuto 22. E tale aumento è tanto più notevole, in quanto i vettori, che prima battevano esclusivamente la linea dell'America del Sud, avevano chiesto di poter esercitare, nel primo quadrimestre del 1903, le linee dell'America del Nord.

Però, nonostante tale aumento nel numero delle partenze, la media di emigranti trasportati per ogni viaggio non è diminuita molto notevolmente, se si raffronta il primo trimestre 1902 collo stesso periodo del 1903. Nel prospetto seguente mettiamo in raffronto tali medie per ogni mese degli anni 1901 e 1902.

A N N I	M E S I		
	gennaio	febbraio	marzo
1902	301	250	241
1903	214	201	241

Molto più sensibilmente invece è diminuita la media degli emigranti trasportati al Brasile in ogni viaggio, sempre per gli stessi periodi di tempo. Però è da tenere presente che, nel primo trimestre 1902, i vettori godevano ancora delle licenze speciali per il trasporto di emigranti a viaggio gratuito, così che la media di quel periodo è eccezionalmente alta; che il nolo pagato dal Governo brasiliano per ogni emigrante era di lire 125, cioè di circa un terzo inferiore all'attuale; e che, essendosi di molto ridotto il numero dei viaggi, mentre il traffico delle merci è rimasto pressochè invariato, è cresciuta la quantità di merci trasportate in ogni viaggio e quindi l'ammontare dei noli per il trasporto di merci.

Così che, in definitiva, parve al Commissariato che fosse equo consentire un aumento di lire 5 per la sola linea del Plata, in confronto ai noli che sarebbero stati approvati per il primo quadrimestre.

Il Commissariato comunicò pertanto ai vettori i noli che sarebbe stato disposto ad approvare (1) e cioè:

per l'*America del Nord*: noli quali sarebbero stati consentiti dal Commissariato pel quadrimestre che terminò col 30 aprile, aggiuntevi 5 lire per i vapori buoni e mediocri;

per il *Plata*: aumento di 5 lire sui noli che sarebbero stati approvati pel primo quadrimestre; il che in definitiva si risolveva nella conferma dei noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri per il primo quadrimestre del 1903 col suo Decreto del 17 dicembre 1902;

(1) Vedasi l'allegato B a pag. 37.

per il *Brasile*: noli uguali a quelli che il Commissariato avrebbe approvato per il quadrimestre precedente.

Comunicate tali determinazioni ai vettori, con invito a dichiarare se intendevano ridurre le loro proposte nella misura indicata, risposero affermativamente la *Ligure-Brasiliana* per tutte le linee; *Ercole Saviotti* per il piroscafo *Regina Elena*, *Ottavio Zino* per la linea del Plata; *G. Fornari* per i piroscafi *Trojan Prince* e *Spartan Prince*, e la *Compagnie Générale Transatlantique* per tutti i suoi piroscafi. I noli proposti da questi vettori furono pertanto approvati dal Commissariato con decreto in data 7 aprile 1903 (1).

Per il rimanente, i vettori insistettero nelle loro richieste di aumento, riferendosi ai motivi d'indole generale adottati pel quadrimestre precedente e a qualche altro argomento speciale, riguardante l'apparente disparità di trattamento fatta ad alcuni piroscafi in confronto di altri.

Non è il caso di tornare sui primi punti, che furono ampiamente discussi nella relazione precedente e che sono anche riassunti nelle prime pagine della relazione presente. Quanto ai motivi d'indole speciale, l'*Anglo-Italiana*, la *Dominion Line*, la *Patria* e *G. Fornari* si sono lagnati che il nolo proposto per alcuni dei loro piroscafi fosse inferiore a quello di altri piroscafi aventi la stessa velocità. Ora è da avvertire che il Commissariato, nell'assegnare i noli, non tiene conto soltanto della velocità, ma di tutte quelle altre circostanze e condizioni di assetto, di adattamento interno, di trattamento igienico ed alimentare, che concorrono a costituire la bontà o meno del trasporto per gli emigranti. Così, ad esempio, se per il *Neapolitan Prince* si è proposto un nolo inferiore di 10 lire a quello assegnato al *Sicilian Prince* dello stesso vettore ed ai piroscafi dello stesso tipo di altri vettori, ciò è dovuto al fatto che, nei viaggi fatti finora, il *Neapolitan Prince* ha dato luogo a gravi rimarchi. Così pure, se per i due piroscafi della *Dominion Line*, *Commonwealth* e *New England*, si è assegnato un nolo più basso di cinque lire, in confronto a quelli di altri

(1) Il decreto del Commissariato è riprodotto a pag. 8.

vettori, non è perchè sieno di qualità nautiche inferiori, ma perchè il servizio di quella Compagnia diede luogo a serie e ripetute lagnanze, specialmente per quanto riguarda lo sbarco di emigranti italiani a Boston ed il loro trasporto per ferrovia a Nuova York che fa parte del viaggio.

Il Commissariato, pertanto, non ritenendo attendibili le obiezioni dei vettori, mantenne ferme le sue determinazioni.

Furono allora inviati tutti gli atti, come dispone l'articolo 14 della legge, al Consiglio superiore di Marina, il quale, tenuto conto delle ragioni svolte dal Commissariato e degli argomenti addotti dai vettori, venne alle seguenti conclusioni:

Premesso che, per la determinazione dei noli per il secondo quadrimestre del 1903, fossero da prendere come punto di partenza i noli stabiliti dal Ministro degli affari esteri per il primo quadrimestre, opinò che, per la linea degli Stati Uniti, dovesse darsi a tutti i piroscafi un aumento di cinque lire sui noli fissati per il primo quadrimestre, in vista dell'aumento della tassa di entrata nell'Unione americana, e che sulla linea del Plata dovesse consentirsi, attesa la maggiore durata del percorso, qualche ulteriore aumento per i piroscafi migliori (1).

Il Ministro degli affari esteri, tenuto conto di questo parere del Consiglio superiore, ed esaminati gli atti, fissò i noli per il secondo quadrimestre nella misura indicata nel Decreto ministeriale del 15 aprile 1903 (2).

(1) Il parere del Consiglio superiore di Marina è riprodotto integralmente nell'allegato *D* a pag. 50.

(2) Il Decreto del Ministro degli affari esteri è riprodotto a pag. 3.

ALLEGATI ALLA

ALLEGATO A.

Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto

Buenos

DESTINAZIONI	Navigazione		Italia	Puglia	Amburghese Americana
	Generale Italiana	La Veloce			
Genova	200. »	200. »	200. »	170. »	»
Napoli	200. »	200. »	200. »	170. »	»
Messina	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Catania	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Palermo	200. »	200. »	210. »	180. »	»
Barcellona (1).	205. »	205. »	205. »	»	»
Vigo (1).	»	»	»	»	200. »
Cadice (1)	»	»	»	»	»
Malaga (1)	»	»	»	»	»
Marsiglia	»	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	205. »
Bordeaux	»	»	»	»	»
La Pallice	»	»	»	»	»
Liverpool	»	»	»	»	»
Southampton	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	125. »
Brema	»	»	»	»	»
Anversa	»	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Buenos Aires (prepagato)	197.50	197.50	»	»	»
Da Messina o Palermo a Buenos Aires (prepagato)	207.50	207.50	185. »	»	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera italiana di commercio ed arti di Buenos Aires.

RELAZIONE

dei passeggeri di 3^a classe (gennaio e febbraio 1903).

Aires.

Transatlantica di Barcellona	A. Folch e C.	Transports Maritimes	Pacific S. N. C.	Royal Mail	Messageries Maritimes	Norddeutscher Lloyd
180. »	170. »	180. »	»	»	»	»
180. »	170. »	180. »	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
190. »	»	»	»	»	»	»
180. »	170. »	»	»	»	»	»
180. »	175. »	»	202. »	200. »	200. »	150. »
180. »	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	»	»	»	»	»
»	160. »	180. »	»	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	»
»	»	»	»	»	185. »	»
»	»	»	202. »	»	»	»
»	»	»	227.25	»	»	»
»	»	»	»	227.25	»	225. »
»	»	»	202. »	»	150. »	»
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	»	»	200. »
»	»	»	»	252.50	»	200. »
177.50	»	177.50	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»

(1) Per i porti della Spagna si pagano 5 lire in più per diritti dovuti al Governo spagnolo.

Montevideo.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Transatlantica di Barcellona	Italia	Ambroghese Sud-Americana	Transports Maritimes	Puglia	Geldense
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali						
Barcellona	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Marsiglia	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Genova	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Napoli	190	165	190	165	190	190	190	165	165	165
Da Genova o Napoli a Montevideo (prepagati)	180	160	180	160	180	160	160	160	160	160

Santos.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		La Veloce		Lloyd Austriaco	Royal Mail	Norddeutscher Lloyd	Sud Ambroghese Americana	Messageries Maritimes	Ligure Brasiliana	Transports Maritimes	Ottavio Zino
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Fiume	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Trieste	»	»	»	»	(1) 190	»	»	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	200	187	187	»	»	»	»
Vigo	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	225	»	»	»	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	(1) 234	»	»	»	»	»
Buenos Aires	»	»	»	»	»	»	»	100,25	»	»	»	»
Genova	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Napoli	170	150	170	150	»	»	»	»	»	150	140	140
Marsiglia	180	160	180	160	»	»	»	»	»	160	150	150
Barcellona	185	165	185	165	»	»	»	»	»	165	155	155
Da Genova o Napoli a Santos (prepagato)	(2) 143	(2) 143	(2) 143	(2) 143	»	»	»	»	»	(2) 143	(2) 143	(2) 143

Nota. — Oltre i prezzi suindicati, i passeggeri devono pagare una tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano.

(1) Calcolando la lira sterlina in ragione di lire ital. 25,25.

(2) Compresa la tassa di fr. 8 imposta dalla legge italiana sull'emigrazione.

Le cifre suddette si riferiscono al quadrimestre precedente. Non sono fino ad ora pervenute al Commissariato notizie più recenti.

Rio de Janeiro.

DESTINAZIONI	Navi- gazione Generale Italiana		La Veloce		Ligue Brasilianna	Italia	Messageries Maritimes	Royal Mail	Pacific Steam Navi- gation	Amburghese Sud-Ame- ricana	Ottavio Zino	Transports Maritimes
	Rapidi	Commerciali	Rapidi	Commerciali								
Marsiglia	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Genova	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Napoli	170	150	170	150	150	150	»	»	»	»	140	140
Barcellona	»	»	»	»	»	175	»	»	»	»	»	140
Bordeaux	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»
Lisbona	»	»	»	»	»	»	169	162	162	137	»	»
Amburgo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Rotterdam	»	»	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»
Southampton	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Cherbourg	»	»	»	»	»	»	»	227	»	»	»	»
Da Genova o Napoli a Rio de Janeiro (biglietto di chia- mata)	143	143	143	143	143	»	»	»	»	»	143	135

Nota. — Le cifre suddette si riferiscono al quadrimestre precedente. Non sono fino ad ora pervenute al Commissariato notizie più recenti.

Pernambuco.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Messageries Maritimes	Chargeurs Réunis	Pacific Steam Navig. Company	Norddeut- scher Lloyd	Amburghese Americana
Cherbourg	202. »	»	»	»	»	»
Southampton	202. »	»	»	»	»	»
Bordeaux	»	225. »	»	»	»	»
Havre	»	»	150. »	»	»	»
Liverpool	»	»	»	227. 25	»	»
Anversa	»	»	»	»	180. »	»
Brema	»	»	»	»	180. »	»
Amburgo	»	»	»	»	180. »	227. 25
Rotterdam	»	»	»	»	»	227. 25

Nota. — A tutti i prezzi sopraindicati è da aggiungere la tassa di reis 5000 imposta dal Governo brasiliano per ciascun passeggero di 3ª classe imbarcato.

Belem (Parà).

DESTINAZIONI	Booth Line	Amburghese Sud Americana	Ligure Brasiliana
Liverpool	202. »	»	»
Lisbona	126.25	126.25	125. »
Havre	202. »	202. »	»
Amburgo	»	227.25	»
Genova	»	»	160. »
Napoli	»	»	172.60

Nota. — Vi è di più una sopratassa locale di circa 6 lire per ogni biglietto di 3^a classe.
Pei biglietti di chiamata (prepagati) le tre Compagnie fanno pagare gli stessi prezzi, colla sopratassa indicata.

La Guayra.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice	175	»
Barcellona	175	»
Genova	175	»
Napoli	175	»
Marsiglia	175	130
Da Genova o Napoli a La Guayra (prepagato)	175	»
Da Marsiglia a La Guayra (prepagato)	»	175

Puerto Cabello.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlantique
Cadice	150	»
Barcellona	150	»
Genova	150	»
Marsiglia	»	175

Avana.

DESTINAZIONI	Transatlantica di Barcellona	Compagnie Générale Transatlan- tique	Norddeutscher Lloyd	Pinillos, Izquierdo & C.
Genova	190	»	»	»
Barcellona	165	»	»	165
Cadice	165	»	»	150
Corua	150	160	150	150
Santander	150	160	»	150
Canarie	»	»	»	150
Brema	»	»	170	»

Nota. — I prezzi sono stabiliti in libera concorrenza e sono fissi tutto l'anno.

Tutte le Compagnie di navigazione vendono biglietti di chiamata (prepagati) agli stessi prezzi suindicati.

Nuova Orleans.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	Anglo Italiana	La Patria
Genova	195.70	195.70	195.70
Napoli	195.70	195.70	195.70
Messina	195.70	195.70	195.70
Palermo	195.70	195.70	195.70
Da Palermo a Nuova Orleans (prepagato) .	185.40	185.40	185.40

Nota. — I prezzi in lire italiane sono calcolati al cambio del dollaro a lire 5.15.

Philadelphia.

DESTINAZIONI	Red Star Line	North German Lloyd
Anversa	180.25	»
Brema	»	210

Nuova York.

86

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana		Anglo-Italiana (Anchor Line)		Saviotti (Fabre)		La Veloce		Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	G. Fornari (Prince Line)	Compagnie Générale Transatlantique
	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali	Rapidi	Commer- ciali				
Genova	175.10	154.50	151.50	144.20	169.95	144.20	164.80	151.50	175.10	154.50	139.05	180.25
Napoli	175.10	154.50	151.50	144.20	169.95	144.20	164.80	151.50	175.10	154.50	139.05	180.25
Palermo	185.40	164.80	164.80	151.50	180.25	154.50	175.10	164.80	185.40	164.80	149.35	»
Messina	185.40	164.80	164.80	154.50	180.25	154.50	175.10	164.80	185.40	164.80	149.35	»
Havre.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	164.80
Prepagati (acquistati a Nuova York) da:												
Genova	172.55	157.10	164.80	149.35	157.10		146.80		180.25	146.80	146.80	203.70
Napoli	172.55	157.10	144.80	149.35	157.10		146.80		180.25	146.80	146.80	»
Palermo	172.55	157.10	164.80	149.35	167.40		146.80		190.55	157.10	146.80	»
Messina	182.85	167.40	175.10	159.65	167.40		157.10		190.55	157.10	157.10	»
Havre.	»	»	»	»	»		»		»	»	»	167.40

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Boston.

DESTINAZIONI	Dominion Line		Cunard Line
	Rapidi	Commerciali	
Liverpool.	144.20	144.20	144.20
Genova.	175.10	154.50	»
Napoli	175.10	154.50	»
Palermo	185.40	164.80	»
Messina	185.40	164.80	»
Prepagati:			
Liverpool	142.90	142.90	142.90
Genova	180.25	146.78	»
Napoli	180.25	146.78	»
Palermo	180.25	146.78	»
Messina	190.55	157.07	»

Montreal.

DESTINAZIONI		Elder, Dempster & C.
Liverpool.	Vapori rapidi.	131.35
	Id. commerciali.	126.20
Anversa		175.10
Havre		149.35
Brema		185.40
Amburgo.		180.25
Prepagati:		
Liverpool		136.47
Anversa		175.10
Havre		162.25
Brema		188. »
Amburgo.		151.95

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

St. John e Halifax.

DESTINAZIONI	Allan Line		
	Andata		Ritorno
	Rapidi	Commerciali	
Liverpool	133.90	128.75	136.50
Anversa	164.80	164.80	175.10
Amburgo	180.25	180.25	»
Brema	185.40	185.40	»

Nota. — I prezzi sono calcolati in base al cambio del dollaro in lire 5.15 italiane.

Glasgow.

DESTINAZIONI	Allan Line	Anchor Line
Nuova York	137.50	137.50
Boston	137.50	137.50
Halifax	137.50	137.50
St. John (Canadá)	137.50	137.50
Quebec	137.50	137.50
Montreal	148. »	148. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Liverpool.

DESTINAZIONI	White Star Line		Canard Line		American Line	Dominion Line	Beaver Line	Allan Line
	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	Celeri				
Nuova York	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	»	»	»
Boston	143.75	150. »	143.75	150. »	137.50	(a) 143.75	»	»
Halifax	»	»	»	»	»	137.50	»	137.50
St. John (Canadá)	»	»	»	»	»	»	137.50	137.50
Quebec	»	»	»	»	»	137.50	»	»
Montreal	»	»	»	»	»	147.92	»	»

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra. Notizie identiche ha comunicato il R. Consolato.

(a) I passeggeri possono andare da Boston a Nuova York, Philadelphia e Baltimora senza altra spesa.

Southampton.

DESTINAZIONI	Royal Mail Company	American Line
Montevideo	200. »	200. »
Buenos Aires	200. »	200. »
Rio de Janeiro	200. »	200. »
Santos	200. »	200. »
Bahia	200. »	200. »
Pernambuco	200. »	100. »
La Guayra	300. »	300. »
Sabanilla	300. »	300. »
Colon	300. »	300. »
Nuova York	150. »	150. »

Nota. — Queste notizie furono comunicate dalla Camera di commercio italiana a Londra.

Amburgo e Brema.

DESTINAZIONI	Amburghese Americana		Norddeutscher Lloyd		Amburghese Sud
	Celerf	Commer- ciali	Celeri	Commer- ciali	Americana
Montevideo	»	200. »	»	200. »	200. »
Buenos Aires	»	200. »	»	200. »	200. »
Rio de Janeiro	»	187.50	»	187.50	187.50
Santos	»	187.50	»	187.50	187.50
Bahia	»	187.50	»	187.50	187.50
Pernambuco	»	187.50	»	187.50	187.50
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	200. »
Manaos	»	225. »	»	»	225. »
a Guayra	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Cabello	»	262.50	»	»	262.50
Sabanilla	»	262.50	»	»	262.50
Puerto Columbia	»	262.50	»	»	262.50
Colon	»	262.50	»	»	262.50
Vera Cruz	»	262.50	»	»	262.50
Avana	»	»	»	175. »	»
Nuova Orleans (via Nuova York)	314.50	307. »	»	»	»
Nuova York	187.50	175. »	225. »	200. »	»
Boston (via Nuova York)	228.50	191. »	»	»	»
Halifax	»	150. »	»	»	»
Quebec (via Nuova York)	258.50	221. »	»	»	»
Montreal (via Nuova York) . . .	248. »	210.50	»	»	»

Anversa.

DESTINAZIONI	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Sud-Americana	Amburghese Americana	Red Star Line	Cunard Line	Allan Line	Dominion Line
Pernambuco	187.50	»	»	»	»	»	»
Bahia	187.50	»	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	187.50	»	»	»	»	»	»
Santos	187.50	»	»	»	»	»	»
Montevideo	200. »	»	»	»	»	»	»
Buenos Aires	200. »	»	»	»	»	»	»
Avana	175. »	»	»	»	»	»	»
Belem (Parà)	»	200. »	»	»	»	»	»
Manaos	»	225. »	»	»	»	»	»
La Guayra	»	»	262.50	»	»	»	»
Puerto Cabello	»	»	262.50	»	»	»	»
Sabanilla	»	»	262.50	»	»	»	»
Colon	»	»	262.50	»	»	»	»
Vera Cruz	»	»	262.50	»	»	»	»
Nuova York	»	»	»	175. »	»	»	»
Boston	»	»	»	»	(1) 175. »	»	(1) 175. »
Halifax	»	»	»	»	»	(1) 175. »	175. »
St. John	»	»	»	»	»	»	175. »
Quebec	»	»	»	»	»	»	175. »

(1) I piroscafi di queste Società partono da Liverpool. Gli emigranti provenienti da Anversa sono trasportati, sempre al medesimo prezzo, a Liverpool, e di lì a Boston.

Boulogne s/m.

DESTINAZIONI	Holland American Line	Amburghese Americana
Montevideo	»	(1) 200
Buenos Aires	»	(1) 200
Rio de Janeiro	»	(1) 200
Nuova York	(1) 140	(1) 150
Halifax	»	(1) 150

(1) Compresa la commissione agli agenti.

Havre.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique	White Star Line	Chargeurs Réunis
Nuova York	175	175	»
Montevideo	»	»	150
Buenos Aires	»	»	150
Santos	»	»	150
Rio de Janeiro	»	»	150
Bahia	»	»	150
Pernambuco	»	»	150

Cherbourg.

DESTINAZIONI	American Line	Norddeutscher Lloyd	Amburghese Americana	Red Star Line	Royal Mail
Nuova York	162.50	162.50	162.50	162.50	»
Pernambuco	»	»	»	»	201.40
Bahia	»	»	»	»	226.60
Rio de Janeiro	»	»	»	»	226.60
Santos	»	»	»	»	226.60
Montevideo	»	»	»	»	226.60
Buenos Aires	»	»	»	»	226.60

St. Nazaire.

DESTINAZIONI	Compagnie Générale Transatlantique
I.a Guayra	400
Puerto Cabello	400
Sabanilla	400
Colon	400
Vera Cruz	400
Avana	400

La Pallice Rochelle.

DESTINAZIONI	Pacife Steam Navigation Company
Montevideo	Da 200. » a 250. »
Buenos Aires	» 200. » » 250. »
Rio de Janeiro	» 187.50 » 237.50
Bahia	» 187.50 » 237.50
Pernambuco	» 187.50 » 237.50

Nota. — I noli più bassi sono per gli emigranti viaggianti in gruppi; quelli più alti per gli emigranti che prendono cabine di famiglia con 2 o 4 letti.

Bordeaux.

DESTINAZIONI	Messageries Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique	Chargeurs Réunis
Pernambuco	250	»	»
Bahia	250	»	»
Rio de Janeiro	250	»	»
Montevideo	250	»	150
Buenos Aires	250	»	150
La Guayra	»	400	»
Puerto Cabello	»	400	»
Sabanilla	»	400	»
Coloa	»	400	»
Vera Cruz	»	400	»
Avana	»	400	»

Lisbona.

DESTINAZIONI	Royal Mail	Pacific S. N. C.	Messageries Maritimes	Booth Line	Amburgeve Sul-Americana	Norddeutscher Lloyd	Chargeurs Réunis	1 ligne Brasilianna
Montevideo	160	160	160	»	»	»	»	»
Buenos Aires	160	160	160	»	»	»	»	»
Rio de Janeiro	128	128	128	»	116	116	116	»
Belem (Parà)	»	»	»	125	125	125	»	125
Manaos	»	»	»	170	170	170	»	170

Cadice.

DESTINAZIONI	Compagnia Transatlantica di Barcellona	Pinillos, Izquierdo & C.
Montevideo	157.70	»
Buenos Aires	157.70	»
Vera Cruz	157.70	»
Avana	144.88	123.10
Nuova Orleans	»	296.15
Nuova York	144.88	»

Nota. — Ai prezzi sopraindicati, in lire italiane, devono aggiungersi 5 *pesetas* per tassa d'imbarco per ciascun emigrante.

Barcellona.

DESTINAZIONI	Navigazione Generale Italiana	La Veloce	Transatlantica di Barcellona	La Gelidense	Ligure Brasiliana	Folch e C.	Transatlantica Francese	Pinillos, Izquierdo & C.
Buenos Aires	150	150	150	150	»	190	»	»
Montevideo	150	150	150	150	»	190	»	»
Santos	150	150	»	»	»	»	150	»
Rio de Janeiro	150	150	»	150	»	»	150	»
Belem (Parà)	»	»	»	»	150	»	»	»
Manaos.	»	»	»	»	200	»	»	»
La Guayra	»	»	200	»	»	»	175	»
Puerto Cabello	»	»	200	»	»	»	175	»
Sabanilla	»	»	200	»	»	»	175	»
Colon	»	»	200	»	»	»	175	»
Vera Cruz	»	»	200	»	»	»	»	250
Avana	»	»	175	»	»	172	»	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 per tassa di sbarco a destinazione.

Marsiglia.

DESTINAZIONI	Hamburg Amerika Linie	Transports Maritimes	Compagnie Générale Transatlantique
Montevideo.	160	170	»
Buenos Ayres	160	170	»
Rio de Janeiro.	160	170	»
Santos	160	170	»
Bahia	160	»	»
Pernambuco	160	»	»
Belem (Parà).	160	»	»
Manaos	220	»	»
La Guayra	200	»	175
Puerto Cabello.	200	»	175
SabanHla.	200	»	175
Colon	200	»	175
Vera Cruz	200	»	»
Avana	205	»	»
Nuova Orleans.	310	»	»
Nuova York	182.50	»	»
Boston	202.50	»	»
Halifax.	220	»	»
St. John (Canada)	220	»	»
Quebec.	220	»	»
Montreal	220	»	»

ALLEGATO B.

Noli stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 2° quadrimestre 1903 in confronto coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre.

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 4° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	---	---	---	---

Linee degli Stati Uniti.

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Navigazione Generale Italiana.

Umbria	—	—	—	185	195	205	195	200
Sicilia	185	185	185	185	195	205	195	200
Sardegna	—	185	185	185	195	205	195	200
Liguria	185	185	185	185	195	205	195	200
Lombardia	185	185	185	185	195	205	195	200
Regina Margherita	—	—	—	—	195	205	195	200
Orione	—	—	—	—	195	205	195	200
Sirio	—	—	—	—	195	205	195	200
Perseo	—	—	—	—	195	205	195	200
Washington	—	—	—	175	185	195	185	190
Archimede	—	175	175	175	175	195	180	180
Marco Minghetti	—	—	—	175	175	195	180	180
Manilla	—	175	175	—	175	195	180	180
Piemonte	—	—	—	—	—	190	175	175
Etruria	—	—	—	—	—	190	—	—

La Veloce.

Nord America	175	185	185	185	195	200	195	200
Savoia	—	185	—	—	195	200	195	200
Duca di Galliera	—	185	—	—	195	200	195	200
Centro America	—	185	—	—	195	200	195	200
Venezuela	—	185	—	—	195	200	195	200
Duchessa di Genova	—	185	—	—	195	200	195	200
Città di Napoli	—	—	—	—	185	200	185	190
Città di Milano	—	175	175	175	175	190	180	180
Città di Genova	—	175	175	175	175	190	180	180
Città di Torino	185	175	175	175	175	190	180	180
Las Palmas	—	175	175	—	—	190	—	—

PIROSCAFI

	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	--	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York).

La Patria.								
Germania	—	—	—	—	—	195	190	195
Roma	—	—	—	180	185	195	185	190
Gallia	165	165	165	160	160	170	165	165
Patria	165	165	165	160	160	170	165	165
Massilia	—	165	165	160	150	160	150	150
Neustria	165	165	165	160	150	160	150	150
Anglo-Italiana.								
Calabria	175	165	165	160	160	175	170	170
Perugia	175	165	165	160	160	175	170	170
Algeria	—	165	165	150	150	160	150	150
Hesperia	—	165	165	150	145	160	145	145
Bolivia	165	165	165	150	145	160	145	145
Victoria	165	165	165	150	145	160	145	145
California	—	165	165	150	140	160	—	140
Karamania	165	165	165	150	140	160	—	—
Hamburg-Amerika Linie.								
Fürst Bismarck	210	190	—	1	—	—	—	—
Palatia	—	—	—	180	185	200	185	190
Phoenicia	—	—	—	180	185	200	185	190
Sicilia	165	165	—	160	145	—	—	—
Scotia	165	165	165	160	145	—	—	—
Georgia	165	165	—	155	140	—	—	—
Giuseppe Fornari.								
Sicilian Prince	—	—	—	(a) 170	175	180	175	180
Neapolitan Prince	—	—	—	—	175	180	165	170
Trojan Prince	165	165	165	160	160	170	165	(b) 165
Spartan Prince	165	165	165	160	160	170	165	(b) 165
Tartar Prince	165	165	165	160	—	—	—	—

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Ottavio Zino.								
Equità	—	—	165	160	160	180	165	165
Attività	—	—	165	160	160	180	165	165
Società Anonima Genovese.								
Governor	—	—	—	155	155	165	160	160
Norddeutscher Lloyd.								
Lahn	210	185	185	185	195	200	195	200
Trave	210	185	185	185	195	200	195	200
König Albert	—	—	—	—	—	200	195	200
Hohenzollern	210	185	185	185	195	200	195	200
Prinzess Irene	—	—	—	—	—	200	195	200
Neckar	—	—	—	—	195	—	—	—
Weimar	—	—	—	—	—	190	185	190
Gera	—	—	—	—	—	190	185	190
Compagnia Transatlantica di Barcellona.								
Buenos Aires	175	175	175	175	175	185	175	(a) 180
Leon XIII	—	175	175	175	175	185	175	180
Manuel Calvo	—	—	—	175	175	185	175	180
P. de Satrustegui	—	—	—	—	175	185	175	180
Montevideo	—	—	—	—	175	185	175	180
Montserrat	—	—	—	—	175	185	175	180
Italia.								
Ravenna	—	—	—	—	175	190	180	180
Toscana	—	—	—	—	175	190	180	180
La Plata	—	—	—	—	175	190	180	180
Antonina	—	—	—	—	175	190	180	180

(a) Per tutti i piroscafi qui menzionati è stabilito il nolo di L. 200 per il viaggio Italia-Nuova York-Avana e di L. 225 per il viaggio Italia-Nuova York-Vera Cruz.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettore per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---

Segue **Linee degli Stati Uniti.**

(Da Genova o da Napoli a Nuova York)

Dominion Line. (Da Napoli a Boston).								
Commonwealth	—	190	190	190	(b) 190	195	190	(c) 190
New England	—	190	190	190	(b) 190	195	190*	190
Vancouver	—	—	180	180	175	185	175	175
Camboman	—	—	180	180	175	185	175	175
Navigazione Generale Italiana. (Da Palermo a Nuova Orleans).								
Manilla	—	195	195	195	195	205	200	200
Washington	—	195	195	—	195	205	200	200
Archimede	—	195	195	—	195	205	200	200
Marco Minghetti	—	195	195	—	195	205	200	200
Vincenzo Florio	—	—	—	—	—	205	—	—
La Ligure Brasiliana.								
Re Umberto	—	—	—	—	—	—	—	—
Rio Amazonas	—	—	—	—	—	170	165	(b) 165
Minas	—	—	—	—	—	—	—	—
Ercole Saviotti.								
Régina Elena	—	—	—	—	—	180	175	(b) 175
Balilla	—	—	—	—	—	175	160	165
Comp. Génér. Transatlantique (Dall'Havre a Nuova York).								
Aquitaine	—	150	150	(a) 148	(a) 150	165	155	(a) 155
Bretagne	—	150	150	148	150	165	155	155
Champagne	—	150	150	148	150	165	155	155
Gascogne	—	150	150	148	150	165	155	155
Lorraine	—	150	150	148	150	165	155	155
Savoie	—	150	150	148	150	165	155	155
Touraine	—	150	150	148	150	165	155	155
Giacomo Rossi.								
San Gottardo	—	—	—	—	—	180	160	160

(a) I noli per la Compagnie Générale Transatlantique furono approvati dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

(c) I noli stabiliti per il vettore Dominion Line comprendono il viaggio ferroviario da Boston a Nuova York per gli emigranti che ne facciano domanda.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dal vettore per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---

Linee del Brasile.

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

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita	—	—	160	—	180	200	175	180
Orione	—	160	160	—	180	200	175	180
Sirio	—	160	160	—	180	200	175	180
Perseo	—	160	160	—	180	200	175	180
Umbria	—	—	—	—	180	200	175	180
Sicilia	—	—	—	—	180	200	175	180
Sardegna	—	—	—	—	180	200	175	180
Liguria	—	—	—	—	180	200	175	180
Lombardia	—	—	—	—	180	200	175	180
Washington	165	160	160	160	170	190	165	170
Manilla	—	160	160	160	165	190	160	165
Archimede	—	—	—	—	165	190	160	165
Marco Minghetti	—	—	160	—	165	190	160	165
Piemonte	—	—	—	—	—	180	160	165
Etruria	—	—	—	—	—	180	160	165

Ottavio Zino.

Equità	165	160	160	160	165	165	160	165
Attività	165	160	160	160	165	165	160	165

Transports maritimes à vapeur.

Les Andes	165	160	160	160	165	200	160	165
Orléanais	165	160	160	160	165	200	160	165
Nivernais	165	160	160	160	165	200	160	165
Algérie	—	—	—	—	165	200	160	165
Aquitaine	—	—	—	—	165	200	160	165
Les Alpes	165	160	160	—	165	200	160	165
Provence	165	160	160	—	165	200	160	165
Italie	—	160	160	—	165	200	160	165
Espagne	—	160	160	—	165	200	160	165

PIROSCAFI	Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
-----------	--	--	--	---	---	---	---	---

Segue **Linee del Brasile.**

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

La Veloce.								
Savoia	—	160	160	—	180	200	175	180
Nord America	—	160	160	—	180	190	175	180
Duca di Galliera	—	160	160	—	180	190	175	180
Centro America	—	160	160	—	180	190	175	180
Venezuela	—	160	160	—	180	190	175	180
Duchessa di Genova.	—	160	160	—	180	190	175	180
Città di Napoli	—	—	—	—	170	190	165	170
Città di Genova.	170	160	160	—	165	180	160	165
Città di Milano	165	160	160	160	165	180	160	165
Las Palmas	175	160	160	—	165	180	160	165
Città di Torino.	—	160	160	—	165	180	160	165
Piemonte	175	160	160	160	—	—	—	—
Etruria	—	160	160	160	—	—	—	—
Ligure Brasiliana.								
Re Umberto	165	160	160	160	(a) 160	160	160	(a) 160
Rio Amazonas	165	160	160	160	160	160	160	160
Minas	165	160	160	160	160	160	160	160
Colombo (Genova-Belem) . . .	168	160	160	160	160	160	160	160
Colombo (Genova-Manaos). . .	208	185	185	185	(b) 185	185	185	(b) 185
Italia.								
Ravenna.	—	—	—	—	165	190	160	165
Toscana	—	—	—	—	165	190	160	165
La Plata	—	—	—	—	165	190	160	165
Antonina	—	—	—	—	165	190	160	165
Giacomo Rossi.								
San Gottardo	—	—	—	—	—	170	155	155

(a) I noli per la Società Ligure Brasiliana furono approvati dal Commissariato.

(b) Nolo da valere anche per i piroscafi Re Umberto, Rio Amazonas e Minas, sulla linea di Manaos.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	No i fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---

Linea del Plata.

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

Navigazione Generale Italiana.

Regina Margherita	230	—	185	185	200	230	200	200
Orione	210	185	185	185	200	230	200	200
Sirio	210	185	185	185	200	230	200	200
Perseo	210	185	185	185	200	230	200	200
Umbria	—	—	—	—	200	230	200	200
Sicilia	—	—	—	—	200	230	200	200
Sardegna	—	—	—	—	200	230	200	200
Liguria	—	—	—	—	200	230	200	200
Lombardia	—	—	—	—	200	230	200	200
Washington	—	—	—	170	190	200	190	190
Marco Minghetti	—	—	—	—	185	200	185	185
Manilla	—	170	170	—	185	200	185	185
Archimede	—	—	—	—	185	200	185	185
Piemonte	—	—	—	—	—	200	—	—
Etruria	—	—	—	—	—	200	—	—

Italia. *

Ravenna	200	170	175	175	185	210	185	185
Toscana	190	170	175	175	185	210	185	185
La Plata	200	170	175	175	185	210	185	185
Antonina	200	170	175	175	185	210	185	185

La Veloce.

Savoia	210	185	185	185	200	230	200	200
Duca di Galliera	210	185	185	185	200	210	200	200
Centro America	210	185	185	185	200	210	200	200
Venezuela	210	185	185	185	200	210	200	200
Duchessa di Genova	190	185	185	185	200	210	200	200
Nord America	—	185	185	—	200	210	200	200
Città di Napoli	—	—	—	—	190	210	190	190
Città di Milano	190	170	170	170	185	200	185	185
Città di Genova	190	170	170	170	185	200	185	185
Città di Torino	—	170	170	—	185	200	185	185
Las Palmas	—	—	—	—	—	200	—	—

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901	Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902	Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903	Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903	Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903	Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903
--	--	--	---	---	---	---	---

Segue **Linea del Plata.**

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

Ottavio Zino.							
Equità	—	—	—	(a) 165	175	175	(b) 175
Attività	✓	—	—	(a) 165	175	175	(b) 175
Società Anonima Genovese.							
Governor	—	—	—	—	170	175	170
Transports maritimes à vapeur.							
Espagne	190	170	170	170	180	200	180
Italie	190	170	170	170	180	200	180
Provence	190	170	170	170	180	200	180
Les Alpes	190	170	170	170	180	200	180
Les Andes	190	170	170	170	180	200	180
Algérie	—	—	—	—	180	200	180
Aquitaine	—	—	—	—	180	200	180
France	150	170	—	—	180	200	180
Compagnia Transatlantica di Barcellona.							
Leon XIII	190	170	170	170	180	200	180
Buenos Aires	—	170	170	—	180	200	180
Manuel Calvo	—	—	—	—	180	200	180
P. de Satrustegui	—	—	—	170	180	200	180
Montevideo	—	—	—	—	180	200	180
Montserrat	—	—	—	—	180	200	180
Giacomo Rossi.							
San Gottardo	—	—	—	—	—	185	170

(a) Nolo provvisorio approvato dal Commissariato.

(b) Nolo approvato dal Commissariato.

PIROSCAFI

Noli massimi praticati dal 2 settembre al 31 dicembre 1901
Noli approvati dal Commissariato per il 1° quadrimestre 1902
Noli approvati dal Commissariato per il 2° quadrimestre 1902
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 3° quadrimestre 1902
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 1° quadrimestre 1903
Noli proposti dai vettori per il 2° quadrimestre 1903
Noli che il Commissariato avrebbe approvato per il 2° quadrimestre 1903
Noli fissati dal Ministro degli Affari Esteri per il 2° quadrimestre 1903

Linea del Centro America.

Transatlantica di Barcellona.

Leon XIII	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Buenos Aires	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Manuel Calvo	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
P. de Satrustegui	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Montevideo	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195
Montserrat	—	—	—	—	195	(a) 200	(b) 190	(c) 195

(a) Tali noli furono proposti per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra la Società propose un nolo di L. 225.

(b) Noli che il Commissariato avrebbe approvato per Puertorico e Habana; per il prolungamento a Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello e La Guayra sarebbe stato disposto ad approvare un nolo di L. 200.

(c) Dall'Italia per Puertorico e Habana. Il nolo è fissato in lire 200 per Puerto Limon, Colon, Sabanilla, Puerto Cabello, Curaçao e La Guayra.

ALLEGATO C.

Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 1903 ⁽¹⁾.

Gennaio.

VETTORI	PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
				proposti dal vettore	fissati dal Mini- stro degli Esteri	praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Sicilia	Genova	Nuova York	200	195	190 *
	Sirio	Id.	Plata	230	200	195 *
	Lombardia	Id.	Nuova York	200	195	190 *
	Manilla	Palermo	Nuova Orleans	200	195	195
	Orione	Genova	Plata	230	200	195 *
La Veloce	Nord America	Genova	Nuova York	195	195	185 *
	Duca di Galliera	Id.	Plata	210	200	195 *
	Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	160 *
	Centro America	Id.	Plata	210	200	200
	Città di Napoli	Id.	Nuova York	195	185	175 *
La Patria	Massilia	Napoli	Nuova York	165	150	150
	Gallia	Id.	Id.	165	160	160
Anglo-Italiana	Algeria	Napoli	Nuova York	160	150	150
	Perugia	Id.	Id.	170	160	160
Hamburg-Amerika Linie	Phoenicia	Genova	Nuova York	200	185	185
G. Fornari	Sicilian Prince	Napoli	Nuova York	175	175	175
	Neapolitan Prince	Id.	Id.	175	175	175
Norddeutscher Lloyd	Lahn	Genova	Nuova York	195	195	195
	Trave	Id.	Id.	195	195	195
Transatlantica di Barcellona	Buenos Aires	Genova	Centro America	200	195	190 *
	Montserrat	Id.	Nuova York	185	175	165 *
	P. de Satrustegui	Id.	Plata	*	180	175 *
Italia	Antonina	Genova	Plata	210	185	185
	La Plata	Id.	Id.	210	185	185
	Ravenna	Id.	Nuova York	190	175	175
Ligure Brasiliana	Colombo	Genova	Brasile (Parà)	*	160	160
					185	185
	Rio Amazonas	Id.	Brasile (Manaoa)	180	160	160
Transports Maritimes	France	Genova	Plata	*	180	175 *
	Espagne	Id.	Id.	200	180	175 *
	Italie	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Cambroman	Genova	Boston	180	175	175
	Commonwealth	Napoli	Id.	190	190	190

(1) Nel presente prospetto non sono comprese le tre partenze avvenute durante il primo bimestre 1903 per regioni poco frequentate dall'emigrazione italiana (porti del Pacifico e Pernambuco).

Sono segnati con asterisco i noli effettivamente praticati, inferiori ai noli massimi fissati dal Ministro o approvati dal Commissariato per il primo quadrimestre 1903.

Febbraio.

VETTORI	PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
				proposti dal vettore	fissati dal Mini- stro degli Esteri	praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Sardegna	Genova	Nuova York	200	195	190 *
	Umbria	Id.	Plata	230	200	200
	Liguria	Id.	Nuova York	200	195	190 *
	Sicilia	Id.	Id.	200	195	190 *
	Perseo	Id.	Plata	230	200	200
	Washington	Id.	Nuova York	190	185	175 *
La Veloce	Duchessa di Genova	Genova	Plata	210	200	200
	Città di Milano	Id.	Nuova York	185	175	165 *
	Città di Genova	Id.	Brasile	180	165	160 *
	Venezuela	Id.	Plata	210	200	200
	Città di Torino	Id.	Nuova York	185	175	175
La Patria	Roma	Napoli	Nuova York	185	185	185
	Patria	Id.	Id.	165	160	160
Anglo Italiana	Victoria	Napoli	Nuova York	160	145	145
	Karamania	Palermo	Id.	160	140	140
	Calabria	Napoli	Id.	170	160	160
Hamburg-Amerika Linie	Palatia	Genova	Nuova York	200	185	185
	Phoenicia	Id.	Id.	200	185	185
G. Fornaci	Trojan Prince	Napoli	Nuova York	165	160	160
Norddeutscher Lloyd	Lahn	Genova	Nuova York	195	195	195
	Weimar	Id.	Id.	"	"	180
Transatlantica di Barcellona	Manuel Calvo	Genova	Centro America	200	195	195
	Leon XIII.	Id.	Nuova York	185	175	165 *
O. Zino	Equità	Genova	Nuova York	180	160	155 *
	Attività	Id.	Id.	180	160	160
Italia	Toscana	Genova	Plata	210	185	185
Ligure Brasiliana	Minas	Genova	Brasile	180	160	160
Transports Maritimes	Aquitaine	Genova	Plata	200	180	180
	Les Alpes	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Vancouver	Genova	Boston	180	175	175
	New England	Napoli	Id.	190	190	190 *
	Cambroman	Genova	Id.	180	175	175
Società Anonima Genovese	Governor	Genova	Plata	180	170	170

Marzo.

VETTORI	PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
				proposti dal vettore	fissati dal Mini- stro degli Esteri	praticati dal vettore
Navigazione Generale Italiana	Lombardia	Genova	Nuova York	200	193	190 *
	Sirio	Id.	Plata	230	200	200
	Archimede	Id.	Nuova York	190	175	175
	Piemonte	Id.	Id.	*	*	180
	Liguria	Napoli	Id.	200	195	195
	Marco Minghetti . .	Genova	Id.	190	175	180
La Veloce	Nord America	Genova	Nuova York	195	195	190 *
	Savoia	Id.	Plata	230	200	200
	Las Palmas	Id.	Brasile	180	165	160 *
	Città di Napoli . . .	Id.	Nuova York	195	185	190
	Centro America . . .	Id.	Plata	210	200	185 *
	Duca di Galliera . .	Id.	Nuova York	195	195	195
	Città di Milano . . .	Id.	Id.	185	175	175
La Patria	Massilia	Napoli	Nuova York	165	150	150
	Neustria	Id.	Id.	165	150	150
	Roma	Id.	Id.	185	185	185
	Germania	Id.	Id.	*	*	190
Anglo Italiana	Hesperia	Palermo	Nuova York	160	145	145
	Bolivia	Napoli	Id.	160	145	145
	Perugia	Id.	Id.	170	160	165
	Algeria	Palermo	Id.	160	150	155
Hamburg-Amerika Linie . . .	Palatia	Genova	Nuova York	200	185	190
	Moltke	Napoli	Id.	*	*	195
G. Fornari	Sicilian Prince . . .	Napoli	Nuova York	175	175	175
	Neapolitan Prince . .	Id.	Id.	175	175	180

Segue Marzo.

VETTORI	PIROSCAFI	PORTO di partenza	DESTINAZIONE	NOLI		
				proposti dal vettori	fissati dal Min- istro degli Esteri	praticati dal vettori
Norddeutscher Lloyd	Neckar	Napoli	Nuova York	»	195	195
	Trave	Genova	Id.	195	195	200
	Gera	Id.	Id.	»	»	185
O. Zino	Equità	Genova	Nuova York	180	160	165
Italia	Antonina	Genova	Plata	210	185	185
	Ravenna	Id.	Nuova York	190	175	175
	La Plata	Id.	Plata	210	185	185
Ligure-Brasiliana	Re Umberto	Genova	Brasile	180	160	160
	Colombo	Id.	Brasile Parà Manaos	» » »	160 185	160 185
	Rio Amazonas	Id.	Brasile	180	160	160
Transatlantica di Barcellona	Montevideo	Genova	Centro America	200	195	195
	Buenos Aires	Id.	Nuova York	185	175	180
	P. de Satrustegui	Id.	Plata	»	180	165 *
Transports Maritimes	France	Genova	Plata	»	180	180
	Provence	Id.	Plata	200	180	180
	Espagne	Id.	Brasile	200	165	160 *
Dominion Line	Commonwealth	Napoli	Boston	190	190	190
	New England	Id.	Id.	190	190	195
	Vancouver	Genova	Id.	180	175	175
E. Saviotti	Regina Elena	Napoli	Nuova York	»	»	170
	Balilla	Genova	Id.	»	»	165

Parere del Consiglio superiore di marina dato nell'adunanza dell'11 aprile 1903, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti, nel 2° quadrimestre 1903.

Presenti: Vice Ammiraglio GUALTERIO, Vice Presidente — Ispettore generale del genio navale MARTINEZ, membro ordinario — Contr'Ammiraglio DI BROCCETTI, membro ordinario — Direttore generale GUERCI, membro ordinario — Ispettore macchinista SANGUINETI, membro ordinario — Ispettore delle capitanerie di porto, direttore generale della marina mercantile FIORITO, membro straordinario.

*Determinazione dei noli per il trasporto di emigranti
durante il secondo quadrimestre 1903.*

Presa conoscenza della nota, con la quale il Consiglio, a termini dell'articolo 14 della legge sull'emigrazione, è chiamato a pronunciarsi circa la misura dei noli massimi da stabilirsi per il secondo quadrimestre del corrente anno, essendo accaduto, come già nei quadrimestri scorsi, che dal Commissariato dell'emigrazione non furono approvate le relative proposte dei vettori, e che questi hanno, salvo poche eccezioni, insistito nelle loro domande, anche dopo le controproposte del Commissariato;

Udita lettura dell'allegata relazione;

Vista la precedente deliberazione in data 13 dicembre 1902, e tenuti presenti i criteri sanciti con la medesima in ordine ai vari aspetti sotto cui, secondo l'opinione del Consiglio, dovrebbe essere considerata la questione, e principalmente che i noli da approvarsi non costituiscono una tariffa rigorosa, ma soltanto un massimo oltre il quale i vettori non possono spingere le loro pretese;

Il Consiglio, per non tornare su controversie già esaurite, è d'avviso che per la determinazione dei noli pel prossimo quadrimestre sarebbe opportuno prendere come punto di partenza quelli fissati dal Ministero degli affari esteri pel quadrimestre in corso.

Ritenuto quindi che, per le considerazioni svolte dal relatore, non vi sarebbero ragioni sufficienti per variare, durante il prossimo quadrimestre, i noli come sopra stabiliti pel quadrimestre in corso, all'infuori di quella che si riferisce ai nuovi aggravii portati dalla legge sull'immigrazione agli Stati Uniti, vale a dire all'aumento di tassa di un dollaro per ogni emigrante;

Visto che per tale motivo è già stato dal Commissariato stesso concesso un aumento di lire 5 sui noli per le linee che fanno capo ai detti Stati nel corso di questo quadrimestre, e ritenuto che non sarebbe il caso di limitare siffatto aumento ad alcune classi di piroscafi soltanto, come ora il Commissariato proporrebbe, poichè la tassa è pagata da tutti;

Che anzi l'aumento di lire 5 non rappresenta l'esatto rimborso della maggiore spesa a cui deve sottostare il vettore, sia per la differenza nel valore della moneta, sia perchè la detta tassa viene pagata per testa, cioè tanto per gli adulti quanto per i ragazzi, laddove il vettore percepisce il nolo intero soltanto per gli adulti;

Ritenuto d'altro canto che, conformemente al parere già espresso nella citata adunanza, nello stabilire i noli è da tenersi presente che è equo di accordare una maggiore retribuzione per le linee di maggior percorso;

Il Consiglio, associandosi alle proposte del relatore, esprime parere che il nolo per il trasporto degli emigranti durante il secondo quadrimestre 1903 sia in massima stabilito come segue:

a) per le linee degli Stati Uniti: uguale a quello fissato pel quadrimestre in corso coll'aumento di lire 5, ed anche di somma alquanto maggiore pei piroscafi migliori;

b) per le linee del Brasile: uguale a quello del quadrimestre in corso;

c) per le linee del Plata e del Centro America: uguale a quello del quadrimestre in corso, con qualche aumento pei vapori migliori, attesa la maggior durata del viaggio.

In quanto poi ai reclami avanzati da alcuni vettori pel diverso trattamento che sarebbe stato loro usato, in confronto di altri, nello stabilire i noli pei singoli piroscafi, il Consiglio non può pronunciarsi, mancandogli gli elementi necessari per farlo. Tuttavia, associandosi anche in questa parte alle conclusioni del relatore, esprime il voto che i detti reclami siano presi in esame, allo scopo di eliminare le lamentate disparità di trattamento fra i diversi vettori, sempre quando tali differenze non risultino convenientemente giustificate dalle condizioni di velocità, tonnellaggio e assetto dei piroscafi e dal trattamento igienico e di vitto fatto a bordo dei medesimi agli emigranti.

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

LA COLONIZZAZIONE E LE COLONIE ITALIANE NEL MESSICO

Relazione del cav. EGISTO ROSSI,
commissario dell'emigrazione in missione.

Nuova York, 15 febbraio 1903.

Arrivato nella capitale del Messico il 15 dello scorso novembre, mi recai nello stesso giorno dal R. Ministro d'Italia, conte G. C. Vinci, al quale spiegai lo scopo della mia missione, cioè di studiare d'accordo col Governo messicano, il quale per mezzo del suo Ministro a Roma ne fece formale richiesta al Commissariato dell'emigrazione, i mezzi più idonei a stabilire nuove colonie italiane in quella Repubblica, il cui bisogno d'immigrazione diviene ogni giorno più imperioso, non solo nelle numerose sue *haciendas*, fabbriche e miniere, ma anche nelle città, distretti, villaggi, per costruzioni edilizie e ferroviarie, lo sviluppo delle quali procede di pari passo coll'aumento della popolazione.

Dalle interviste che il nostro R. Rappresentante mi procurò sollecitamente col signor J. Y. Limantour, Ministro delle finanze, e col signor L. Fernandez, Ministro di agricoltura, fui lieto di poter subito constatare il vivo, quanto sincero desiderio del Governo messicano di fare nuovi tentativi di colonizzazione con famiglie italiane; e questa volta non più a mezzo dei soliti intermediari, gli agenti di emigrazione, che il signor Limantour mi definì i guastamestieri di tutte le imprese coloniali, ma d'intelligenza e d'accordo col Governo italiano, al quale la nuova legge sull'emigrazione ne dà i mezzi e l'autorità.

Le nostre prime discussioni caddero naturalmente sul *modus operandi* per raggiungere presto e bene il nostro scopo. E in una seduta, alla quale intervenne anche il nostro R. Rappresentante, conte Vinci, fu stabilito di comune accordo il seguente piano:

ch'io, cioè, visitassi anzitutto le colonie agricole italiane già stabilite e alcuni degli Stati messicani più indicati per la nostra emigrazione, affinché potessi subito farmi un'idea delle condizioni attuali di quelle nostre colonie, e in generale della colonizzazione nel Messico; e che, al mio ritorno, profittando anche delle impressioni ed esperienze del mio viaggio d'ispezione, si determinassero le principali questioni da trattare, senza prendere, pel momento alcun impegno definitivo.

Ristretto in questi termini lo scopo della mia missione, non tardai ad intraprendere il viaggio propostomi. A tal uopo il Ministro di agricoltura, signor Fernandez, mi muniva di lettere di raccomandazione per alcuni Governatori degli Stati, in cui intendeva recarmi, nonchè di un biglietto di libera circolazione sulle ferrovie Interoceanica e Messicana-Centrale.

Prima di partire pel mio viaggio di ispezione, chiesi al Ministro di agricoltura, da cui dipende il Dipartimento Coloniale, se si poteva darmi qualche notizia ufficiale, attendibile, circa le origini delle nostre colonie, e circa le fasi e vicende per cui esse sono passate dall'epoca nella quale vennero fondate, fino ai nostri giorni. Alla prima di queste domande si rispose, dandomi informazioni abbastanza soddisfacenti, e che qui riassumo dal breve *Memorandum* relativo alla *Colonizacion italiana en Mexico* che il Governo messicano mi procurò. Ma circa la seconda parte, che è la più importante, non seppero dirmi niente di positivo. Ragione questa di più, per andare in persona a visitare le nostre colonie.

Seppi dunque al Ministero di agricoltura che dette colonie, in numero di 6, vennero fondate dal Governo messicano negli anni 1881-83, in seguito a tre contratti, stipulati con agenti di emigrazione in Italia, e, cioè, uno col signor Francesco Rizzo di Genova, che porta la data del 5 ottobre 1881, e gli altri due colla Casa Rovatti e C^o di Livorno, del 22 marzo e del 6 dicembre 1882.

Neppure potei sapere precisamente al detto Ministero quali fossero le condizioni di questi contratti rispetto agli agenti, agli emigranti e al Governo. So soltanto, avendolo appreso dalla bocca

degli stessi coloni, che le dette agenzie fecero pagare agli emigranti per il trasporto dai porti di Genova e Livorno a Vera Cruz lire 85 in oro per posto intero, e in proporzione pei mezzi posti, non senza però qualche abuso, per cui a non pochi di essi fu fatto pagare molto di più. Così, almeno, mi si affermò.

In adempimento di questi contratti e per collocare le nuove famiglie convenientemente, il Governo messicano acquistò allora le tenute (*haciendas*) di Barret e Temilpa nello Stato di Morelos; quelle di Mazatepec, Chipilos, e Tenamantla nello Stato di Puebla; la tenuta, detta Ojo de Leon, nello Stato di San Luis Potosi, nonché i terreni di Aldana e Natividad, adiacenti alla Scuola di agricoltura nel distretto federale; un totale di 22,458 ettari, pei quali il detto Governo pagò la somma di *pesos* 169,988 ai rispettivi proprietari.

Il 17 ottobre del 1881 arrivò a Vera Cruz la prima spedizione di famiglie italiane col vapore *Atlantics* per conto della Casa Rovatti anzidetta. Un assieme di 48 famiglie, tutte dell'Alta Italia, che vennero destinate alla *hacienda* di Huatusco, a cui, dopo, fu dato il nome di Colonia Manuel Gonzalez.

Il 27 gennaio del 1882, ossia circa tre mesi dopo, arrivò a Vera Cruz la seconda spedizione, composta di 55 famiglie, parimente dell'Alta Italia, a bordo del vapore *Casus*, contrattate dallo agente signor Rizzo, e destinate dal Governo messicano alle tenute (*haciendas*) di Barret e Temilpa nello Stato di Morelos, con cui si formò la Colonia Porfirio Diaz.

Il 25 del successivo febbraio arrivò a Vera Cruz la terza spedizione col vapore *Messico*, a bordo del quale, arruolati dagli stessi agenti Rovatti e Rizzo, si trovavano circa 1200 emigranti, in gran parte lombardi, liguri, veneti e trentini. Di questo nuovo contingente, 404 vennero aggiunti alla Colonia Porfirio Diaz; 384 furono destinati all'*hacienda* di Mazatepec (Stato di Puebla) e presero il nome di Colonia Carlos Pacheco, in onore del Ministro dell'agricoltura d'allora, a cui più specialmente è dovuta l'iniziativa di tale Colonia, collocata in terreni che gli appartenevano, e che furono

venduti da esso al Governo messicano appunto per collocarvi le nuove famiglie. Il rimanente, ossia 410, furono mandati nella tenuta cosiddetta " Ojo de Leon ", nello Stato di San Luis Potosi.

Il 25 di settembre dello stesso anno (1882) arrivò a Vera Cruz l'ultima spedizione col vapore *Atlantics*, a bordo del quale, arruolati dall'agente Rizzo anzidetto, si trovavano 650 emigranti, formanti un insieme di 58 famiglie. Di queste, 38, ossia 424 persone, vennero destinate alla tenuta di Chepilos e Tenamantla nello Stato di Puebla, formando con esse la Colonia Fernandez Leal, oggi più nota sotto il nome Mina Xavier; altre 19 famiglie (un totale di 219 persone) andarono ad aumentare la Colonia già menzionata di Manuel Gonzalez in Huatusco; e la rimanente famiglia, composta di 13 individui (1), venne collocata nei terreni adiacenti alla Scuola nazionale di agricoltura del Distretto federale. Ad essa, in seguito, si aggiunsero dal Governo altre famiglie, che al loro arrivo, essendo malate, erano restate negli ospedali, e poi altre tolte dalle tenute a cui erano state inviate. Si formò così un nucleo di 26 famiglie nei terreni anzidetti, a cui venne dato il nome di " Colonia modelo de Aldana "; essa è oggi la più prospera di tutte.

Ricapitolando i rispettivi contingenti di queste quattro spedizioni, eseguite dagli agenti Rovatti e Rizzo in adempimento dei loro contratti col Governo, si ha che il totale degli emigranti italiani trasportati da essi fu, nei due anni indicati, di 2581, con cui si fondarono le sei Colonie anzidette, che descriverò ora brevemente (2).

(1) In questo, come in altri casi, s'intendono compresi nella famiglia anche i parenti in primo e secondo grado, che gli agenti di emigrazione sogliono non di rado classificare sotto lo stesso cognome o casato.

(2) In tre di queste nostre Colonie, e cioè quelle di Aldana, Fernandez Leal e Carlos Pacheco, ebbi l'onore di essere accompagnato da S. E. il conte Vinci, al quale mi è grato fin d'ora poter rendere qui le mie sentite grazie pel suo vivo interessamento alla mia missione, nonchè pei suoi buoni uffici presso il Governo, dirette a facilitarne il compimento.

I. — Colonia Aldana.

Questa Colonia trovasi, come già accennai, nel Distretto federale, nella località detta Atzacapotzalco, a circa tre miglia dalla città di Messico. In origine, si componeva di 26 famiglie, principalmente del Veneto, alle quali vennero concessi dal Governo 4 ettari e mezzo di terreno per ciascuna. Toccarono loro i peggiori terreni; ma viceversa la loro vicinanza alla capitale rendeva i terreni stessi fin d'allora molto superiori in valore ai migliori, che furono dati alle altre Colonie.

Quei terreni, oltre ad essere in gran parte infiltrati di salnitro, erano anche attraversati qua e là da paludi e pantani. Quei bravi coloni dovettero cominciare col prosciugarli, mediante fognature, canali, argini, opera faticosissima, specie nella stagione delle piogge. Il Governo messicano accordò loro per due anni una *peseta* al giorno per ogni adulto, e mezza *peseta* pei ragazzi sotto i 12 anni, affinché potessero accudire a tale penosa impresa, senza morir di fame. Dopo aver lavorato tutto il giorno alla campagna, erano costretti a venire in città a passare la notte. Ci vollero parecchi mesi prima di potere piantare le tende in mezzo alla Colonia, costruirvi capanne, o poveri tuguri. Ma *perseverando vincitur*; e le paludi essiccate formano oggi delle belle praterie, dove pascolano numerose mandre, proprietà dei nostri coloni, e dove intorno alle case di pietre e di mattoni si estendono a perdita d'occhio campi di maiz e di *alfalfa* (erba medica) e di biade.

Non tutti naturalmente poterono resistere all'improbo lavoro del prosciugamento. Alcuni morirono, altri emigrarono altrove. Ma i superstiti raccolgono oggi il frutto della loro costanza ed abnegazione, essendo tutti in condizioni più o meno di agiatezza. Onore a questi valorosi pionieri, le cui famiglie, ridotte a poco più di 10, si accrebbero in questi ultimi anni a 20, grazie alle

nascite e matrimoni tra gli stessi coloni. Ne do qui il nome e la provenienza, quali potei raccogliarli dal capo della Colonia:

Famiglia di Antonio Coppe

» Jacopo Zanatta

» Luigi Zanatta

» A. Zanatta-Basala

» Angelo Zanatta

» Ernesto Zanatta

» Giuseppe Zanatta

» Giovanni Zanatta

» Giuseppina Zanatta

» Carlo Zanatta

» Bartolo Plona

» Luigi Occelli

» Antonio Montagner

» Pellegrino Montagner

» Fratelli Carraro

» Giuseppe Della Longa

» Giordano Della Longa

» Eugenio Vittoretto

» Giuseppe Giovannini - di Trento.

» Ernesto Gasparri - di Parma.

della provincia di Treviso.

di altre provincie del Veneto.

Tutte queste famiglie hanno pagato il loro debito col Governo. In questo debito, come è noto, si comprendono, oltre al terreno, il rimborso della *peseta*, che percepirono per due anni, e il prezzo degli strumenti agricoli, semente, bestiame, che a questa, come alle altre Colonie, vennero anticipati dal Governo messicano alla condizione di rimborsarne il costo in rate annuali, dopo i primi raccolti, e dentro lo spazio di 10 anni.

La coltivazione dei prati artificiali è la principale risorsa di questa Colonia, che può perciò alimentare numerose mandre, e dedicarsi alla produzione del latte, burro e formaggio, ma specialmente del latte, che vende in città, da cui dista mezz'ora di cammino, a prezzi molto remuneratori i quali hanno permesso, di accumulare una discreta fortuna a più di una di quelle famiglie, tra cui citerò la famiglia Coppe, nella cui casa, come in quella dei fratelli Zanatta, ebbi il piacere di essere ospite.

Antonio Coppe, che oggi ha passato la sessantina, è della provincia di Treviso, e si stabilì nella Colonia nel marzo del 1882 con moglie e sei figli. Oggi è vedovo con soli tre figli e possiede 80 ettari di terreno, 130 vacche e vitelli, 42 suini, 7 cavalli, 5 muli e parecchio bestiame ovino; cominciò la sua carriera coi soli quattro ettari e mezzo di terreno concessi dal Governo, e nelle condizioni che ho accennate. Produce 350 litri di latte al giorno, che vende consegnato nelle stalle, a 95 *centavos* al decalitro. La sua proprietà, dove oltre all'*alfalfa*, coltiva maiz, fagioli, lenti, piselli, ed altro, e dove impiega per proprio conto 20 Indiani al giorno nella stagione della semina e del raccolto, si stima valere 170 mila *pesos*. Ignoro se questa stima sia giusta, ma so di certo che Antonio Coppe non la darebbe per meno, secondo quanto mi ripeté più volte.

Segue in ordine d'importanza la famiglia di Jacopo Zanata, parimente di Treviso, dal cui ceppo si sono formate varie altre famiglie, grazie ai matrimoni dei suoi numerosi figli con donne compaesane. Ad essi il vecchio genitore cedette una porzione dei suoi terreni, e tutti sono oggi agiati proprietari, oltre che di terre, di case e stalle piene di armenti.

La Colonia Aldana ha anche discrete scuole elementari, e ultimamente si è costruita una nuova chiesa. Concludendo, dirò che la prosperità di essa è dovuta a circostanze eccezionali, alla sua vicinanza alla metropoli messicana, senza di che avrebbe indubbiamente sortito un esito dei più infelici, date le condizioni del suolo e le altre difficoltà, contro cui dovette accanitamente combattere nei primi anni della sua esistenza.

2. — Colonia Fernandez Leal.

Molto più numerosa, ma assai meno prospera dell'Aldana, trovasi la Colonia Fernandez Leal (oggi ribattezzata col nome di Francesco Xavier Mina) nello Stato di Puebla, a due ore da Cholula, nella località detta Cepillos. Essa venne fondata nel 1882 con circa 38 famiglie dell'Alta Italia, tra cui molti Lombardi e molti Veneti, un insieme di 424 persone, che fecero parte della spedizione

imbarcata sul vapore *Atlantics*, e arrivata, come ho detto, a Vera Cruz il 23 settembre 1882. A questo contingente si aggiunsero nel giugno dell'anno successivo altre 20 famiglie, tolte alla Colonia Porfirio Diaz (che ebbe una vita effimera, disfacendosi dopo pochi mesi di esistenza per ragioni che vedremo più innanzi), formanti un insieme di altre 100 persone.

A queste 58 famiglie originarie vennero accordati dal Governo sei ettari di terreno per ciascuna, più gli attrezzi rurali, le sementi, alcuni capi di bestiame e una *peseta* al giorno per gli adulti e mezza per i minorenni, durante tutto il tempo necessario alla sistemazione della Colonia, cioè fino ai primi raccolti. Ma sfortunatamente il terreno, pur non avendo il salnitro e le paludi e i pantani di quello di Aldana, era ciò nonostante molto povero e tale resta anche oggi, a segno che una famiglia alquanto numerosa non può campare sovra un lotto dell'estensione sopra indicata. Da ciò il fatto che tutte queste famiglie, meno sette, non hanno ancora pagato il loro debito al Governo; e queste sette si sostiene abbiano potuto pagarlo, non coi guadagni e risparmi dell'azienda, ma con denari venuti dall'Italia, o altrimenti lavorando fuori della Colonia.

Stentando a prestarvi fede, decisi di interrogare qualche capo di famiglia. Ne feci quindi convocare parecchi nella *tienda* (magazzino di commestibili) di certa Maria Colombo, milanese, vedova con otto figli, dove ha il suo ritrovo giornaliero una gran parte della Colonia. Alla mia domanda: come fosse avvenuto che in vent'anni nessuno di essi avesse potuto ancora saldare il debito col Governo, mi risposero in pieno coro che la colpa era dei terreni in gran parte sassosi e arenosi, e quindi poverissimi di elementi produttivi, a segno che, anche quando i raccolti vanno bene, non danno abbastanza per il mantenimento di una famiglia. Aggiungasi che la località di quella Colonia trovasi nella zona cosiddetta *fria*, nella quale la produzione è limitata alla stagione delle piogge, che va dal maggio all'ottobre, mentre negli altri mesi non è possibile avere prodotto di sorta. Inoltre, non di rado, i raccolti vengono danneggiati o distrutti da geli o siccità. Così anche nell'anno della

mia visita (dicembre 1902) i raccolti del grano e del maiz andarono per gran parte rovinati; il primo a cagione di un gelo serotino nel maggio, che lo distrusse in erba appena spuntato; il secondo per una siccità nel mese di luglio, veramente eccezionale, cadendo questo mese nella stagione delle piogge. Per le stesse ragioni ebbero a soffrire altri prodotti, tra cui le patate e i fagioli, che formano uno dei principali alimenti dei coloni.

In certe annate molte famiglie non avrebbero abbastanza da vivere, se non andassero a lavorare fuori della Colonia. Infatti avviene oggi comunemente che i figli degli antichi coloni, pur abitando nella Colonia, si rechino giornalmente a lavorare nelle fabbriche, nelle fattorie agricole di Messicani e sulle ferrovie, ritornando nella Colonia alla sera per dormire. Anzi, anche quando potrebbero lavorare nei propri campi, preferiscono non di rado andare a giornata fuori, ed impiegare invece la mano d'opera degli Indios per la coltivazione del podere paterno. Ciò pare strano, ma si spiega col fatto che agli Indios danno due o tre *reales* al giorno (da 25 a 30 *centavos*) per i lavori dei campi, mentre i salari che i figli dei coloni percepiscono, lavorando fuori nel modo anzidetto, si aggirano tra uno e mezzo e due *pesos*.

I prodotti di questa colonia sono principalmente grano, maiz, patate, fagioli, nonché l'allevamento di bestiame per il macello e per la produzione di latte e formaggio, che vengono venduti nel vicino mercato di Cholula, oppure nella città di Puebla, che trovatisi a due ore di tramvia da quest'ultima località.

Per le condizioni poco fertili del terreno distribuito a questa Colonia, poche sono le famiglie che hanno potuto aumentare i loro lotti originari. Si è nel passato richiesto più volte il Governo messicano di ingrandire il lotto di ciascuna, portandolo da 6 a 12 ettari, affermando molti padri di famiglia che tale sarebbe la quantità di terreno, su cui in detta località potrebbe vivere una famiglia di 5 o 6 persone. Ma il Governo non acconsentì mai a questa domanda, forse perchè non poteva disporre di altro terreno in quella località e forse anche perchè, non essendo stato

rimborsato del prezzo dei primi 6 ettari, non voleva rischiarne altri 6. Del resto il Governo, convinto della fondatezza e ragionevolezza dei reclami di questa Colonia, non ha fatto fin qui pressioni o minacce di sorta per esigere il pagamento del terreno e il rimborso delle altre spese, sebbene abbia fatto più volte capire che non è disposto a rinunziarvi.

Intanto il titolo di proprietà non è stato dato che alle poche famiglie che hanno pagato l'intero loro debito: e di ciò non è da dar biasimo al Governo. Se non che, coll'aumentare inevitabile della popolazione della Colonia, senza un proporzionale aumento di terreno, avverrà immancabilmente questo: che invece di una colonia di possidenti, o *freeholders*, avremo ivi presto un'accozzaglia di fittavoli e di braccianti, e col tempo più di questi ultimi che dei primi. Vorrà il Governo messicano permettere questa adulterazione del suo piano originario?

Tuttavia, malgrado le deficienze e strettezze economiche più sopra notate, anche questa Colonia gode di un relativo benessere. Tutti lavorano in un modo o in un altro, mi diceva il suo presidente, Martini Giovanni, un robusto vecchietto di Treviso, che venne coi primi pionieri e che assistè a tutte le vicende di questa Colonia, in cui oggi bene a ragione occupa il primo posto. Non troverebbe, mi soggiungeva, un accattone neppure a pagarlo, e di questo ebbi la riprova, quando mi provai ad offrire del denaro ad un colono dei più laceri, con apparenza marcata di mendicante, ma che, con mia sorpresa, mi domandò se doveva darlo a qualche altro. Alcuni Italiani di questa Colonia posseggono *tiendas* di qualche importanza, ossia negozi di salami, carni macellate, civaie e altri commestibili. Tra esse citerò, oltre a quella della vedova Colombo, più sopra menzionata, le *tiendas* di Giovanni Galeazzi di Novara, e di Angelo Spezia della Liguria, due emigranti dell'epoca della fondazione della Colonia, e che oggi posseggono una discreta fortuna.

Le 60 famiglie originarie, pel solo fatto delle nascite e dei matrimoni, si avvicinano oggi a 100, di cui molte con 4, 5, 8 figliuoli.

Al mio arrivo nella Colonia (era di domenica), fui talmente sorpreso dallo sciame dei ragazzi, che non potei resistere alla tentazione di fotografarne alcuni gruppi.

Questo considerevole aumento nella popolazione della Colonia Fernandez Leal, il cui numero, secondo il presidente sig. Martini summenzionato, supera oggi i 500, malgrado le diserzioni di molti, sta a dimostrare ancora una volta il vigore e la vitalità della razza italiana anche fuori di casa.

3. — Colonia Carlos Pacheco.

Questa Colonia trovasi pure nello Stato di Puebla; ma a differenza della precedente, che è situata, come ho già detto, nella zona *fria* (nel Messico alcuni Stati sono così vasti da racchiudere nei loro confini tutte e tre le zone), questa di Carlos Pacheco si trova, per così dire, quasi a cavaliere delle due zone *templada* e *caliente*. Certo nessuna delle 6 Colonie la vince per fertilità di terreni, neppure quella di Huatusco, che molto le si avvicina sotto questo rispetto, e di cui discorreremo più innanzi.

Fu fondata con parte della spedizione del vapore *Messico*, che salpò da Genova il 18 gennaio del 1882 ed arrivò a Vera Cruz il 25 del successivo febbraio. Immaginarsi 38 giorni di mare! E non meno di 30 o 35 giorni ci misero tutte le altre spedizioni più sopra indicate.

Una memoria del Governo messicano dice che di questa spedizione del vapore *Messico*, 100 famiglie, quasi tutte lombarde, vennero, al loro arrivo in Vera Cruz, destinate a questa Colonia, la cui località, nel distretto di Mazatepec, dista circa una giornata dalla città di Puebla, ma il viaggio per andarvi ricorda quelli di Terra Santa. Infatti mi occorsero 5 giorni di ferrovia da Puebla a Saragozza; due giorni e mezzo di diligenza da Saragozza a Tlaltlauqui, e 8 ore di cavalcatura da quest'ultima località al Distretto di Mazatepec surriferito, dove si giunge attraversando montagne e burroni (*barrancas*) d'ineffabile bellezza tropicale.

Per ragioni che dirò in appresso le 100 famiglie di questa Colonia si ridussero, dopo qualche tempo, a sole quattro che sono quelle attuali, tutte in discrete condizioni, e di cui riproduco qui i nomi:

Luigi Lemini, d'anni 52, Ligure, ammogliato con 7 figli.

Battista Borsani, d'anni 51, Lombardo, ammogliato con 7 figli.

Giuseppe Moroni, d'anni 46, della provincia di Milano (San Vittore Olona), ammogliato, con 8 figli.

Domenico Nani, d'anni 34, di Belluno, ammogliato, con 8 figli.

Stante il loro numero così limitato, non mi fu difficile di riunire tutti questi capi di famiglia nella casa di Luigi Lemini per udire dalla loro stessa bocca le vicende di questa colonia una volta così numerosa, della quale queste quattro famiglie si possono considerare come le sole superstiti, e, in pari tempo, testimoni di tutte le sue peripezie.

Come già dissi, le famiglie assegnate alla Colonia Carlos Pacheco erano principalmente lombarde, come le classifica il Dipartimento coloniale del Messico. Dai coloni poi appresi che in maggioranza erano composte di operai di fabbriche, filande, cotonifici, lanifici e via dicendo. Agli agenti di emigrazione in Italia, come si vede, interessava solo di intascare la commissione del Governo messicano.

Quando la spedizione arrivò sul luogo, sfortunatamente non era stata ancora fatta dal Governo la divisione dei lotti, nè costruito, non dico le case, ma neppure le solite rozze capanne. Perciò la maggioranza di questi emigranti, ad eccezione delle donne malate o con fanciulli, che vennero rifugiate sotto qualche tenda o capanna improvvisata, dovette dormire per qualche tempo allo scoperto. Trascorsero varie settimane prima che la Colonia fosse sistemata, durante le quali il Governo somministrò ai coloni la solita *peseta*.

Per famiglie veramente agricole abituate alle strettezze e privazioni della vita dei campi, non occorre che un po' di pazienza per tollerare un tale stato di cose. Ma altrettanto non poteva aspet-

tarsi dagli operai abituati al lavoro delle fabbriche ed ai comodi della vita cittadina, e che erano stati indotti ad emigrare dalle solite fantasmagoriche promesse e ciarlatanerie degli agenti di emigrazione, che avevano dipinto loro come un vero Eldorado le nuove terre che andavano ad abitare. Quale disinganno dovettero provare perciò quelle turbe di operai lombardi al giungere in Mazatepec! Non case di pietre o mattoni, non gli *chalets* svizzeri fatti loro sperare e sognare in Italia dai soliti trafficanti di carne umana, ma poveri, miserabili abituri fatti di pali, frasche e paglia; non terre in abbondanza con produzione quasi spontanea, ma lotti di soli 5 ettari, ancora da dissodare, vangare, seminare; per cui occorreva aspettare per buoni sei mesi i risultati del pesante lavoro, durante i quali, essendo allora la stagione delle piogge, le cateratte del cielo si aprivano ogni giorno per parecchie ore, allagando quasi la terra e immergendo uomini e case in un'atmosfera calda, umida e vaporosa, come quella di un bagno turco. Presto, però, le fatiche dei coloni sono ampiamente remunerate. La vegetazione avviene in modo meraviglioso, quasi a vista d'occhio; in poche settimane si decide del raccolto. Ma quanti parassiti bisogna combattere perchè la messe buona non sia soffocata dalla cattiva, a cominciare dalla flora, che tutto invade e tutto ricopre! Aggiungasi a ciò, uno sciame perpetuo d'insetti, che mettono a dura prova la pazienza del lavoratore dei campi, specie se non abituato alle loro fastidiose punture.

Immaginarsi quindi che cosa dovettero soffrire quegli operai lombardi, avezzi prima alla spola, costretti a lavorare colla vanga e col piccone sotto piogge torrenziali, senza una casa dove ripararsi, almeno la notte, in mezzo a un'atmosfera oltre ogni dire snervante e senza nessuno di quei comodi della vita cittadina, a cui erano stati abituati sino dall'infanzia. A queste loro tribolazioni si aggiunsero presto anche quelle morali; cioè gli abusi e le ingiustizie del direttore della Colonia, che li trattava come fossero suoi sottoposti, e spesso con modi brutali, che non tardarono ad alienargli le simpatie di tutta la Colonia, e più specialmente degli operai lom-

bardi, che cominciarono a ribellarsi, fuggendo altrove. Motivo di grave scontento era anche il fatto, si dice, che non vennero dal direttore distribuite ai coloni tutte le provviste che prescriveva il contratto; a tutti venne dato qualche strumento e qualche capo di bestiame, ma a nessuno l'intero assetto pattuito col Governo. E fui assicurato da quei coloni che la colpa non era di questo ultimo, che mantenne pienamente le sue promesse, ma del direttore. Devo anzi notare qui incidentalmente che in tutte le Colonie da me visitate ebbi a udire gravi lagnanze contro le rispettive direzioni, affidate non di rado ad uomini o non idonei, o violenti o rapaci!

Non è quindi da far meraviglia se 33 famiglie di questi lombardi, dopo pochi mesi di soggiorno nella località di Mazatepec, mandarono collettivamente una petizione al Governo per essere traslocate altrove. E il Governo dovette riconoscer giusta la loro domanda, e acconsentì al loro trasloco nel villaggio di Tetelle, nel distretto di Tlatlauqui, dove fece loro migliori condizioni sotto tutti i rispetti. Ma ciò non ebbe nè poteva avere la virtù di cambiare la natura dei coloni, non fatti per vivere alla campagna, nè dotati delle qualità fisiche e morali per tollerare gli inconvenienti inseparabili da ogni impianto coloniale. Perciò anche in Tetelle le dette famiglie non stettero che un anno. Dopo si sbandarono qua e là, senza che si sia mai potuto sapere con certezza dove andassero a finire. E questo fu il principio della fine di tutta la Colonia. Infatti dopo qualche anno, sorsero nuovi malumori in essa, per inadempimento di patti, ma soprattutto per i soliti abusi da parte del direttore. E il risultato fu che tra il 1888 e il 1890 tutte le altre famiglie abbandonarono alla spicciolata la Colonia, meno le tre surriferite, a cui ultimamente si aggiunse un'altra famiglia, quella di Domenico Nani, summenzionata, proveniente da Cepillos nello Stato di Puebla.

Qualcuno mi dirà: perchè non andarono via anche quest'ultime tre? Io stesso mi feci questa domanda e la girai alla parte interessata, la quale ebbe a dirmi che, grazie a speciali impedimenti, non poterono seguire la corrente, ma che non avrebbero tardato a farlo se il Governo, visto il cattivo esito del suo impianto, non avesse

usato ogni specie di riguardi verso le tre famiglie rimaste. Infatti nessuna di esse ha pagato ancora interamente il terreno e rimborsato le altre spese. E nessuno, credo, al Ministero del *Fomento* penserebbe per un istante ad espropriarle. Sono quattro famiglie patriarcali, modello di operosità e di onestà, e che sperano sinceramente di soddisfare il loro debito un po' alla volta.

Il terreno fu venduto loro dal Governo a *pesos* 15 l'ettaro. Il lotto originario di 6 ettari fu portato, a richiesta dei coloni, a 12 ettari per ciascuna delle quattro famiglie, che vi coltivano maiz, riso, zucchero, caffè, tabacco, vainiglia ed altri prodotti.

Al momento della mia visita, la famiglia Lemini aveva pagato solo *pesos* 40, e le altre due molto meno, su un debito totale di *pesos* 180 per ciascuna.

Il valore dei rispettivi poderi è discretamente aumentato in seguito alle colture introdottevi, e, appena le famiglie potranno saldare il debito e ritirare i titoli di libera proprietà dal Governo, ciascuna di esse disporrà di una piccola fortuna. Il Lemini mi ripeté più volte che i suoi 42 ettari non li venderebbe oggi per meno di 8000 *pesos*; e credo che lo stesso valore, su per giù, sia da attribuirsi agli altri lotti.

4. — Colonia Manuel Gonzalez.

Condizioni di suolo e di clima sotto molti rispetti simili a quelle or ora descritte si riscontrano nella Colonia di Huatusco (Stato di Vera Cruz), che è, dopo l'Aldana, la più prospera. Situata a pochi passi dalla zona *caliente*, gode di un clima eccellente sotto tutti i rapporti, e la fertilità dei suoi terreni non lascia nulla a desiderare. Vi si coltiva di preferenza il caffè, che rende, si dice, più dello zucchero e di qualsiasi altro prodotto. Sebbene sia quasi sempre indicata col nome di Colonia di Huatusco, essa trovasi 10 miglia distante da questo villaggio.

Appena arrivato in questa Colonia, adunai i principali capifamiglia nella casa del signor Santo Lazzeri, ricco proprietario

che venne ad incontrarmi alla stazione di Camaron, insieme a 4 *Rurales* (guardie a cavallo) per ordine del *Jefe* politico di Huatusco, al quale come pure al Governatore di Vera Cruz rendo qui vivi ringraziamenti per le cortesie addimostratemi durante la mia visita a questa Colonia, dove fui accolto con vero giubilo (io ero il primo impiegato del Governo italiano comparso tra loro) da quei bravi nostri connazionali, di cui già una deputazione a cavallo era venuta ad incontrarmi a mezza strada nel pittoresco costume messicano, parlandomi un italiano più difficile per me dello spagnolo (1).

Tra i molti capi-famiglia, da me radunati in detta casa, menzionerò i seguenti, come quelli che mi dettero le maggiori e più attendibili informazioni:

Vincenzo Castellani, con moglie e 12 figli,	di Belluno
Antonio Nicoletto, ammogliato con 13 figli,	» »
Onorato Pitol, con moglie e 8 figli,	» »
Luigi Croda, con moglie o 7 figli,	» »
Agostino Domenico, ammogliato,	» »
Filippo Bertani, con moglie e 4 figli	» Milano
Giovanni Parisi, con moglie e 7 figli,	» Trento
Annibale Pederzini, con moglie e 4 figli,	» »
Santo Lazzeri, con moglie e 8 figli,	» »

(1) Al presidente signor Lazzeri summenzionato, nella cui casa fui ospite, devo pure speciali ringraziamenti per le sue cortesie a mio riguardo. Egli volle anche inviare a nome della Colonia il seguente telegramma al R. Ministro:

Colonia M. Gonzalez, Huatusco 10 dicembre 1902.

Sr. Ministro de Italia en Mexico

Muy gratos de la presencia del Señor Comissario Gobernatorial, Cav. E. Rossi, enviamos a V. E. respetuosos saludos, haciendo votos para que pronto podamos tener la honra de ver a V. S. entre nosotros.

Firmato: SANTO LAZZERI.

S. E. il Ministro rispondeva nel seguente modo:

Sr. Santo Lazzeri, Colonia Italiana Huatusco

11 dicembre 1902.

Siento no haber podido acompañar Cav. Rossi, saludo prometiendo U. S. visitarlos otra ocasion.

Firmato: VINCI.

Queste famiglie sono tra le più autorevoli della Colonia, delle cui vicende furono testimoni, avendo fatto parte di essa fin dal suo nascere.

La Colonia Manuel Gonzales, come si è visto, fu fondata nel 1881-82 colle due spedizioni dei vapori "Atlantics" e "Messico". La prima salpò da Genova il 17 di settembre del 1881 e arrivò il 19 del successivo ottobre in Vera Cruz; di essa 423 emigranti, al loro arrivo in quest'ultimo porto, vennero fatti proseguire per Orizaba, donde, dopo pochi giorni di riposo, per la via di Cameron si diressero a Huatusco. Alcuni particolari di questo arrivo, che appresi dalla bocca dei coloni, non sono senza interesse. Il Governatore di Vera Cruz, temendo che il vomito nero potesse colpire quegli emigranti, ordinò, appena arrivati, che nessuno scendesse a terra per mangiare nelle solite baracche improvvisate; fece uccidere dei bovi e mandò la carne a bordo. Dopo che ebbero mangiato, vennero fatti subito sbarcare e partire colla ferrovia Messicana per Orizaba, dove, sotto la guida di un commissario del Governo, furono alloggiati nei quartieri di San Antonio, in locali ben puliti e ben ventilati, e dove stettero fino al 1° novembre. Il Governo dice che ciò fu fatto per far riposare gli emigranti dalle fatiche del viaggio di mare; gli emigranti invece, ossia i coloni, con cui parlai io, dicono che fu perché non si sapeva ancora dove mandarli. Però durante detta sosta furono trattati bene: caffè e pane la mattina; minestra di fagioli e carne a mezzogiorno; la sera di nuovo minestra o legumi, pane e caffè.

Da Orizaba ripartirono il primo novembre per Cameron e quindi con marcie e tappe faticose, trascinandosi dietro le famiglie e i bagagli, arrivarono a Matlaluca, un'azienda di antica fama, dove passarono la notte, ripartendo la mattina seguente pel luogo detto il *Rifugio*, che dista poche miglia da Huatusco, dove giunsero verso la sera dello stesso giorno. Tutti si aspettavano di trovare ogni cosa già preparata, e di potere finalmente riposare nella propria casetta circondata dai terreni, pronti per la semina. Invece i terreni destinati alla Colonia non erano stati ancora divisi in lotti: di case

o capanne neppure l'ombra. Quando da Huatusco i capi-famiglia furono condotti sul luogo della futura Colonia, vennero consigliati a lasciare le famiglie in quest'ultimo villaggio, non essendovi modo di accamparle in quella specie di selva selvaggia, quale dicono fosse in origine la terra loro concessa. Infatti occorsero sei mesi di faticoso lavoro per sistemare alla meglio la Colonia, durante i quali le famiglie dei coloni vivevano in Huatusco accampate sotto tende. Quando finalmente furono trasportate nell'*hacienda*, le case che si dettero loro erano formate di pochi pali con tetti di paglia. Sembravano dei baldacchini e con questo nome vennero battezzate dai coloni. Nella stagione asciutta meno male, ma, durante quella delle piogge, non erano sufficiente riparo.

Dieci ettari di terreno vennero assegnati a ciascuna famiglia, e mentre il contratto del colono col Governo stabiliva che si desse loro un paio di bovi, un cavallo, due galline e un gallo e gli istrumenti agricoli più necessari, a cominciare dall'aratro, esse non ricevettero che un mulo, qualche gallina, e pochi attrezzi rurali.

Venni assicurato che il Governo non mancò ai suoi patti, ma che il direttore della Colonia non fece il suo dovere. Ciò sollevò una vera indignazione tra i coloni, e il risultato fu che 22 famiglie di questa prima spedizione lasciarono Huatusco, dirigendosi alla città di Messico, dove alcuni coloni trovarono lavoro come braccianti in altre *haciendas* dei dintorni; altri si dettero a fare i venditori ambulanti. Non pochi rimpatriarono poco dopo, o si recarono altrove.

Della prima spedizione in questa Colonia non restano oggi che 12 famiglie, tra cui quella del milanese Filippo Bertani, che, dopo avere ramingato pel Messico qualche tempo coi suoi compagni di sfortuna, ritornò a Huatusco, dove aveva lasciato parenti ed amici e dove, acquistando un po' di terreno e coltivandolo per proprio conto, potè dopo qualche anno migliorare le sue condizioni, come le migliorarono tutte le altre famiglie che ebbero la virtù di restare nella Colonia, malgrado le deficienze e le difficoltà accennate.

Come già fu detto, questa Colonia venne tosto rinforzata con parte della spedizione trasportata dal vapore *Messico*, partito il 26 gennaio e arrivato a Vera Cruz il 25 del successivo febbraio del 1882, con un carico di circa 1200 emigranti, in massima parte della Lombardia, del Veneto, del Piemonte, della Liguria e alcuni pochi del Trentino.

Questa spedizione, appena arrivata a Vera Cruz, fu fatta partire per Orizaba, dove venne trattenuta ben 15 giorni prima che il Governo deliberasse come distribuirla e dove collocarla. Finalmente una parte venne diretta nello Stato di San Luis Potosi, un'altra a Barrett, nello Stato di Morelos, e il resto mandata ad Huatusco, dove pure si mandarono nell'ottobre successivo altre 19 famiglie provenienti pure dall'Alta Italia, e facenti parte della spedizione del vapore *Atlantics*, partito il 25 agosto da Genova e arrivato a Vera Cruz il 25 settembre. Il rinforzo dato con questi due nuovi contingenti si fa ascendere a una trentina di famiglie, alle quali furono assegnati 5 ettari di terreno invece dei 10 assegnati alle altre della prima spedizione.

Quanto alla natura dei terreni concessi a questa Colonia, non si ebbe nessuna lagnanza, essendo stati trovati generalmente buoni dai coloni, ai quali però si fecero pagare prezzi relativamente alti. I migliori tra essi furono fatti pagare 25 *pesos* l'ettaro e in nessun caso meno di *pesos* 15. Malgrado ciò, tutti i coloni di Huatusco poterono saldare il loro debito col Governo prima del tempo prescritto, e cioè in un periodo di circa 6 anni, non solo, ma oggi non vi ha famiglia che non possieda qualche lotto di più. In generale si può dire che i possedimenti attuali delle famiglie siano in media di 15 ettari. Molte sono quelle che ne hanno più di 20. La famiglia di Agostino Domenichi e fratelli mi affermò di possederne 200. Il valore della proprietà, stando a quanto mi fu detto dagli stessi coloni, sarebbe anche in sensibile aumento. I lotti che originariamente avevano un valore di 25 *pesos*, si potrebbero vendere oggi anche a 200.

Il prodotto principale è il caffè. Lo zucchero venne in parte

abbandonato, perché di minor reddito del caffè, che nella Colonia di Huatusco cresce in modo veramente meraviglioso. Si direbbe che le migliori piantagioni di caffè si trovino in quella colonia.

Una famiglia che abbia 20 ettari ricava in media annualmente 200 quintali di caffè, che, venduti a 20 *pesos* il quintale, danno un provento lordo di 4000 *pesos*. Le spese di produzione per quintale si calcolano in media a 7 *pesos*. Si usa, specie per la zappatura e lavatura delle bacche di caffè, la mano d'opera degli *Indios*, i quali sono retribuiti con mezzo *peso* al giorno, salario più alto di quanto si accorda loro altrove. Come si vede, il margine del profitto è abbastanza notevole, per cui, oltre a nutrirsi bene, i coloni possono fare sensibili risparmi, che vengono quasi sempre investiti in terreni. Una banca di risparmio non farebbe che magri affari in questa Colonia.

Le spese per vitto e vestiario di una famiglia composta di 6 persone, cioè moglie, marito e 4 figliuoli, si calcolano in media a 6 dollari per settimana, mangiando carne due volte al giorno, a pranzo e a cena, e la mattina caffè con latte. Molti commestibili, come legumi, civaie, frutta, uova, galline, formaggio, sono prodotti della propria azienda e non entrano nel calcolo della media surriferita.

Le case sono talune in legno, e talune in pietre e mattoni. Si compongono generalmente di un salotto, 2 camere e una cucina. Le prime si possono costruire con una spesa di 200 *pesos*, il legno essendo molto a buon mercato. Ma le altre sono più care.

Trovai l'interno delle case generalmente molto pulito, alcune non senza eleganza e certe comodità, che si crederebbe di trovare solo in città. Due cose poi contribuiscono al benessere di questa Colonia: il clima, che anche nel colmo dell'estate raramente passa i 35 gradi, malgrado la vicinanza della *tierra caliente*, e l'acqua, che è davvero eccellente, per cui rare vi sono le malattie. La mortalità nel Municipio di Zentla, di cui fa parte la Colonia ita-

liana, sopra una popolazione di 3500 persone tra Italiani e Messicani, non è di più di 3 o 4 persone al mese. A differenza della colonia di Cepillos (Stato di Puebla) in Huatusco, nessuno di quei nostri coloni sente il bisogno di andare a lavorare fuori. Le famiglie, appena un figlio o figlia passa a nozze, gli assegnano come dote una parte dei loro terreni. Il numero delle famiglie originarie, cioè di quelle che vi restarono delle tre spedizioni soprariferite, e che erano circa 40, è aumentato oggi a 59, come risulta dai registri del Municipio di Zentla. Di esse una gran parte hanno 7, 8, 10 e perfino 12 figliuoli, e quasi tutte in buone condizioni sociali. Questa è dopo l'Aldana, la Colonia, che ha riportato maggior successo.

5. — Colonia Diaz Gutierrez.

Non così liete, sebbene in generale discrete, trovai le condizioni della Colonia italiana Diaz Gutierrez, che trovai a poche miglia dalla città di Maiz nello Stato di San Luis Potosi. Le famiglie di questa Colonia furono in origine più di 100, formate per la maggior parte colla spedizione del vapore *Messico* nel modo che si è visto. Erano in gran parte lombarde, venete e trentine. Dopo essere state per qualche tempo in Orizaba, furono fatte partire per San Luis Potosi, senza che si fosse ancora deciso in quale *hacienda* collocarle, e dovettero quindi mutare di sede più volte. Basti dire che, partite da Orizaba il 25 di aprile, vennero inviate nell'*hacienda* di San Antonio Guascaman, distante 30 leghe dal sito attuale, dove stettero fino al 15 maggio, accampate alla meglio in attesa di finale destinazione. Pare che il Governo non andasse d'accordo col proprietario di quella tenuta, che ne chiedeva forse un prezzo troppo alto. E così la carovana fu fatta sloggiare e mandata invece in altra prossima località, chiamata Cerrito, dove dette famiglie stettero dall'8 giugno fino al 5 ottobre in attesa della terra promessa, che poi finalmente ebbero nella tenuta di Ojo de Leon, acquistata dal

Governo per 24,000 pesos, e che comprendeva una superficie di 3 *sitios*, ossia più di 5000 ettari (1 *sitio* = 1755 ettari e 6 are). Ma quante sofferenze prima di toccare la destinazione finale! Basti dire che nel cimitero di Cerrito si trovano più di 40 di quegli emigranti, e 9 in quello di San Antonio Guascaman, che fu la prima loro tappa, dopo che lasciarono Orizaba. E quando si consideri che i morti di questa stessa spedizione a bordo del vapore *Mexico* furono 19, si può facilmente immaginare quanto scoraggiati e depressi dovessero essere gli animi di queste famiglie nella loro odissea da Vera Cruz a Orizaba e da questa località alla tenuta *Ojo de Leon*. Tuttavia li sosteneva ancora la speranza di entrare finalmente in possesso di quanto da lungo tempo si era loro promesso. Ma fu promessa lunga con altender corto. Venero distribuiti lotti di 4 ettari a ciascuna famiglia, commettendosi fin dall'inizio un errore grave, poichè furono trovati subito insufficienti anche per famiglie di poche persone, stante la natura poco fertile di tali terreni, assai ghiaiosi e posti per lunghi tratti in collina. Alle proteste di quei coloni non si prestò attenzione. Si credette che si trattasse d'insubordinazione, e fu mandato un direttore che si comportò verso di essi come tanti altri, commettendo cioè ogni genere di abusi. Si ebbero quindi a lamentare gli stessi inconvenienti che si verificarono altrove riguardo alle case, al bestiame e agli attrezzi rurali, distribuiti secondo i capricci della Direzione, e per cui mentre alcuni ricevettero più del lecito, altri, e non pochi, mancavano del necessario.

E così tra il 1883 e il 1884 moltissime famiglie, irritate da tal modo di procedere, e insoddisfatte anche delle condizioni loro fatte, abbandonarono la Colonia, recandosi parte nel Texas e parte in California. Quelle che restarono, appena una ventina, forse col tempo avrebbero fatto lo stesso, ma il Governo fece loro migliori patti, aumentando i loro lotti da 6 a 16 ettari, fornendole altresì di quanto era necessario per la coltivazione, eseguendo puntualmente il contratto. Ciò nonostante, il numero delle famiglie tornò a diminuire e oggi le originarie non sono che 10, cioè quelle

che si stabilirono nella Colonia fino dal 1883, epoca della sua fondazione. Altre famiglie si sono formate coi matrimoni dei figli dei primi coloni, per cui se ne contano oggidì 18, venete e lombarde per la maggior parte.

Malgrado l'aumento dei terreni, che il Governo cedette a prezzi onesti (con un minimo di 4 *pesos* per gli inferiori e un massimo di *pesos* 15 pei migliori), quelle 18 famiglie mi dissero che non avrebbero da vivere a sufficienza se non s'ingegnassero a lavorare altrove, fuori dei propri terreni. Infatti il prodotto principale di questi è limitato al *maiz* e al bestiame. Non si prestano bene, o almeno non sono abbastanza remunerativi per altre colture. Il prodotto del *maiz* dà in media, per un lotto di 16 ettari, a 5 ettolitri l'ettaro, un totale di 80 ettolitri, che si vende oggi a poco più di *pesos* 2 1/2 l'ettolitro. Il ricavo del bestiame è molto irregolare, dipendendo dal numero degli animali che uno possiede e dalla quantità di terreno tenuto a pascolo.

Nel maggior numero dei casi, mi si disse, è necessario prendere altre terre in affitto per l'allevamento del bestiame, altrimenti questo, sui soli terreni concessi dal Governo, non produce abbastanza. E così si fa anche per certe coltivazioni, che non sono sufficientemente remunerative nei lotti assegnati. Quasi tutte queste famiglie sogliono prendere in affitto dei lotti di terra nella zona più calda a poche miglia di distanza, e vi coltivano la canna da zucchero, con più profitto che non ricavano dalle terre comprate dal Governo. Anzi, se non fosse stato per la produzione dello zucchero e l'allevamento del bestiame su terreni affittati, anche questi coloni non avrebbero potuto migliorare molto le loro sorti. Il loro debito col Governo, ascendente in media per famiglia a *pesos* 600, fu pagato per intero da tutte, meno una, la famiglia di Pasquale Feriol di Olgiate (Olona), a cui si dettero, per confessione di tutti, i peggiori terreni, pei quali non intende pagare il prezzo loro attribuito dal Governo. Tutto sommato però le 18 famiglie che formano oggi questa Colonia si trovano in buone condizioni; e alcune vantano una discreta fortuna. Citerò fra queste la famiglia di Giovanni Mezzuomo della provincia di Belluno, che pos-

siede oggi 300 ettari. Produce più bestiame e maiz di tutti ed ha inoltre una grande fabbrica di zucchero e una distilleria di *aguardiente*.

A questa, che è la più ricca di tutte, tengono dietro le famiglie di Andrea Vancin con 100 ettari, di Alberto Zanella con 70 e di Vittorio Zucchetti con 65, nonché varie altre, i cui possedimenti attuali si aggirano tra i 30 e i 50 ettari. E quando si pensa che tutte queste famiglie non ebbero in origine che 16 ettari, e che giunsero alla Colonia prive di tutto, si ha motivo di ammirare la energia, laboriosità, perseveranza e parsimonia di quei nostri connazionali.

6. — Colonia Porfirio Diaz.

Delle sei colonie italiane la colonia " Porfirio Diaz " ha lasciato minori tracce di tutte, quantunque la sua storia insegni molto più delle altre. Oggi è ridotta a due o tre famiglie soltanto delle cento e più, che la popolarono un tempo, quantunque per poche settimane. Stante la nessuna o poca importanza sua, non credetti né utile, né conveniente visitarne i luoghi, che non sono neppure di facile accesso, occorrendo ferrovia, diligenza e cavalcatura per recarvisi. Ma potetti ugualmente dalla città di Messico, ove trovansi ancora alcuni dei profughi di quella Colonia, e dai racconti uditi da altri fuggitivi che si stabilirono qua e là nelle altre Colonie da me visitate, attingere quanto basta per dare un'idea abbastanza precisa delle origini e vicende anche di questa Colonia.

Come già fu accennato, il Governo acquistò nello Stato di Morelos, e precisamente nel distretto di Tlantzilapan, le due *haciendas* di Barret e Temilpa, dove vennero mandati circa 200 emigranti della spedizione del vapore *Casus*, arrivati a Vera Cruz il 27 gennaio del 1882, e altrettanti di quella del vapore *Messico* che arrivò più tardi. Erano circa una sessantina di famiglie in massima parte lombarde, venete e tirolesi, oltre a parecchi napoletani, tutti scapoli, che erano stati reclutati negli Stati Uniti tra i manuali e braccianti disoccupati. A questi ultimi si era fatto

sperare dal Governo la fondazione di una Colonia a parte. Ma essi fin da principio accamparono speciali pretese. Essendo stati nell'America del Nord per parecchio tempo, volevano, mi si dice, quasi tutti comandare, cioè fare il *boss* ai nuovi venuti, come si costuma negli Stati Uniti, anziché lavorare. Ciò non consentendosi, tutti quegli scapoli raccogliatici divennero presto un elemento di perturbazione. Aggiungasi che le spedizioni dei vapori anzidetti arrivarono in Morelos, sul luogo della futura Colonia, assai malconcie e depresse per un viaggio faticoso, fatto parte a piedi, parte in carrettoni tirati da bovi, muli o cavalli, parte in treni lentissimi. Immaginarsi la processione delle donne coi bambini, e la coda immensa dei bagagli, che gli uomini dovevano trascinarsi dietro di tappa in tappa; e ve ne furono molte prima di arrivare alla sospirata mèta. E quando vi arrivarono nel successivo febbraio, ebbero a provare un altro disinganno, il più fatale per la riuscita della Colonia.

I terreni loro assegnati non erano quali si aspettavano, ma lasciavano invece molto a desiderare. Infatti, oltre ad essere situati in zona più che calda, caldissima, erano poco buoni. Un testimone oculare che visse anche per qualche tempo in quella Colonia, il signor P. Valtorta, oggi stabilito nella capitale messicana, dice che la valle ripartita in lotti per uso dei nuovi coloni era incolta, malsana, con acqua scarsa per l'irrigazione. Siccome poi il fondo della valle non prestava campo sufficiente a tutti i coloni, si dettero loro dei lotti anche sui pendii adiacenti, boscosi, ma aridi e rocciosi, e privi di terra vegetale a causa delle acque torrenziali che nella stagione delle piogge trascinano la poca terra fertile nel fondo della valle. I coloni quindi a cui, per sventura, toccarono terre sulla costa, dovettero soggiacere al lavoro faticosissimo di liberarle dagli alberi, per trovarsi poi con terreni infecondi. Perciò fin dall'inizio il malcontento serpeggiò nella Colonia. Erano cause precipue, oltre alle condizioni dei terreni, di cui vennero dati soli sei ettari a ciascuna famiglia, le disillusioni che in generale soffre ogni emigrante nel trovarsi di fronte a difficoltà, che credeva non avrebbe incontrate.

Con tutto ciò i coloni cominciarono a fabbricare case, a dissodare i terreni ed a seminarli, poi, pel sopraggiungere delle prime piogge. Se non che nella *tierra caliente* i mesi delle piogge sono alquanto penosi, come già dissi, non tanto pel calore che, è mitigato dagli acquazzoni, quanto per la miriade di insetti di ogni specie, che pullulano ovunque, grazie alla formazione di stagni e pantani che servono allo sviluppo delle zanzare e di conseguenza delle febbri malariche. I coloni, spossati da un lavoro eccessivo, mal nutriti, mal difesi da capanne primitive, furono presi dalle febbri e in poco tempo ne morirono più di 70.

Allora al generale malcontento subentrò il panico e la rilassatezza morale. Per maggiore sventura i primi raccolti, sia per la poca pratica del sistema agricolo del paese, sia per un'insolita siccità in quell'anno, ma ancor più per l'abbandono che dovettero soffrire le seminagioni a causa delle malattie, andarono perduti. Sicchè i poveri coloni, privi di tetto, abbandonati a sè stessi, scoraggiati, deliberarono di abbandonare la Colonia, anche per sottrarsi alle oppressioni ed angherie continue e d'ogni genere del direttore.

Pochissimi rimasero nella Colonia Porfirio Diaz, alcuni si stabilirono in Puebla, altri in Guanajuato, ed altri nella capitale.

Le sole famiglie che oggi vi restano sono tre, di cui due già orbate del loro capo e rappresentate oggi dalle vedove Caterina Fiori ed Elisabetta Miotto, nonchè la famiglia di Santo Olivetto, che è la più prospera di tutte. Dai figli di costui, che vivono ancora sotto il tetto paterno, seppi che queste tre famiglie si stabilirono nella Colonia nel 1882, colla prima spedizione. Quella di Olivetto, che è nativo di Padova, si compone oggi di moglie, marito e tre figli, dei quali due ammogliati con prole.

Componenti della famiglia Fiori sono la madre, vedova, e due figli; della famiglia Miotto, la madre, parimente vedova, e tre figli, di cui uno ammogliato con prole. Ambedue queste famiglie sono oriunde di Treviso. Le condizioni di ciascuna, nonostante tanti rovesci e sofferenze, sono abbastanza buone. Infatti, mentre in origine queste tre famiglie non ebbero dal Governo che un lotto

di sei ettari, e per molto tempo andarono avanti con questo solo, oggi la famiglia Olivetto possiede, tra padre e figli, 50 ettari; la famiglia Fiori 42, e la famiglia Miotto 29, situati parte in pianura e parte in collina, e pei quali pagarono al Governo e ai privati un prezzo che va dal massimo di *pesos* 25 all'ettaro pei migliori al minimo di *pesos* 3 pei più scadenti. La loro produzione principale consiste in maiz, riso, banane. I coloni allevano anche molto bestiame per la produzione di latte, burro e formaggio.

Queste tre famiglie, senza essere ricche, sono però contente del loro stato, che permette loro una certa indipendenza e condizioni di vita molto soddisfacenti. La coltura del maiz e del riso è limitata alla stagione delle piogge; questi sono i prodotti più sicuri e remuneratori; ma non è esclusa la possibilità di coltivare anche la canna da zucchero, specie nei terreni che si possono facilmente irrigare. Si ritiene, anzi, che, se la colonizzazione si fosse limitata ad un numero di famiglie proporzionato alla quantità di terreni fertili, che si trovano nella vallata di questa contrada, e si fosse fatto loro un diverso trattamento dai delegati governativi incaricati della direzione, forse la Colonia Porfirio Diaz avrebbe oggi una popolazione italiana più numerosa e, anche, relativamente prospera.

RIEPILOGO.

Come già vedemmo, colle spedizioni dei vapori *Atlantics*, *Casus* e *Messico* il numero degli emigranti italiani destinati alle sei Colonie di cui sopra ho parlato fu in origine di 2581. Abbiamo visto anche come vennero distribuiti; avrei desiderato a questo riguardo esatte cifre per ciascuna Colonia. Ma, per quanto abbia domandato e indagato al Ministero di agricoltura, non potei avere che cifre approssimative. E ciò per la ragione che i contingenti, assegnati in origine alle singole Colonie, subirono frequenti alterazioni numeriche, essendovi stato, all'inizio della loro fondazione, scambio o passaggio non infrequente di coloni dall'una all'altra. Tuttavia le cifre che qui sottopongo e che raccolsi dal citato documento

ufficiale, procuratomi dal Dipartimento coloniale, ritengo come le più esatte.

In origine, dunque, la popolazione delle sei Colonie italiane fu la seguente:

Stato	Numero di coloni all'epoca della fondazione
Colonia Manuel Gonzalez (Vera Cruz)	503
» Porfirio Diaz (Morelos)	597
» Carlos Pacheco (Puebla)	384
» Diez Gutierrez (San Luis Potosi)	410
« Fernandez Leal (Puebla)	524
» Aldana (Distretto di Messico)	124
	<u>2,542</u>

La differenza tra il totale surriferito e quello delle quattro spedizioni, si spiega col numero di malati che non poterono, al loro arrivo nel Messico, raggiungere subito le rispettive destinazioni, e di cui non pochi morirono, mentre poi altri si dettero alle professioni girovaghe nelle città, rinunciando fin da principio al promesso Eldorado coloniale.

Confrontando i contingenti surriferiti colla popolazione attuale di queste Colonie, si hanno per parecchie di esse notevoli differenze.

	Numero dei coloni originari	Numero dei coloni attuali
Colonia Manuel Gonzalez	503	457
» Porfirio Diaz	597	19
» Carlos Pacheco	384	24
» Diez Gutierrez	410	84
» Fernandez Leal	524	366 (1)
» Aldana	124	89
	<u>2,542</u>	<u>1,041</u>

(1) Noto che le cifre ufficiali, relative alla popolazione presente della Colonia Fernandez Leal, sono molto inferiori a quelle che mi vennero date dal suo presidente G. Martini e che a suo luogo ho indicate. Ma la discrepanza si può spiegare col fatto che una gran parte della popolazione di detta Colonia vive oggi, per le ragioni indicate, fuori del proprio territorio. Per le altre Colonie le cifre ufficiali della popolazione attuale non si differenziano gran che da quelle che potei raccogliere io stesso; e forse anche in questo caso la piccola differenza è dovuta alla stessa causa.

I terreni assegnati in origine a queste Colonie erano, fatta eccezione per l'Aldana, estesissimi, ma andarono naturalmente diminuendo, poichè ritornavano al Governo a misura che le famiglie, a cui erano destinati, abbandonavano le rispettive Colonie. Così, per citare un esempio, a quella di Diez Gutierrez fu assegnata tutta la tenuta Ojo de Leon, che misurava più di 5000 ettari; ma, dopo la fuga della maggior parte delle famiglie, il Governo rivendette due terzi della medesima all'antico proprietario, signor Antonio Argumjonis.

A questo proposito mi permetto rilevare qui un errore in cui cadde l'egregio barone Aliotti (vedasi la relazione stampata nel n. 9 del *Bollettino dell'emigrazione*), il quale assegnò alle attuali Colonie, come terreno proprio, ossia posseduto dalle attuali famiglie, tutta la quantità destinata in origine alle singole Colonie, e che, per le ragioni indicate, è ritornata per la maggior parte proprietà del Governo. Questo errore produsse l'altro di dividere il valore della superficie originaria di terreno pel numero delle attuali famiglie, attribuendo a ciascuna una media di possesso, che non è nella realtà. E venendo al caso pratico, dirò come la tenuta Ojo de Leon, che misura 5269 ettari, è valutata dal menzionato scrittore pesos 33,730 (notisi però che il Governo pagò per quella stessa tenuta al suo proprietario la somma di pesos 24,000), e lo scrittore stesso, dividendo quel supposto valore pel numero delle famiglie, ne ricava una media ricchezza fondiaria per ciascuna di pesos 1351, che è una cifra molto più alta della vera. Così nella Colonia Porfirio Diaz e in quella di Carlos Pacheco, alle quali vennero dal Governo in origine assegnati 1349 e 2000 ettari rispettivamente, gli attuali coloni non posseggono, come già narraì, che poche decine di ettari. Devo però subito notare che la ricerca del quantitativo di terreni posseduto attualmente da ogni singola Colonia, non è cosa facile, per la semplice ragione che molte sono le famiglie che hanno successivamente acquistato terreni da privati. Nelle Colonie, dove sono restате poche famiglie, si può accertarlo, come l'accertai facilmente. Ma dove, per contrario, le famiglie

sono molto numerose e molto sparse sovra un territorio alquanto esteso, un dato simile non si ottiene se non rivolgendosi direttamente alle famiglie stesse. E chi sa dirci dei terreni che vanno sotto il nome di un colono, quanta parte è stata realmente pagata da esso e quanta ne resta ancora da pagare? Per queste ed altre considerazioni, che ometto per brevità, bisognerà, anche in questa ricerca, contentarsi di calcoli approssimativi. E il primo di questi calcoli, il più sicuro, è la misura dei lotti distribuiti dal Governo alle famiglie nelle singole Colonie. Già ne detti il quantitativo per ognuna delle sei Colonie nella breve descrizione che ne feci più sopra, che qui giova riprodurre collettivamente.

	Numero attuale delle famiglie in ciascuna Colonia	Numero di ettari assegnati a ciascuna famiglia
Colonia Manuel Gonzalez. .	69	10
» Porfirio Diaz . . .	3	6
» Carlos Pacheco . .	4	12
» Diez Gutierrez . .	18	16
» Fernandez Leal . .	95	6
» Aldana	20	4 $\frac{1}{2}$

Moltiplicando il numero degli ettari per quello delle famiglie, non si otterrebbe il quantitativo di terreno governativo in possesso della collettività di ciascuna Colonia, ma del terreno originario soltanto, cioè di quello distribuito alle famiglie all'epoca della fondazione. In seguito, però, esse acquistarono, quale più, quale meno altri, terreni, sia dai privati, sia dal Governo. Queste addizioni ai lotti originari non sono facili a determinarsi, là dove la Colonia è molto numerosa.

Nella Colonia di Carlos Pacheco le quattro famiglie che vi rimangono possedevano, all'epoca della mia visita, complessivamente 44 ettari, una gran parte dei quali non era ancora stata pagata, come già accennai. Le tre famiglie superstiti della Colonia Porfirio Diaz, posseggono tutte insieme attualmente 121 ettari, di cui una gran parte acquistata da privati. Questi sono i dati certi. Per le altre Colonie, molto più numerose, non potei ottenere

altrettanta precisione, e dovetti accontentarmi di dati approssimativi. Le 95 famiglie della Colonia Fernandez Leal non ebbero più di 6 ettari per ciascuna, e quindi un totale di 570 ettari. Mi fu assicurato che la massima parte di quelle famiglie non solo non poté aumentare i rispettivi lotti, ma neppure pagare quei 6 ettari per intero. Perciò il totale possedimento di questa Colonia è rappresentato principalmente dai lotti originari, il cui ammontare si è già visto.

Al contrario, le 69 famiglie della Colonia Manuel Gonzalez pagarono interamente i loro lotti originari non solo, ma acquistarono quasi tutti altri terreni, sia da privati sia dal Governo. Dissi già quali tra esse posseggono il maggior numero di ettari. Mi fu impossibile però di determinare la cifra precisa per tutte quante. Interrogato in proposito il presidente, signor Santo Lazzeri, e altre famiglie tra le meglio informate, venni assicurato che la media di 15 ettari per ognuna delle 69 famiglie (e cioè 1035 in tutti) è quanto si può stabilire con il calcolo più approssimativo circa il terreno posseduto da questa Colonia.

La Colonia Aldana ebbe dal Governo, com'è noto, originariamente ettari 4 e mezzo per famiglia. In questa Colonia poche sono oggi le famiglie che non abbiano aumentato il lotto originario. Quelle dei due più vecchi coloni, Coppe, cioè, e Zanella, posseggono, come si è visto, più terreno di tutte. Ma per la maggior parte delle altre la quantità posseduta si aggira tra 4, 5 e 6 ettari. Venni assicurato dalle famiglie, al corrente di ciò che si svolge giornalmente in questa Colonia, che i terreni posseduti complessivamente da essa, ossia dal totale delle 20 famiglie, di cui detti la lista, non oltrepassano oggi i 200 ettari, di cui più di un terzo acquistati da privati.

Quanto alla Colonia Diez Gutierrez, delle 100 famiglie circa, che un giorno la popolarono, non ne restano oggi che 10, che sono designate coll'appellativo di *fundadores*, da cui sono discese le altre famiglie più giovani, facendo un totale di 18 famiglie. Avvicinai quasi tutte le 10 famiglie originarie anzidette e potei, coll'aiuto del

direttore della Colonia, signor Agabito Della Rosa, sapere il numero degli ettari che posseggono.

	Ettari
1. Famiglia di Giovanni Mezzuomo	300
2. Id. Antonio Lorenzini	112
3. Id. Andrea Vanzin	100
4. Id. Vittorio Zucchetti	75
5. Id. Alberto Zanella	70
6. Id. Teresa vedova di Andria	45
7. Id. Ugo Costantini	32
8. Id. Valentino Osti	16
9. Id. Pasquale Ferioli	16
10. Id. Maria vedova Zanella	16

Alle famiglie discendenti fu data dai rispettivi genitori una parte dei terreni originari e poche sono le nuove famiglie che hanno ingrandito il lotto ricevuto dai parenti. Perciò venni assicurato che il totale dei terreni posseduti dalle 18 famiglie di questa Colonia si aggira intorno agli 800 ettari, di cui la maggior parte venne acquistata dal Governo a prezzi che vanno dal minimo di *pesos* 4 al massimo di *pesos* 15 per ettaro, e non è stata ancora interamente pagata.

CONCLUSIONI.

Da quanto venni esponendo fin qui emerge, parmi, chiaramente che il tentativo di colonizzazione italiana intrapreso dal Governo messicano negli anni 1882-83 fu tutt'altro che un successo. Basti dire che dei 2581 emigranti, sbarcati in quel tempo a Vera Cruz e destinati a queste Colonie, oggi, dopo 20 anni, non ne restano che 1041, la quel cifra è formata in gran parte non dalle famiglie originarie, ma dai loro discendenti nati sul luogo: e che dei 22,468 ettari, che il Governo acquistò per la fondazione e lo sviluppo delle colonie, soltanto una meschina parte, meno cioè di 3000 ettari, si trova oggi in loro possesso.

Al mio ritorno nella capitale del Messico ebbi varie altre importanti interviste coi membri del Gabinetto, ai quali esposi le

impressioni del mio viaggio d'ispezione, e, in vista specialmente della richiesta che ci vien fatta da parte del Governo messicano di nuove famiglie per l'impianto di altre Colonie, credetti mio dovere di accennare anche alle cause che, a parer mio, maggiormente contribuirono all'insuccesso più o meno completo della maggior parte di quelle Colonie: poichè nessuna di esse si svolse e sviluppò conforme al piano originario dei fondatori. Le stesse Colonie di Aldana e di Manuel Gonzalez, che sono oggi le più prospere, devono il loro parziale successo non tanto alla direzione che impresse loro il Governo, quanto alle eccezionali virtù di quei coloni, pieni di energia e di abnegazione, dotati di non comune intelligenza e di molto senso pratico, e talmente ardimentosi da non esitare a lanciarsi da sé per vie nuove, ogni volta che quelle ufficiali non conducevano alla mèta. Lo stesso si può dire in qualche modo della Colonia Fernandez Leal, la più numerosa, per la quale lo *struggle for life* nei primi anni fu così forte che avrebbe finito, come le altre di Porfirio Diaz e Carlos Pacheco, col rimanere quasi deserta, se quei bravi coloni non si fossero dati ad altre specie di lavoro, oltrechè alla coltivazione, recandosi come braccianti fuori della Colonia, pur di guadagnare di che vivere, per sé e le loro famiglie.

E tornando all'esame delle cause a cui si deve l'esito non buono di quel primo tentativo di colonizzazione, io credo che non si possa esitare, dopo quanto ho esposto, ad ammettere, tra le cause più dirette di quell'insuccesso, le seguenti:

1° Reclutamento cattivo, affatto irrazionale, degli emigranti da parte dei soliti agenti in Italia, della cui opera si valse il Governo del Messico per l'impianto di quelle Colonie. Infatti, come si è visto, molti di costoro erano operai di fabbriche; altri, e non pochi, degli spostati, raccolti nelle città dell'Alta Italia, e noti alle questure come vagabondi e fannulloni della peggiore specie, i quali, appena il Governo cessò di passare loro la *peseta*, se la svignarono, piantando ogni cosa colla massima indifferenza. E il loro cattivo esempio fu, pur troppo, contagioso anche per i

buoni coloni, come si è visto nella Colonia di Carlos Pacheco ed altrove.

2° Il trasporto fatto con vapori che impiegarono dai 30 ai 40 giorni da Genova a Vera Cruz, con un trattamento a bordo dei più infelici, a segno che sorprende come anche la vecchia legge sulla emigrazione potesse tollerarlo, e per cui i morti nella traversata si contarono a decine, specie tra i bambini, e i malati a centinaia. Le singole spedizioni, a confessione degli stessi emigranti, con cui parlai, e anche delle autorità che erano a riceverle, arrivarono in Vera Cruz in uno stato veramente deplorabile. Quella lunga e penosa traversata li aveva già accasciati e avviliti. Si leggevano nel volto di tutti le sofferenze e i patimenti per cui erano passati. Parevano muti e inebetiti. Molti, non in grado di continuare il viaggio di terra, furono trasportati nei vicini ospedali. Altri si ammalarono per istrada e dovettero essere diretti alla capitale. A questo fatto deve la sua fondazione la Colonia di Aldana. Molte di quelle famiglie, che la compongono oggi, erano destinate alla Colonia di Porfirio Diaz; ma dovettero invece passare parecchie settimane negli ospedali di Messico. Quando esse guarirono, non vi era più terreno per loro in detta Colonia; e volendo il Governo mantenere i suoi impegni, e non sapendo dove dirigerle, assegnò loro, come si è visto, quei pochi lotti di terra fuori della città, che nessuno allora avrebbe mai pensato suscettivi di coltivazione, e tanto meno poi che potessero servire di fondazione alla attuale Colonia.

3° Impreparazione del Governo. All'arrivo degli emigranti il piano coloniale non era stato ancora bene deciso, ragione per cui alcune spedizioni non poterono essere collocate così presto come sarebbe stato desiderabile. Molte famiglie furono trattenute per settimane e mesi in baracconi, a guisa di soldati in caserma; altre, e non poche, obbligate a girare per miglia e miglia, di tappa in tappa, prima che fosse loro data la finale destinazione, come si è visto nel caso della spedizione destinata alla Colonia Diez Gutierrez, in San Luis Potosi, che restò più di un anno nell'attesa del suo *ubi*

consistam, essendo stata mandata prima a Orizaba per riposarsi (!), poi nell'*hacienda* di San Antonio Guascaman e finalmente nella tenuta attuale, detta *Ojo de Leon*, dove le famiglie arrivarono, come si può immaginare, mezzo sfinite, e molte anche rattristate per la perdita di persone care sofferta durante quella penosa odissea.

4° La località non sempre bene appropriata per Colonie composte di emigranti italiani; terreni difficili e poveri in parecchi casi; e loro distribuzione mal fatta, per cui, oltre alle proteste per poca fertilità, si ebbero dalle famiglie lamenti per insufficienza dei lotti loro distribuiti.

5° La scelta quasi ovunque infelice dei delegati del Governo, a cui venne affidata la direzione, i quali con abusi e prepotenze misero il colmo allo scoraggiamento e quasi alla disperazione dei coloni, già, come si è visto, molto irritati e scontenti per altri motivi, cagionando così la diserzione in massa dalle incipienti Colonie.

Dopo aver detto queste ed altre cose ai Ministri anzidetti, credetti mio dovere aggiungere che per un nuovo esperimento era assolutamente necessario procedere con sistema affatto diverso da quello seguito nel 1882-83. Li pregai di dirmi se erano del mio avviso, e di indicarmi, in tal caso, con quali altri mezzi e a quali altre condizioni intenderebbero organizzare le nuove Colonie.

Sono lieto di poter dire qui pubblicamente che trovai i Ministri di agricoltura e delle finanze, signori Fernandez e Limantour, pienamente disposti e decisi a procedere in modo radicalmente diverso, nel nuovo esperimento che si propongono di fare, di maniera che nessuno degli errori commessi dalle passate amministrazioni in quel primo tentativo di colonizzazione dovrebbe poter ripetersi in un secondo esperimento. Il signor Fernandez era talmente persuaso della necessità di procedere con metodi diversi, che mi chiese di non insistere sulla mia domanda di conoscere fin d'ora i precisi intendimenti del Governo a questo riguardo, volendo, dopo quanto riferii circa le esperienze del mio viaggio,

studiare la quistione e fare delle proposte concrete e capaci di eliminare in pratica gl'inconvenienti da me notati e a cui si dovette l'insuccesso delle vecchie Colonie.

E così, d'accordo coi detti Ministri, signori Limantour e Fernandez, fu stabilito:

1° che il Governo messicano determinerebbe quanto prima la località da colonizzare, la quale dovrebbe possibilmente essere situata nella zona *templada*, siccome la più adatta per colonie italiane;

2° che insieme alla scelta del luogo e dei terreni comunicherebbe al R. Commissariato in Roma anche le condizioni che detto Governo ha in mente di fare alle famiglie agricole italiane, che volessero far parte delle nuove colonie.

In attesa delle proposte definitive che ci verranno inviate quanto prima dal Governo messicano, e che il Commissariato dovrà esaminare e discutere, stimo opportuno aggiungere qui alcune altre brevi considerazioni.

Delle tre zone, *caliente*, *templada* e *fria*, in cui si divide tutto l'immenso territorio di quella Repubblica (1,987,000 chilom. quadrati) non si può dire in modo assoluto che la zona *templada* sia la sola adatta per la nostra popolazione. L'ubicazione dei terreni può fornire un criterio molto migliore che non la qualità della zona. Infatti viaggiando in quel vastissimo paese, trovai più volte estesi tratti di terre caldissime, incastrati nella zona *templada*, e viceversa. Nella Bassa California, ad esempio, la media temperatura è di 25 centigradi, ma vi sono delle località dove si soffre il massimo caldo della *tierra caliente*. E si ascrive a questo fatto il nome che le fu dato dai primi suoi scopritori, che, approdando al porto di La Paz, con una temperatura da forno, non esitarono a chiamare quella regione coll'appellativo di *Calida Fornax*, donde il presente nome di California.

A questa varietà di clima in una stessa zona si deve se le due Colonie di Carlos Pacheco e di Manuel Gonzalez, sebbene ambedue a pochi passi dalla *tierra caliente*, godono di un clima

relativamente mite e sanissimo. Ciò è bene notare fin d'ora, perché non si creda che basti dire zona temperata o zona calda per accettare o respingere le offerte che il detto Governo ci facesse nell'una o nell'altra di queste zone. In generale la zona *templada* è la più indicata per la nostra emigrazione agricola, ma potrebbe anche darsi che terreni scelti nella zona *caliente* fossero da preferirsi a quelli dell'altra. Perciò, qualunque possa essere l'offerta di terreni, che ci venisse fatta nel Messico non solo dal Governo, ma anche da privati a scopo di colonizzazione, sarà sempre indispensabile procedere al loro esame sul luogo, indipendentemente dalla zona a cui appartengono. Del resto quelle tre zone, dal punto di vista nostro, non corrispondono ai nomi che vengono loro dati. Infatti la zona cosiddetta *fria* corrisponde a quella temperata di Europa, e perciò è anche la più popolata. I terreni di questa zona si trovano già tutti in mano di privati. Il Governo stesso, se dovesse fondarvi colonie, dovrebbe comprarli dai loro proprietari. La zona detta *templada* corrisponde a quella del mezzogiorno del vecchio continente ed è perciò più indicata, oltre che pel clima, anche per la varietà dei prodotti, che se ne possono ottenere. Ma nessuna di queste due zone vince in fertilità e magnificenza la *tierra caliente*, dove la natura non riposa mai, l'inverno essendovi sconosciuto; dove tutti i raccolti si succedono a brevi distanze tra loro; dove gli alberi non cessano mai di verdeggiare e di fiorire.

Quale regione più incantevole dell'Yucatan, dove gli Americani del Nord fanno oggi colossali fortune, piantandovi delle vere foreste di *rubber-tree* per la produzione del caoutchouc?

La *tierra caliente*, nelle parti sue sane o che si possono risanare facilmente, costituirebbe la migliore base per una colonizzazione con emigranti provenienti da climi caldi. Ivi le spese per il mantenimento di una famiglia sono molto minori che nelle altre due zone, mentre i suoi prodotti, come zucchero, arancie, cotone, caffè, agrumi, vainiglia, gomma elastica, tabacco, banane ed altri frutti tropicali, hanno, oltre a quello interno, un mercato

internazionale assicurato e di gran valore nei porti di Tampico e Vera Cruz, nonchè nelle grandi reti ferroviarie, che attraversano oggi la frontiera messicana, mettendo questi ed altri prodotti alla portata dei principali empori degli Stati Uniti. Per i suoi scopi coloniali gioverebbe grandemente che il Governo messicano potesse determinare geograficamente e con qualche precisione i tratti di territorio sano della zona *caliente*; ma, per quanto io sappia, nessuna pubblicazione di questo genere fu fatta da esso. In generale però si può dire che le parti malsane di quella zona si trovano lungo le coste, e ne partecipano perciò più o meno tutti gli Stati litorali, quali Vera Cruz, Tabasco e Tamaulipa sul Golfo del Messico; e la penisola di California, Sinaloa, Jalisco, Colima, Michoacan, Oaxaca e altri Stati lungo le coste del Pacifico. Ma le parti superiori di questi Stati, anche quando partecipano dei caratteri della *tierra caliente*, sono non di rado sane, specialmente quelle confinanti colla zona *templada*, le cui regioni cominciano, com'è noto, all'altezza di 1000 e continuano fino a 2000 metri sopra il livello del mare. Al di sopra di 2000 metri comincia la zona *fria*, formata da un immenso altipiano, la cosiddetta *Meseta Central*, che comprende, oltre al Distretto federale colla città di Messico, gli Stati di Tlaxcala, Hidalgo, Queretaro, Guanajuato, Zacatecas, San Luis Potosi ed altri. Sebbene sia là più popolata grazie al suo clima, questa zona cosiddetta fredda non produce che per soli 6 mesi dell'anno, cioè nella stagione delle piogge, che, come dissi, dura da giugno a novembre, e la sua produzione è limitata ai cereali, ma più specialmente al *maiz*, all'allevamento del bestiame, dove sono buoni pascoli, (cosa questa non frequente per la mancanza d'irrigazione) e alla coltivazione del *Maquay* (*Century Plant*), di cui esistono grandi piantagioni in questa zona, estraendosi da detta pianta il *Palque*, la bevanda nazionale per eccellenza, il cui consumo è enorme in tutto il Messico. Non credo perciò che colonie agricole italiane potrebbero attecchire e prosperare in detta zona, a meno che non si costituissero alle porte delle grandi città, come quella di Aldana, per la produzione del latte

e del bestiame, o per la coltivazione di ortaggi, di cui vi è sempre un gran consumo nelle città del Messico, e specialmente nella sua capitale. Ma queste ed altre cose, più che ora, gioverà considerare e discutere quando ci saranno fatte conoscere le proposte e i criteri a cui il Governo messicano intende informare l'impianto delle nuove colonie. Qui mi sia lecito aggiungere a guisa di conclusione solo questo: che, cioè, dagli studi che ebbi campo di fare nel mio recente viaggio nel Messico, ho tratto la convinzione che una non piccola parte della nostra emigrazione rurale potrebbe venire convenientemente collocata nelle regioni agricole e temperate del suo territorio, data l'osservanza di certe condizioni, da cui, a mio parere, dipende il successo, e le quali dovranno essere oggetto di discussione e di accordi tra i due Governi. Sono anzi convinto che le sei colonie originarie avrebbero tutte sortito l'esito desiderato, se la loro organizzazione e soprattutto il loro trattamento fossero stati migliori, non dico da parte del Governo messicano, che fu sempre in buona fede e sinceramente desideroso di adempiere i patti stabiliti nei contratti colle famiglie (come ne ebbi le prove nelle colonie visitate), ma da parte degli uomini delegati a dirigerle, molti dei quali videro nella colonia una specie di feudo da sfruttare a loro esclusivo vantaggio, e, nelle famiglie, dei servi della gleba. Se il Governo messicano, come sembra deciso a fare, vorrà nel nuovo piano coloniale allontanare questa figura sinistra e tener conto anche delle altre cause sopra accennate, ritengo che non saremo molto lontani dal venire ad un accordo nell'interesse reciproco dei due paesi.

Ma, mentre non esito a dichiararmi favorevole (fatte sempre le riserve di cui sopra) all'introduzione nel Messico di famiglie agricole a scopo coloniale, mi guarderei bene dal consigliare per quel paese l'immigrazione in forti masse.

La mano d'opera dei nativi (Indios) diviene sempre più importante nello sviluppo economico del Messico, specie per quei lavori in cui dovrebbero cercare impiego i manovali e braccianti italiani, che oggi si recano di preferenza nell'America del Nord; e

vi si recano perchè in quel paese ricevono, com'è noto, un salario di lire 6.25 e 7 in oro al giorno, mentre nel Messico la concorrenza dei nativi che si contentano di mezzo dollaro d'argento, circa 20 soldi nostri, non permetterebbe loro di guadagnare abbastanza per vivere.

Il modo di vivere della massima parte degli indigeni non richiede che pochissima spesa. La *tortilla*, che è una focaccia fatta con farina di granturco, è il loro principale alimento. Dormono tutto l'anno in capanne, per terra, sopra una stuoia; il loro vestiario, sempre di cotone, non è meno semplice; un *poncho*, un cappello e un paio di pantaloni, formano il loro principale corredo per tutti i 365 giorni dell'anno. Ecco perchè nelle colonie italiane essi si contentano anchè di due e tre *reali* al giorno (1 reale = 12 $\frac{1}{2}$ centavos). Quando poi si pensa che sopra una popolazione di 12,578,861 (censimento dell'ottobre 1895) i bianchi, in gran parte Europei e Americani del Nord, non sono che 2,515,772, che la razza puramente Indiana è rappresentata dal 30 per cento, ossia da 3,773,658, e quella *mezclada* (cioè mista) dal 50 per cento, ossia da 6,289,431, ne viene per conseguenza che 15 milioni della popolazione del Messico può lavorare con salari che, anche quando sono relativamente alti, come nelle miniere e in alcuni opifici e fabbriche di tessuti (da *pesos* 1.50 a 2 *pesos* al giorno) rappresentano sempre la metà dei salari in vigore tra gli Americani del Nord.

Non arrivo quindi a comprendere perchè nella stampa messicana non di rado qualche scrittore esprima la sua meraviglia per il fatto che i nostri operai e braccianti si rechino altrove, anzichè al Messico. E ultimamente anche la " Sociedad de Geografia y Estadística " della capitale, prendendo occasione da un articolo dell'on. Pugliese, pubblicato nella Rivista Italo-Americana (novembre 1902), in cui si esortano gli Italiani ad emigrare in quello Stato, convocò i suoi soci per discutere nuovamente quest'argomento, e dopo due intere sedute, in cui dai differenti oratori si espressero molte buone intenzioni, si finì col far voti perchè il

Governo messicano studiasse e risolvesse la questione d'accordo colla Società anzidetta e che, intanto, usasse tutti i suoi buoni uffici verso l'Italia per indurla a dirigere la sua emigrazione di braccianti alla Repubblica messicana, anzichè agli Stati Uniti.

In seguito a tale deliberazione, che venne anche pubblicata nei giornali locali, mi recai alla sede della Società ed ebbi una lunga intervista col presidente della medesima, avv. Felice Romero, che ringraziai anzitutto per gli apprezzamenti molto lusinghieri che la Società fece dell'emigrazione italiana, significandogli in pari tempo come da parte del R. Commissariato italiano non era nè minore nè meno sincero il desiderio di dirigere una parte della nostra emigrazione nel Messico, e che appunto per questo io mi trovavo nella capitale. Ma nè la Società, nè il Governo, nè altri, durante tutto il tempo che stetti là, potè dimostrarmi che gli emigranti nostri, venendo nel Messico, avrebbero trovato facilmente impiego e lavoro e a condizioni non inferiori a quelle che sono fatte loro negli Stati Uniti; e finchè non avremo questa dimostrazione, i voti emessi da quella Società, per quanto nobili e graditi, non potranno mai indurre il Governo italiano a consigliare l'emigrazione per il Messico. Questo dissi al predetto signore, il quale dopo avere ascoltato attentamente i miei confronti dal punto di vista dei salari, non poté fare a meno di riconoscere che le mie obiezioni erano per lo meno degne di un'altra seduta, che promise di convocare per discuterle, ma a cui, io, dovendo ripartire, non potei assistere.

Del resto una prova di quanto io affermo ci è data dalla colonia italiana che abbiamo attualmente nel Messico. È una colonia formata principalmente di professionisti e negozianti che fa onore all'Italia. Invano vi si cercherebbe la classe dei braccianti manovali italiani, che è invece così numerosa in Nuova York ed in altre città degli Stati Uniti.

Ultimamente venne anche istituita nella capitale del Messico, per iniziativa dei maggiorenti della città, una Camera di commercio e di lavoro, destinata a rendere ottimi servigi al com-

mercio tra i due paesi, nonchè ai nostri connazionali colà residenti. Ma nessuno di quell'autorevole sodalizio, a cominciare dal suo benemerito presidente, cav. Ulisse Bassetti, fino al suo egregio e coltissimo segretario, cav. A. Gancia, con cui discussi lungamente di questo e di altri argomenti, penserebbe neppure per un momento di consigliare il Governo italiano a dirigere la nostra emigrazione alla ventura nel Messico, così come si fa per gli Stati Uniti. Ma invece tanto da questi, quanto da altri distinti Italiani, tra cui mi è grato citare anche il nostro vice-console, signor Pollano, che delle cose messicane è studioso e familiarissimo, mi fu espresso concordemente il contrario avviso; come già lo aveva espresso il barone Allioti, la cui recente relazione contiene informazioni ed apprezzamenti degni di tutta la nostra considerazione: e come pure ebbe più volte ad esprimermelo l'attuale nostro rappresentante, conte G. C. Vinci, che ha seguito e segue sempre con vivo interessamento le vicende della nostra immigrazione nella Repubblica messicana.

Laonde, per questi ed altri motivi, che troppo lungo sarebbe qui enumerare, non esito a concludere questo mio rapporto col dire: emigrazione agricola sì, sotto l'osservanza di condizioni da determinarsi, prima tra esse quella della concessione di terreni fertili ed in posizione salubre; emigrazione d'operai e braccianti no, finchè perdurino le difficoltà da me accennate.

NUOVA LEGGE SULL'IMMIGRAZIONE NEGLI STATI UNITI

Nel n. 11 del *Bollettino dell'emigrazione* fu data notizia di un progetto di legge sull'immigrazione presentato alla Camera dei Rappresentanti degli Stati Uniti d'America dall'on. Shattuc. Quel progetto, notevolmente modificato, specialmente nella parte che riguardava l'esclusione degli analfabeti, esclusione che non fu anzi approvata dal Senato, divenne legge dello Stato il 3 marzo 1903. Ne diamo qui appresso la traduzione.

Legge (3 marzo 1903, n. 162) che regola l'immigrazione degli stranieri negli Stati Uniti.

Fu stabilito dal Senato e dalla Camera dei rappresentanti degli Stati Uniti d'America, riuniti in Congresso, quanto appresso:

Art. 1. — Sarà applicata e riscossa un'imposta di due dollari per ogni singolo passeggero, non cittadino degli Stati Uniti, o del Canada, o delle Repubbliche di Cuba, e del Messico, il quale venga su una nave a vapore o a vela o su altra imbarcazione da qualsiasi porto straniero a uno dei porti degli Stati Uniti, oppure per ferrovia o con altro mezzo di trasporto da un territorio contiguo agli Stati Uniti. Detta somma sarà pagata al ricevitore doganale del porto o del distretto doganale nel quale i detti stranieri (1) sbarcano, o, quando manchi un ricevitore doganale nel porto o nel distretto, al ricevitore più vicino, dal capitano, agente, proprietario o consignatario della nave o compagnia di trasporto.

Le somme così raccolte saranno versate alla tesoreria degli Stati Uniti e costituiranno un fondo permanente, da denominarsi « fondo dell'immigrazione » il quale verrà amministrato sotto la sorveglianza del Segretario del Tesoro per far fronte alle spese occorrenti a regolare l'immigrazione degli

(1) La legge, nel suo testo originale, dice sempre *aliens*, cioè stranieri, nella speciale significazione determinata al principio di questo art. I. Però è ovvio che essendo la presente una legge concernente l'immigrazione, le disposizioni di essa, nel maggior numero dei casi, si riferiscono agli immigranti veri e propri. In tutti codesti casi la parola *aliens* è stata tradotta con la parola *immigranti*.

stranieri negli Stati Uniti ai termini della presente legge, e cioè alle spese delle decisioni delle Corti giudiziarie federali, e per l'ufficio del Commissario generale dell'immigrazione, nonché per provvedere agli stipendi e alle spese dei funzionari, commessi e impiegati, incaricati dell'attuazione della presente legge. La nave che porta i detti stranieri nei porti degli Stati Uniti sta a garanzia della tassa imposta dal presente articolo, la quale rappresenta un debito del proprietario o dei proprietari della nave stessa verso lo Stato, il cui pagamento potrà essere imposto con ogni mezzo legale. La tassa non grava sugli stranieri di passaggio negli Stati Uniti, nè sugli stranieri che furono già una volta ammessi nel territorio dell'Unione e che, avendo già pagato la tassa, vogliono più tardi passare da una ad un'altra parte dell'Unione, attraverso territori stranieri ad essa confinanti, a meno che il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o coll'approvazione del Segretario del Tesoro, non disponga d'accordo con le compagnie di trasporto, ai termini dell'articolo 32 di questa legge, perchè venga in qualche altro modo effettuato il pagamento della tassa imposta da questo articolo agli stranieri che intendono di essere ammessi in transito e poi rientrare nel territorio dell'Unione, sia per tutti o per una parte di essi.

Art. 2. — Saranno escluse dall'ammissione negli Stati Uniti le seguenti categorie di stranieri: gli idioti, i pazzi, gli epilettici e le persone che furono colpite da pazzia durante il quinquennio precedente lo sbarco; le persone che hanno avuto due o più accessi di pazzia in qualunque tempo anteriore; i miserabili (*paupers*); le persone che possono cadere a carico della pubblica beneficenza; gli accattoni di professione; le persone affette da malattie ributtanti o contagiose; le persone che subiscono condanne per truffa o per reati implicanti turpitudine morale; i poligami; gli anarchici e le persone che professano o predicano il sovvertimento colla forza o colla violenza del Governo degli Stati Uniti o di ogni altro governo od assetto legislativo (*forms of law*), o l'assassinio di pubblici funzionari; le prostitute e le persone che procurano o tentano di introdurre prostitute, o altre donne a scopo di prostituzione; quelli che, entro l'anno dalla loro ammissione negli Stati Uniti, sono stati espulsi perchè sbarcati in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa od impegno di compiere negli Stati Uniti un lavoro o servizio di qualsiasi genere; ogni persona il cui biglietto o prezzo di trasporto è stato pagato con danaro non suo, o fu aiutata da altri a venire, tranne il caso che sia in modo positivo e sufficiente dimostrato che tali persone non appartengono ad una delle sopra indicate categorie di esclusi. Con quest'articolo, però, non si intende di impedire alle persone che risiedono negli Stati Uniti di chiamare presso di loro un congiunto o un amico, purchè questi non sia compreso nelle sopradette categorie di esclusi.

In forza di questa legge, non saranno respinte le persone che subiscono condanne per reati puramente politici, non implicanti turpitudine morale. Inoltre potranno essere introdotti operai di una speciale abilità tecnica, se non si trovino negli Stati Uniti operai di simil genere disoccupati. Inoltre le disposizioni di questa legge concernenti il contratto di lavoro non comprendono l'esclusione di attori da teatro, di artisti, di conferenzieri, di cantanti, di ministri di qualsiasi culto, di professori in collegi o seminari, di coloro che esercitano una professione liberale riconosciuta tale e delle persone impiegate puramente in servizi domestici.

Art. 3. — È vietata l'introduzione negli Stati Uniti di una donna o ragazza a scopo di prostituzione, e chiunque introdurrà o tenterà d'introdurre una donna o ragazza negli Stati Uniti allo scopo anzidetto, o terra presso di sé o tenterà di tenere una donna o ragazza per tale scopo, sarà, in conseguenza di questa illegale introduzione, imputato di crimine, e, se sia provata la sua reità, punito con la pena del carcere per un tempo non inferiore a un anno e non superiore a 5 e con una multa non eccedente i 5000 dollari.

Art. 4. — È proibito ad ogni persona, compagnia, società o corporazione di anticipare in qualsiasi maniera il prezzo di trasporto, o di agevolare in qualche modo od incoraggiare l'introduzione o l'immigrazione di uno straniero negli Stati Uniti, in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa od accordo verbale o scritto, espresso o tacito, fatto prima dell'introduzione di tale straniero, per compiere negli Stati Uniti un lavoro o servizio di qualsiasi genere, che richieda o no speciale abilità tecnica.

Art. 5. — Per ogni violazione d'una delle disposizioni dell'articolo 4 di questa legge, la persona, società, compagnia, o corporazione che se ne sia resa colpevole, coll'agevolare scientemente, incoraggiare o sollecitare l'immigrazione o l'introduzione di uno straniero negli Stati Uniti, per compiere un lavoro o servizio di qualsiasi genere, in seguito ad offerta, sollecitazione, promessa o accordo, espresso o implicito, verbale o scritto, relativamente allo straniero o con lo straniero stesso, sarà condannata a pagare per ogni singola infrazione una somma di 1000 dollari. Questa potrà essere reclamata e percepita dal Governo federale, o dall'individuo che per primo intenterà la relativa azione in nome proprio e a suo beneficio, compreso l'immigrante stesso che fu impegnato per lavori o servizi di ogni genere, come sopra è detto, colla stessa procedura con la quale le obbligazioni di tal natura sono fatte valere presso i tribunali degli Stati Uniti.

Possono essere iniziati processi distinti, per ogni singolo immigrante che abbia ricevuto promessa di lavoro o impiego di qualsiasi genere, come sopra è detto. È fatto obbligo al competente giudice distrettuale di dar seguito a

ogni giudizio, quando la relativa azione viene intentata dal governo degli Stati Uniti.

Art. 6. — Sarà cosa illegale, e giudicata una violazione dell'articolo 4 della presente legge, agevolare o incoraggiare l'introduzione di un immigrante, con promessa di impiego per mezzo di avvisi stampati e pubblicati all'estero, e l'immigrante, che venisse in questo paese in seguito ad uno di tali avvisi, sarà considerato come se venisse sotto promessa od accordo di lavoro, secondo quanto è indicato nell'articolo 2, e saranno applicate al caso le pene stabilite dall'articolo 5.

Il presente articolo non sarà applicabile al distretto di Colombia e agli Stati e Territori soggetti alla Confederazione, i quali pubblichino le facilitazioni da essi rispettivamente accordate agli immigranti.

Art. 7. — Nessuna compagnia di trasporto, nè proprietario o proprietari di navi, nè chiunque altro trasporti emigranti negli Stati Uniti, potrà direttamente o per mezzo di agenti, ovvero con incitamenti scritti, stampati o orali, sollecitare, stimolare, o incoraggiare l'immigrazione di stranieri negli Stati Uniti, eccetto che con ordinarie lettere commerciali, circolari, avvisi, o notizie orali, che informino delle partenze delle loro navi, e delle condizioni e facilitazioni del trasporto. Per ogni violazione di questa disposizione la compagnia di trasporto, il proprietario o i proprietari della nave, e chiunque altro eserciti il trasporto degli emigranti negli Stati Uniti, e gli agenti da loro impiegati, saranno soggetti alle pene imposte dall'articolo 5 di questa legge.

Art. 8. — Ogni persona, compreso il comandante, l'agente, il proprietario o il consignatario di una nave, che introdurrà o sbarcherà negli Stati Uniti, per mezzo di navi o in altro modo, o chi tenterà, direttamente o per mezzo di altri, di introdurre o sbarcare negli Stati Uniti un emigrante non debitamente ammesso da un ispettore d'immigrazione o non abilitato a norma di legge ad entrare negli Stati Uniti, sarà ritenuto colpevole di reato, e, provata la sua reità, punito con una multa non eccedente i 1000 dollari, per ogni persona che avrà sbarcato o tentato di sbarcare, o anche col carcere per un periodo non inferiore a tre mesi nè superiore a due anni, o ad ambedue le pene.

Art. 9. — È proibito a qualunque persona ed a qualsiasi compagnia di trasporto, che non sia una di quelle che hanno linee ferroviarie penetranti negli Stati Uniti da territorio estero contiguo, o al proprietario, comandante, agente o consignatario d'una nave, di introdurre negli Stati Uniti un qualsiasi emigrante affetto da malattia ributtante o contagiosa; e se risulterà al Segretario del Tesoro che l'emigrante così condotto negli Stati Uniti era affetto da tale malattia al momento dell'imbarco e che questa poteva fin d'allora essere constatata mediante un competente esame medico, tale persona o compagnia

di trasporto o padrone, comandante, agente o consignatario della nave, pagherà al ricevitore doganale, nel distretto ove è situato il porto di sbarco, la somma di 1000 dollari, per ogni singola violazione alle disposizioni contenute in questo articolo; e a nessuna nave sarà concesso il foglio di partenza fino a quando tale multa, che non potrà essere condonata, non sarà pagata.

Art. 10. — La decisione della Commissione inquirente, di cui si parlerà in seguito, presa in base ad un certificato dell'ufficiale medico esaminante, sarà inappellabile per quanto riguarda l'esclusione di stranieri affetti da una malattia ributtante o contagiosa o da qualche inabilità mentale o fisica, che faccia cadere lo straniero in una delle categorie escluse dall'ammissione negli Stati Uniti, ai termini dell'articolo 2 di questa legge.

Art. 11. — Su certificato di un ufficiale medico degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti, comprovante che uno straniero escluso si trova, per malattia, inabilità fisica, o per l'età troppo giovanile, bisognoso d'aiuto, se tale straniero è accompagnato da un altro, la cui tutela o custodia gli sia indispensabile, il comandante, agente, proprietario o consignatario della nave, con la quale tale straniero e chi lo accompagna sono stati trasportati, dovranno ricondurre l'uno e l'altro nello stesso modo col quale le navi debbono ricondurre gli altri stranieri respinti.

Art. 12. — All'arrivo di ogni straniero in un porto degli Stati Uniti, sarà obbligo del capitano o dell'ufficiale comandante del vapore, della nave o altra imbarcazione, di consegnare agli ufficiali d'immigrazione nel porto di sbarco, elenchi o liste di passeggeri, compilati nel momento e nel luogo dell'imbarco, e sarà in essi indicato, in risposta alle domande a margine, il nome per intero, l'età e il sesso di ogni straniero; se maritato o no; il mestiere o la professione; se sa leggere o scrivere; la nazionalità; la razza; l'ultima residenza; il porto di sbarco negli Stati Uniti; la destinazione ultima, se ne ha una, al di là del porto di sbarco; se ha un biglietto ferroviario per questa destinazione; se ha pagato del proprio il biglietto d'imbarco, o se gli è stato pagato da altra persona o da qualche associazione, società, comune o Stato, e, se così, da chi; se in possesso di 50 dollari, o se meno, di quanto; se va a raggiungere un parente od amico, e, in caso affermativo, di qual parente o amico si tratti e il nome e l'indirizzo di questo per intero; se l'immigrante fu altre volte negli Stati Uniti, e, in caso affermativo, quando e dove; se fu mai in prigione o in un ricovero di mendicizia o in un manicomio; se poligamo; se anarchico; se viene in seguito ad offerta, invito, promessa o contratto, espresso o tacito, di lavoro; quale il suo stato di salute, mentale e fisico; se deforme o storpio, e, in caso affermativo, da quanto tempo e per quale causa.

Art. 13. — Tutti gli immigranti che arrivino per mare negli Stati Uniti

dovranno essere elencati in gruppi convenienti, e nessun elenco dovrà contenere più di 30 nomi. Ad ogni immigrante o capo di famiglia sarà dato un biglietto, sul quale sarà scritto il suo nome, il numero o la lettera dell'alfabeto indicante l'elenco in cui sono compresi il suo nome e il suo numero, per facilitare la di lui identificazione al momento dello sbarco. Ogni elenco dovrà essere controfirmato e contenere una dichiarazione giurata del capitano o ufficiale comandante della nave, o del primo o secondo ufficiale di bordo, prestata dinanzi a un funzionario d'immigrazione, al porto di sbarco con la quale dichiarazione si attesti che egli ha fatto visitare, per quanto riguarda le condizioni di salute fisica o mentale, ogni passeggero dal medico di bordo, e che dal rapporto di detto medico e per sua propria cognizione egli crede che nessuno di essi sia idiota, mentecatto o accattone di professione, o tale da cadere a carico della pubblica beneficenza, o affetto da una malattia ributtante o contagiosa, o che sia stato condannato per un reato implicante infamia o turpitudine morale, o che sia poligamo o anarchico, o venuto sotto promessa o convenzione, espressa o tacita, di eseguire lavoro negli Stati Uniti, o che sia una prostituta; e che, infine, secondo la sua piena convinzione e conoscenza, le indicazioni offerte in tali elenchi, relativamente ad ognuno di detti passeggeri, sono vere ed esatte sotto ogni riguardo.

Art. 14. — Il medico di bordo di detta nave deve pure firmare ciascun elenco e analogamente giurare o affermare, dinanzi a un funzionario di immigrazione, nel porto d'arrivo, quali sono i suoi antecedenti professionali (*experience*) e le sue attitudini come medico e come chirurgo, e deve dichiarare che ha visitato personalmente ciascuno degli stranieri nominati nell'elenco e che il detto elenco, secondo quanto a lui risulta di piena conoscenza, è completo, vero ed esatto in tutti i particolari relativi alla condizione di salute mentale e fisica di detti passeggeri.

Se non si trovava a bordo della nave alcun medico, l'esame delle condizioni di salute fisica e mentale dei passeggeri, e la verifica degli elenchi saranno fatte da un medico competente, assunto (*employed*) dai proprietari della nave stessa.

Art. 15. — Nel caso in cui il capitano o comandante della nave trascurasse di consegnare ai detti funzionari americani d'immigrazione gli elenchi di tutti gli stranieri imbarcati, ai termini degli articoli 12, 13 e 14 di questa legge, egli dovrà pagare al ricevitore doganale del porto di sbarco la somma di 10 dollari, per ogni straniero di cui manchino negli elenchi le predette indicazioni.

Art. 16. — I funzionari preposti al servizio d'immigrazione, nel ricevere al porto di sbarco gli elenchi degli immigranti, a norma degli articoli 12, 13 e 14 di questa legge, dovranno andare, o mandare, in loro sostituzione,

assistenti idonei sulle navi, cui si riferiscono i detti elenchi, e quivi esaminare tutti gli stranieri, oppure i detti funzionari potranno ordinare il trasporto temporaneo di detti stranieri in una determinata località, per provvedere a detto esame. Tale trasporto temporaneo non sarà considerato come sbarco definitivo, nè esimerà la Compagnia, i proprietari, i capitani, agenti o consegnatari della nave che ha trasportati gli immigranti, da alcuno degli obblighi, a cui sarebbero tenuti nel caso in cui questi fossero rimasti a bordo, a norma delle disposizioni di questa legge. Nei luoghi in cui sia adibito un locale apposito per la detenzione e l'esame degli immigranti, i funzionari d'immigrazione prenderanno cura di questi e le Compagnie di trasporto, i capitani, ecc. delle navi che li hanno trasportati, saranno sciolti dalle responsabilità derivanti dalla temporanea detenzione di detti immigranti fino al momento in cui questi ritorneranno sulla nave.

Art. 17. — L'esame delle condizioni di salute fisica e mentale di tutti gli stranieri in arrivo sarà fatto dagli ufficiali medici addetti al servizio degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti, che abbiano compiuto almeno due anni di pratica, dopo la laurea. Essi dovranno attestare per opportuna informazione dei funzionari d'immigrazione e delle Commissioni speciali d'inchiesta, di cui si parla in seguito, tutti, ad uno ad uno, i difetti fisici e mentali e le malattie da loro riscontrate in ogni passeggero, e, se gli ufficiali medici al servizio degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti non fossero competenti a giudicare di alcuni casi dubbi, potranno essere chiamati dei medici civili, che abbiano non meno di quattro anni di pratica, e alle condizioni indicate dal Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. L'Ufficio federale d'igiene e l'Amministrazione degli Ospedali marittimi degli Stati Uniti saranno rimborsati, secondo le norme emanate dal Segretario del Tesoro, di tutte le spese da loro sostenute nel fare eseguire le visite mediche degli immigranti.

Art. 18. — I proprietari, il capitano e gli agenti di una nave che trasporti un immigrante agli Stati Uniti dovranno prendere le dovute precauzioni, per impedire lo sbarco di detto immigrante in tempo o luogo diversi da quelli indicati dai funzionari di immigrazione, e qualsiasi proprietario, ecc., di tale nave, che sbarcasse o permettesse lo sbarco a qualsiasi straniero in tempo o luogo diversi da quelli indicati dai funzionari d'immigrazione, sarà considerato colpevole di infrazione e, se in seguito alle risultanze del giudizio sarà ritenuto reo, punito con una multa non inferiore a 100 dollari, nè superiore a 1000, per ogni immigrante così sbarcato, oppure col carcere per un tempo non eccedente un anno, o con entrambe queste pene. L'immigrante così sbarcato sarà ritenuto colpevole di contravvenzione alla presente legge ed espulso dal territorio degli Stati Uniti.

Art. 19. — Tutti gli stranieri, introdotti nel territorio della Confederazione, in contravvenzione alla presente legge, saranno, se possibile, rimandati immediatamente ai rispettivi loro luoghi d'imbarco, sulle navi che li hanno trasportati. La spesa del loro mantenimento, durante la dimora negli Stati Uniti, e la spesa di rimpatrio saranno a carico del proprietario o dei proprietari delle navi, sulle quali rispettivamente giunsero; e se il comandante, agente, proprietario o consegnatario d'una di dette navi si rifiutasse di ricondurli sulla stessa o su altra sua nave, o trascurasse di trattenerli su di questa, o rifiutasse di ricondurli al porto straniero nel quale furono imbarcati e di pagare la spesa del loro mantenimento durante il loro soggiorno negli Stati Uniti, sarà dichiarato colpevole di infrazione alla legge, e, se convinto reo, punito con una multa non minore di 300 dollari per ogni singola infrazione, e la nave non avrà il permesso di partenza fino a che tale multa non sarà pagata. Il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine, o con l'approvazione del Segretario del Tesoro, potrà sospendere, sotto date condizioni, determinate da detto Commissario generale, l'espulsione di qualsiasi emigrante convinto d'essere venuto in seguito a promessa o contratto di lavoro o di occupazione di qualsiasi specie, se, a suo giudizio, la testimonianza di tale persona sia necessaria nel procedimento penale incoato contro i violatori delle disposizioni contenute negli articoli 4 e 5 di questa legge. Le spese di mantenimento di una persona così trattenuta saranno pagate sul fondo degli immigranti. Ma nessun straniero, che risulti, a termine dell'articolo 17 di questa legge, affetto da malattia ributtante o contagiosa, non compresa fra quelle per cui si renda necessaria la quarantena, potrà sbarcare, per sottoporsi a cura negli ospedali degli Stati Uniti.

Art. 20. — Ogni straniero venuto negli Stati Uniti in violazione alla legge, o che risulterà vivere a carico della pubblica beneficenza per cause preesistenti allo sbarco, sarà respinto, secondo le disposizioni di cui agli articoli seguenti, al paese dal quale venne, in qualsiasi momento, entro i due anni dal suo arrivo, e a spese (inclusavi metà di quelle del trasporto di terra al porto di espulsione) della persona che lo abbia condotto negli Stati Uniti, o se ciò non può ottenersi, a spese del fondo degli immigranti.

Art. 21. — Quando il Segretario del Tesoro venga a cognizione che negli Stati Uniti è stato trovato un emigrato in contravvenzione alle disposizioni di questa legge, potrà ordinare ch'esso, entro tre anni dal suo sbarco o dalla sua entrata negli Stati Uniti, sia preso e rinvio al paese d'imbarco, con le modalità contenute nell'articolo 20 di questa legge, o, se ciò non fosse possibile, a spesa del fondo dell'immigrazione. Se il comandante, ecc., della nave trascurasse o si rifiutasse di adempiere l'ordine del Segretario del Tesoro d'imbarcare, custodire e ricondurre al luogo d'imbarco lo straniero

espulso a norma di questo articolo, sarà condannato alle pene prescritte nell'articolo 19 di questa legge.

Art. 22. — Il Commissario generale d'immigrazione, oltre agli altri obblighi che possano per legge essergli assegnati, dovrà provvedere, sotto la direzione del Segretario del Tesoro, per la retta esecuzione di tutte le leggi riferentisi all'immigrazione degli stranieri negli Stati Uniti, e sarà investito d'autorità e sorveglianza su tutti i funzionari, commessi ed impiegati del suo ufficio. Egli potrà stabilire norme e regolamenti, prescrivere le forme dei contratti, dei rapporti, permessi d'entrata, e di altri documenti; potrà emanare di tanto in tanto istruzioni che non sieno in opposizione alla presente legge, nel modo che stimerà più opportuno per dar vigore alle disposizioni in essa contenute e per difendere il Governo degli Stati Uniti e gli immigranti da possibili frodi ed inganni, e avrà facoltà di stipulare contratti per la sussistenza e l'aiuto di detti immigranti, qualora cadessero in miseria o avessero bisogno di pubblica assistenza: tutto ciò sotto la direzione o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Sarà pure dovere del Commissario generale dell'immigrazione di distaccare funzionari dell'ufficio d'immigrazione, quando a suo avviso ciò si renda necessario, per assumere informazioni circa il numero degli stranieri detenuti negli istituti penali, nei riformatori e negli istituti pubblici e privati di beneficenza, nei diversi Stati e possedimenti dell'Unione, nel distretto di Colombia, o in altro territorio dipendente dagli Stati Uniti, e per informare i funzionari di tali istituti delle disposizioni della legge relative all'espulsione degli immigranti caduti a carico della pubblica beneficenza. A tale scopo il Commissario generale dell'immigrazione, previa approvazione del Segretario del Tesoro, potrà inviare, tutte le volte che lo crederà necessario per raggiungere gli scopi della presente legge, i propri funzionari per missioni temporanee all'estero.

Art. 23. — Le attribuzioni dei Commissari d'immigrazione saranno di carattere amministrativo, e verranno determinate, in modo circostanziato, da norme preparate sotto la direzione o con l'approvazione del Segretario del Tesoro.

Art. 24. — Gli ispettori dell'immigrazione e gli altri funzionari adibiti allo stesso ufficio (commessi ed impiegati) saranno d'ora innanzi nominati dal Segretario del Tesoro; e da questo saranno pure fissati, aumentati, o diminuiti, secondo i casi, i loro stipendi, su proposta del Commissario generale dell'immigrazione ed a norma delle disposizioni della legge sui pubblici funzionari, del 16 gennaio 1883. Nessuna disposizione, però, contenuta nella presente legge, potrà alterare il modo di nomina dei Commissari dell'immigrazione nei porti degli Stati Uniti, determinato dal *Civil Appropriation Act* del 18 agosto 1894, o il grado ufficiale dei commissari già nominati.

I funzionari dell'immigrazione avranno facoltà di ricevere i giuramenti e di raccogliere ed esaminare le prove presentate da ogni immigrante a sostegno del suo diritto all'ammissione nel territorio e, se necessario, di redigere una memoria scritta su tali testimonianze. Se una persona, a cui sia stato richiesto il giuramento, secondo le disposizioni di questa legge giurisce scientemente il falso su qualsiasi circostanza riferentesi al diritto di ammissione di uno straniero negli Stati Uniti, sarà considerata colpevole di falso giuramento e punita, a norma degli articoli 153 e 98 degli *United States Revised Statutes*. Qualora la decisione di un funzionario dell'immigrazione sia favorevole all'ammissione di uno straniero, essa può essere soggetta a contestazione da parte di un altro funzionario d'immigrazione, e, in seguito a tale contestazione, lo straniero sarà esaminato, per le necessarie indagini, da un ufficio speciale (*Board of special inquiry*). L'immigrante, che, al porto di sbarco, non sembri all'ispettore d'immigrazione aver chiaramente e indubbiamente diritto allo sbarco, sarà trattenuto per essere sottoposto all'esame di detto ufficio.

Art. 25. — Le Commissioni speciali d'inchiesta saranno costituite dai Commissari d'immigrazione, nei vari porti d'arrivo, ogni qualvolta ciò si ritenga necessario pel pronto disbrigo di tutti i casi di detenzione di immigranti, a norma delle disposizioni della legge. Esse saranno composte di tre membri, scelti di volta in volta tra i funzionari dell'immigrazione, dipendenti dal Commissario generale, con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Nei porti in cui esistessero meno di tre Ispettori d'immigrazione, il Segretario del Tesoro, su proposta del Commissario generale, potrà designare altri funzionari degli Stati Uniti a far parte di simili uffici. Questi avranno autorità di decidere sull'ammissione o no allo sbarco d'uno straniero che sia stato debitamente trattenuto in esame. Tutte le udienze dinanzi a questi uffici saranno tenute a porte chiuse, ma gli uffici stessi stenderanno completi resoconti degli esami da loro eseguiti e di tutte le testimonianze adottate. Perché la decisione sia valida, basta che sia stata presa da due membri: essa sarà definitiva, ma lo straniero o il membro dissenziente potrà inoltrare appello, pel tramite del Commissario d'immigrazione del porto d'arrivo o del Commissario generale d'immigrazione, al Segretario del Tesoro, la cui decisione sarà definitiva: l'appello sospende ogni azione relativa a qualunque disposizione da prendersi circa lo straniero, la cui sorte rimane sospesa fino a che il Commissario d'immigrazione del porto d'arrivo abbia ricevuto la decisione del Segretario del Tesoro.

Art. 26. — Nessuna obbligazione o garanzia scritta od orale, fatta allo scopo di assicurare che un immigrante non cadrà a carico della pubblica beneficenza, potrà essere ricevuta da persona qualsiasi o Istituto, Associazione

o Società di beneficenza o di mutuo soccorso, senza l'autorizzazione, che verrà rilasciata caso per caso, del Commissario generale dell'immigrazione, con l'approvazione scritta del Segretario del Tesoro.

Art. 27. — Nessun'azione o nessun procedimento per infrazione alle disposizioni di questa legge, potranno essere fissati (*settled*), compromessi o sospesi senza il consenso motivato della Corte, presso la quale l'azione è stata registrata o il procedimento è pendente.

Art. 28. — Nessuna disposizione della presente legge potrà influire su qualsiasi azione giudiziaria, civile o penale, già iniziata sotto l'impero di altra legge o di altre leggi modificate da questa; tali azioni civili o penali avranno corso in giudizio come se la presente legge non esistesse.

Art. 29. — Le Corti giudiziarie distrettuali e di circoscrizione (*circuit*) sono d'ora in poi investite di piena e valida competenza su tutti i processi civili e penali, promossi in base a violazioni delle disposizioni di questa legge.

Art. 30. — Dal 1° gennaio 1903 tutte le concessioni per il cambio delle monete, il trasporto dei passeggeri e del loro bagaglio, l'esercizio dei ristoranti e ogni altra concessione di simil natura, nelle stazioni d'arrivo degli immigranti negli Stati Uniti, saranno rilasciate in seguito a pubblico concorso, secondo le condizioni e i limiti che il Commissario generale dell'immigrazione prescriverà, su ordine o con l'approvazione del Segretario del Tesoro. Le bevande inebrianti non potranno esser messe in vendita in tali stazioni, e il danaro ricavato dalle concessioni, di cui sopra è parola, sarà versato al Tesoro degli Stati Uniti, a favore del fondo degli immigranti.

Art. 31. — Per motivi di pubblica sicurezza e perchè siano resi possibili gli arresti per reati, a norma delle leggi degli Stati e Territori della Confederazione, ove trovansi le varie stazioni d'arrivo degli immigranti, i funzionari in servizio presso tali stazioni, potranno, qualora sia necessario, chiedere l'intervento dei funzionari locali dello Stato o del Municipio, incaricati di fare eseguire tali leggi, e su quelle stazioni si estenderà il potere di tali funzionari e la giurisdizione delle Corti giudiziarie locali.

Art. 32. — Il Commissario generale dell'immigrazione, su ordine o coll'approvazione del Segretario del Tesoro, prescriverà delle norme circa l'entrata e l'esame degli immigranti dalla frontiera del Canada o del Messico, in modo da non trattenere, impedire o recar noie senza necessità ai passeggeri ordinari, che viaggiano tra gli Stati Uniti e quei paesi, e avrà facoltà di stipulare, allo scopo anzidetto, opportuni accordi con le linee straniere di trasporto.

Art. 33. — Agli scopi della presente legge, le parole: *Stati Uniti*, adoperate nel titolo e nei vari articoli, significano non solo gli Stati Uniti, ma

anche ogni mare e lago (*waters*) e ogni territorio e località attualmente dipendente dal Governo dell'Unione.

Art. 34. — Nessuna bevanda inebriante, di qualsiasi genere, sarà venduta nell'interno degli edifici del Governo adibiti ai servizi d'immigrazione.

Art. 35. — L'espulsione degli stranieri, arrestati negli Stati Uniti, dopo esservi entrati, e riconosciuti come illegalmente entrati a norma delle disposizioni di questa legge, si eseguirà verso i porti transatlantici o transpacifici, dai quali detti stranieri s'imbarcarono per gli Stati Uniti, o, se s'imbarcarono per un territorio straniero contiguo a quelli dell'Unione, l'espulsione si farà al porto nel quale gli stranieri si imbarcarono per detto territorio.

Art. 36. — Tutte le disposizioni di leggi e parti di leggi, che non sono in armonia con la presente, sono abrogate. Questa legge, però, non avrà forza di abrogare, alterare o emendare le leggi esistenti, emanate per regolare l'immigrazione ed esclusione di Cinesi o di altri individui di loro razza.

Art. 37. — Ogni qualvolta uno straniero abbia fissato il proprio domicilio nel territorio degli Stati Uniti ed abbia avanzata domanda preliminare d'acquisto della cittadinanza americana e fatto, dopo ciò, venire sua moglie o i figli minorenni a raggiungerlo, se detta moglie o alcuno di detti figli sia trovato affetto da malattia contagiosa, e si è provato che tale malattia fu, su attestazione del medico esaminante del porto d'arrivo, contratta a bordo del bastimento sul quale furono trasportati, essi saranno trattenuti, secondo norme da stabilirsi dal Segretario del Tesoro, fino a tanto che si possa determinare se la malattia sia facilmente curabile, e se possa loro permettersi lo sbarco senza danno per altre persone, e non saranno respinti fino a che non venga ciò accertato.

Art. 38. — Chiunque neghi o s'opponga alla autorità di ogni governo costituito, o sia membro od affiliato ad un'associazione che si proponga tale negazione od opposizione, insegni o propugni il dovere, la necessità o la convenienza di aggredire ed uccidere qualsiasi funzionario del Governo degli Stati Uniti o degli altri governi costituiti, in considerazione del carattere ufficiale che quegli riveste, non potrà ottenere il permesso di entrare negli Stati Uniti o in un territorio dipendente. Questa disposizione sarà fatta rispettare dal Segretario del Tesoro colle norme e regole che all'uopo prescriverà.

Chiunque scientemente aiuti od assista una tale persona ad entrare negli Stati Uniti o in qualunque territorio o luogo soggetto alla loro giurisdizione, o cooperi o cospiri con qualsiasi persona nel permettere o procurare ad essa l'entrata negli Stati Uniti, eccetto che in conformità alle norme e ai regolamenti stabiliti dal Segretario del Tesoro, sarà condannato ad una multa non

superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non inferiore ad un anno e non superiore a 5, o ad ambedue queste pene.

Art. 39. — Chiunque neghi o si opponga ad ogni governo costituito, o sia membro od affiliato ad un'associazione che abbia per fine od insegni simile negazione od opposizione o che patrocini od insegni il dovere, la necessità o la convenienza di aggredire od uccidere qualsiasi funzionario del Governo degli Stati Uniti o di qualunque altro governo costituito, a causa del carattere ufficiale che quegli riveste, o che abbia violato una delle disposizioni di questa legge, non potrà ottenere la naturalizzazione o divenire cittadino degli Stati Uniti. Tutte le Corti giudiziarie e i tribunali e tutti i giudici e funzionari che ne fan parte, i quali hanno competenza a decidere sulle domande di naturalizzazione, o devono eseguire pratiche relative a tali domande, dovranno indagare accuratamente sui precedenti dell'istante, e, prima di emanare l'ordine definitivo e rilasciare la carta di cittadinanza, dovranno far registrare la deposizione giurata dell'interessato e, nei limiti della possibilità, anche quella dei suoi testimoni; detta deposizione dovrà contenere e affermare la verità di ogni fatto importante che sia richiesto per la concessione della naturalizzazione. Tutti i decreti definitivi e certificati di accordata naturalizzazione dovranno d'ora in poi fare speciale menzione del fatto che dette deposizioni sono state debitamente raccolte e registrate, e saranno nulli tutti i decreti e certificati privi di questa dichiarazione.

Chiunque, per proposito, procuri la naturalizzazione americana a persone che siano in contravvenzione alle disposizioni di questo articolo, sarà condannato ad una multa non superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non superiore a 10 anni, o ad ambedue queste pene; e la Corte giudiziaria dovrà, per conseguenza, esaminare e dichiarare nulli tutti i decreti e i certificati che ammisero tali persone a godere dei diritti di cittadinanza americana. Le Corti, presso le quali si esaminano le predette infrazioni alla legge, saranno quindi competenti ad emanare tali sentenze di nullità dei diritti di cittadinanza.

Chiunque scientemente aiuti, consigli od incoraggi una delle anzidette persone a chiedere ed ottenere la naturalizzazione o a redigere i documenti preliminari per diventare cittadino americano, o chiunque, in un procedimento di naturalizzazione, scientemente procuri o dia falsa testimonianza, circa un fatto materiale del quale sia richiesta la prova in tale procedimento, sarà condannato ad una multa non superiore a 5000 dollari, o al carcere per un periodo non eccedente i 10 anni, o a tutte e due queste pene.

Le sopraindicate disposizioni concernenti la naturalizzazione non entreranno in vigore che dopo 90 giorni dall'approvazione di questa legge.

MOVIMENTO DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

per paesi transoceanici nel 1° trimestre dell'anno 1903.

Diamo qui appresso notizia del numero degli emigranti partiti durante il 1° trimestre del corrente anno dai porti di Genova, Napoli e Palermo. Aggiungiamo le cifre degli emigranti provenienti dall'Italia e partiti nello stesso periodo di tempo dal porto di Havre con i piroscafi della *Compagnie générale transatlantique*, autorizzata come vettore per la linea Havre-Nuova York. I dati seguenti sono estratti dai registri di contabilità del Commissariato, nei quali è presa nota delle tasse versate dai vettori in ragione del numero degli emigranti trasportati (articolo 28 della legge sull'emigrazione).

Il totale degli emigranti partiti durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo dell'anno 1903 fu di 78,750, in confronto di 71,810 partiti nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, con una differenza in più per quest'anno di 6940 emigranti.

**Emigranti partiti dal 1° gennaio al 31 marzo 1903
in confronto con quelli partiti nel 1° trimestre 1902.**

PORTI di destinazione	ANNO 1902					ANNO 1903				
	Porti d'imbarco				Totale	Porti d'imbarco				Totale
	Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti		Genova	Napoli	Palermo	Havre e altri porti	
Stati Uniti	2,808	43,353	902	2,941	50,004	3,499	59,100	3,973	3,899	70,471
Brasile	12,233	1,719	»	»	13,952	2,032	784	»	»	2,816
Plata	7,224	268	»	»	7,492	5,261	»	»	»	5,261
Altre destinazioni.	305	»	»	57	362	158	44	»	»	102
Totale . . .	22,570	45,340	902	2,998	71,810	10,950	59,928	3,973	3,899	78,750

Gli emigranti partiti nel 1° trimestre dell'anno 1903, in confronto del 1° trimestre dell'anno 1902, si dividevano per età come appresso:

	1° trimestre 1902	1° trimestre 1903
Al di sotto di un anno	1,039	514
Da un anno a cinque anni non compiuti	3,536	1,915
Da 5 a 10 anni non compiuti	3,589	1,917
Al di sopra di 10 anni	63,646	74,404
	71,810	78,750

Durante il 1° trimestre 1903 il minor numero di emigranti si ebbe nel mese di gennaio (14,104); maggiore fu il numero nei mesi di marzo (40,652) e di febbraio (23,994).

Nel prospetto che segue indichiamo il numero degli emigranti partiti mensilmente dal 1° gennaio al 31 marzo 1903, divisi per porti d'imbarco e porti di destinazione.

Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici
avvenuta dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.

MESE	PORTO D'IMBARCO	EMIGRANTI secondo i porti di destinazione					TOTALE
		Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Stati del Pacifico	
Gennaio 1903.	Genova.	1,924	662	518	40	19	3,163
	Napoli	"	292	8,554	10	"	8,856
	Palermo	"	"	1,362	"	"	1,362
	Havre	"	"	723	"	"	723
	Totale . . .	1,924	954	11,157	50	19	14,104
Febbraio "	Genova.	1,408	450	1,339	32	13	3,242
	Napoli	"	225	18,801	2	"	19,028
	Palermo	"	"	527	"	"	527
	Havre	"	"	1,197	"	"	1,197
	Totale . . .	1,408	675	21,864	34	13	23,994
Marzo "	Genova	1,929	920	1,642	34	20	4,545
	Napoli	"	267	31,745	32	"	32,044
	Palermo	"	"	2,084	"	"	2,084
	Havre	"	"	1,979	"	"	1,979
	Totale . . .	1,929	1,187	37,450	66	20	40,652
Totale dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.		5,261	2,816	70,471	150	52	78,750

Segue il prospetto riassuntivo dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1903 colla indicazione della tassa pagata dai vettori.

Emigranti italiani partiti per paesi transoceanici
dal 1° gennaio 1902 al 31 marzo 1903 (Risultati definitivi).

M E S I	EMIGRANTI SECONDO I PORTI DI DESTINAZIONE							Ammontare della tassa pagata dai vettori
	Plata	Brasile	Stati Uniti	America centrale	Paesi del Pacifico	Australia	Totale	
Gennaio 1902	3,306	5,772	7,531	56	14	»	16,679	116,378
Febbraio »	2,502	4,175	15,450	69	104	62	22,362	165,995
Marzo »	1,684	4,005	27,023	50	7	»	32,769	248,222
Aprile »	1,740	1,494	28,146	65	25	»	31,470	240,118
Maggio »	2,280	617	30,766	79	13	»	33,735	253,046
Giugno »	1,001	725	13,490	46	»	»	15,262	111,986
Luglio »	1,199	973	9,020	»	17	»	11,209	80,348
Agosto »	1,237	627	10,247	1	»	»	12,112	87,763
Settembre »	2,581	1,076	16,330	»	22	»	20,009	145,212
Ottobre »	6,284	2,137	16,684	26	18	»	25,149	182,636
Novembre »	5,866	1,588	12,250	67	20	»	19,791	144,386
Dicembre »	2,420	762	8,408	56	21	»	11,667	84,586
Totale dal 1° gennaio al 31 dicembre 1902.	32,100	23,951	195,345	515	261	62	252,234	1,861,880
Gennaio 1903	1,924	954	11,157	50	19	»	14,104	106,090
Febbraio »	1,408	675	21,864	34	13	»	23,994	185,792
Marzo »	1,929	1,187	37,450	66	20	»	40,652	314,844
Totale dal 1° gennaio al 31 marzo 1903.	5,261	2,816	70,471	150	52	»	78,750	606,730

AVVERTENZE AGLI EMIGRANTI ITALIANI

intorno ad alcuni paesi esteri

Emigranti italiani in alcuni distretti del dipartimento di Marsiglia.

— Ogni anno, durante la primavera, si verifica nei dipartimenti di Gard, Hérault e Aude una immigrazione temporanea di contadini italiani, appartenenti per la maggior parte alle provincie di Salerno e di Cosenza, i quali si recano in quei dipartimenti per occuparsi nella coltivazione dei vigneti.

Il R. Console d'Italia a Marsiglia comunica che i proprietari dei detti dipartimenti hanno quest'anno sospeso i lavori a causa di una improvvisa gelata che tolse ogni speranza di futuro raccolto. I contadini già arrivati, privi di mezzi e di lavoro, dovettero rivolgersi al Consolato pel rimpatrio.

Le autorità sono pregate di dissuadere i contadini che fossero in procinto di partire, dal recarsi nei dipartimenti francesi sopra indicati (*Circolare in data 3 giugno 1903*).

Emigrazione nel principato di Monaco. — Il R. Vice Console d'Italia in Monaco informa che i lavori edilizi già in corso nel Principato sono ormai quasi compiuti. Per questo motivo, ed essendo l'area fabbricabile nel Principato quasi interamente coperta, si prevede un forte ristagno nei lavori, e quindi una notevole diminuzione nella ricerca della mano d'opera. (*Circolare in data 3 giugno 1903*).

Emigrazione in Svizzera. — Un gran numero di operai italiani affluisce presentemente a Zweisimmen (Cantone di Berna) nella speranza di trovare occupazione nei lavori per la costruzione della ferrovia Zweisimmen-Saanen-Bulle.

Si avverte, affine di impedire un'inutile affluenza di operai, che l'impresa della ferrovia summenzionata ha già ricevuto un numero di domande superiore a quello degli operai che avrà bisogno di assumere in servizio (*Circolare in data 5 giugno 1903*).

Emigrazione a Trieste. — La R. Ambasciata d'Austria-Ungheria in Roma, ha comunicato in data 6 maggio u. s. al Ministero degli Affari Esteri che a Pirano, nel distretto di Capodistria, si è verificato un caso di vaiuolo, che risulta essere stato importato da Bari. In seguito a ciò la Luogotenenza di Trieste, con decreto in data 7 aprile, ha invitato gli imprenditori di costruzioni e i proprietari di stabilimenti industriali a non arruolare operai che giungono dall'Italia per prendere parte alla costruzione delle linee ferroviarie attualmente in corso, se non siano muniti di un certificato comprovante che sono stati sottoposti alla vaccinazione nel corso degli ultimi cinque anni (*Circolare in data 3 giugno 1903*).

Emigrazione in Germania. — Il R. Ambasciatore a Berlino richiama l'attenzione del Commissariato sul numero considerevole di Italiani che si recano in Germania privi di mezzi e senza essersi previamente assicurato il lavoro, riducendosi poi a cercare l'elemosina.

L'offerta di mano d'opera in Germania è superiore al bisogno e sono numerosi gli operai, specialmente italiani, che si trovano in attesa di una occupazione, che non trovano.

Le autorità governative e comunali e i comitati per l'emigrazione vorranno far presente questo stato di cose agli operai italiani che intendessero recarsi in Germania in cerca di lavoro, persuadendoli a non partire, se prima non abbiano un lavoro assicurato (*Circolare in data 5 giugno 1903*).

Emigrazione in Bosnia-Erzegovina. — Continua nella Bosnia-Erzegovina l'affluenza di braccianti italiani, specialmente delle provincie del mezzogiorno, i quali domandano di occuparsi nei lavori della ferrovia che da Scrajevo giungerà al confine orientale della Bosnia.

Il R. Console in Serajevo avverte che i salari dati per i lavori di quella ferrovia sono insufficienti ai bisogni del lavoratore, e, oltre a ciò, che gli operai colpiti da infortuni non hanno diritto ad indennizzi e che le condizioni di clima e di luogo sono sfavorevoli. Pertanto il Commissariato rinnova ai nostri operai il consiglio di non recarsi nella Bosnia-Erzegovina, per impiegarsi in quei lavori (*Circolare in data 5 giugno 1903*).

Ferrovia Pireo-Larissa (Grecia). — Alcuni giornali hanno recentemente annunciato che si cercano minatori e muratori italiani per la costruzione della ferrovia Pireo-Larissa in Grecia.

Il R. Console al Pireo informa che i concessionari della linea ferroviaria Pireo-Larissa sogliono pagare gli operai in carta-moneta, la quale attualmente perde nel cambio con l'oro il 60 per cento del suo valore nominale. Per questo motivo, ed anche perchè il costo della vita è caro, le mercedi riescono insufficienti, tanto che parecchi operai hanno dovuto abbandonare il lavoro e rimpatriare.

È necessario pertanto che nessun operaio accetti di prender parte ai lavori della ferrovia Pireo-Larissa, senza aver prima concluso un regolare contratto con l'impresa assuntrice, nel quale sia tenuto conto del deprezzamento della carta-moneta (*Circolare in data 5 giugno 1903*).

Emigrazione in Tunisia. — In forza di una recente ordinanza dell'autorità locale gli emigranti che giungono nei porti della Tunisia, sono sottoposti al loro sbarco ad una visita medica, e, ove sia necessario, alla vaccinazione, per la quale dovranno pagare centesimi cinquanta a persona (*Circolare in data 5 giugno 1903*).

Emigrazione in Eritrea. — (*Circolare del Ministero dell'interno ai signori Prefetti del Regno in data 28 aprile 1903*). — Allo scopo di assicurare la rigorosa osservanza delle disposizioni intese a regolare l'immigrazione operaia nell'Eritrea, e che formarono argomento delle circolari del Ministero dell'Interno in data 10 ottobre 1902,

Australe e persuaderli a non lasciar l'Italia se prima non abbiano ricevuto assicurazione dal competente *Ufficio dei permessi*, che sarà loro consentito di entrare nella colonia a cui sarebbero diretti (*Circolare in data 1° giugno 1903*).¹

Segue il modulo della domanda di permesso.

Domanda di permesso per recarsi a (Nome della città)

Cognome e nome del richiedente

Qualora il richiedente sia naturalizzato inglese, indicare la data della naturalizzazione; oppure indicare lo Stato a cui appartiene

Luogo dell'attuale dimora Comune Provincia

Dire se il permesso è richiesto per una residenza fissa o temporanea

Se temporanea indicare per quanto

Permesso richiesto per N° delle persone

1. Nome del richiedente

2. Id. della moglie

3. Id. dei figli

(Per quelli d'età inferiore a 16 anni dare il numero).

Numero totale delle persone

Professione o mestiere del richiedente

Ultima residenza del richiedente

Indicare due buone referenze nel Sud-Africa

È stata garantita al richiedente una occupazione al suo arrivo?

In caso affermativo, da chi?

Può il richiedente provvedere al suo arrivo al sostentamento proprio e delle persone di sua famiglia che l'accompagnano?

Data

Firma

NB. — Non si prendono in considerazione dichiarazioni incomplete.

INDICE

I. Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel secondo quadrimestre dell'anno 1903	Pag. 3
A) Decreti del Ministro degli affari esteri e del Commissariato dell'emigrazione che stabiliscono i noli massimi	3
B) Relazione sui prezzi dei noli	10
Allegati alla relazione	22
Allegato A. Noli praticati in alcuni porti esteri pel trasporto dei passeggeri di 3 ^a classe (gennaio e febbraio 1903)	22
Allegato B. Noli stabiliti dall'applicazione della legge sull'emigrazione fino al 2° quadrimestre 1903 in confronto coi noli proposti dai vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato per quest'ultimo quadrimestre	37
Allegato C. Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi di gennaio, febbraio e marzo 1903	46
Allegato D. Parere del Consiglio superiore di marina, dato nell'adunanza dell' 11 aprile 1903, relativamente ai noli per il trasporto degli emigranti nel 2° quadrimestre 1903	50
II. La colonizzazione e le colonie italiane nel Messico	52
III. Nuova legge sull'immigrazione negli Stati Uniti d'America	94
IV. Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici durante il 1° trimestre dell'anno 1903	107
V. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri	111
Emigranti italiani in alcuni distretti del dipartimento di Marsiglia	111
Emigrazione nel Principato di Monaco	111
Emigrazione in Svizzera	111
Emigrazione a Trieste	112
Emigrazione in Germania	112
Emigrazione in Bosnia-Erzegovina	112
Ferrovia Pireo-Larissa	113
Emigrazione in Tunisia	113
Emigrazione in Eritrea	113
Emigrazione in Etiopia	114
Lavori della ferrovia di Tanga (Africa)	114
Emigrazione nel Transvaal	114