

Vania Beatriz Merlotti Herédia • Gianpaolo Romanato (Orgs.)



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

Fontes Diplomáticas: Documentos da imigração italiana no Rio Grande do Sul

- I. La colonizzazione nel Paranà.
- II. Le colonie italiane del distretto di Bento Gonçalves.
- III. L'inimmigrazione nell'Argentina durante l'anno 1903.
- IV. Statistica dell'emigrazione italiana nell'anno 1903.
- V. Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici nel 2º trimestre 1904.
- VI. L'azione del Segretariato dell'emigrazione di Udine.
- VII. Atti del Commissariato (vettori, procuratori, piroscavi, noli).
- VIII. Avvertenze agli emigranti intorno ad alcuni paesi esteri (Germania, Stati Uniti, Messico, Guatemala, Panama, Venezuela).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1904



TOMO III

Sumário

- Bollettino dell'Emigrazione.** Ministero degli Affari Esteri. Commissariato dell'Emigrazione. Anno 1904, n. 11. Relazione della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'Emigrazione, presentata dal Ministro degli Affari Esteri alla Camera dei deputati il 25 giugno 1904. Relatore Edoardo Pantano. Roma, Editora Bertero E.C. 386
- Bollettino dell'Emigrazione.** Ministero degli Affari Esteri. Commissariato dell'Emigrazione. Anno 1904, n. 18. Gli italiani nel distretto consolare di Bento Gonçalves (Brasile). Rapporto L. Petrocchi. R Agente Consolare in Bento Gonçalves, luglio 1904 503
- Bollettino dell'Emigrazione.** Ministero degli Affari Esteri. Commissariato dell'Emigrazione. Anno 1905, n. 8. Le colonie italiane nel distretto di Bento Gonçalves. Rio Grande del Sud, Brasile. Relazione di L. Petrocchi. Agente Consolare in Bento Gonçalves, dicembre, 1904 514
- Bollettino dell'Emigrazione.** Ministero degli Affari Esteri. Commissariato dell'Emigrazione. Anno 1905, n. 12. Roma, Bertero, 1905. Lo Stato di Rio Grande del Sud (Brasile). Relazione del cav. E. Ciapelli 529



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL' EMIGRAZIONE

Anno 1904.

N. 11.

SOMMARIO.

Relazione della Commissione parlamentare di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione, presentata dal Ministro degli affari esteri alla Camera dei deputati il 25 giugno 1904 (*Relatore l'on. EDOARDO PANTANO*).



ROMA
TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA
1904

È questa la prima relazione che noi presentiamo dall'entrata in vigore della legge, e che potrà servire come punto di partenza per le relazioni future. E d'altra parte è utile che, in questo momento di tanta importanza per l'economia nazionale, il Parlamento possa rendersi dettagliatamente conto della nostra emigrazione, nelle sue varie forme, e nelle attinenze che essa ha, non solo con la nostra economia, ma con tutta la vita italiana.

Il relatore, nello stendere la presente relazione, spera di avere rispecchiato il pensiero comune dei suoi colleghi, pur fermandosi con preferenza su taluni punti del problema, che più arrisero al suo pensiero, sino da quando egli si fece iniziatore del primo progetto di legge sull'emigrazione, che presentò alla Camera italiana.

PARTE PRIMA

CONDIZIONI PRESENTI DELL'EMIGRAZIONE ITALIANA

CAP. I. — Cause e caratteristiche della nostra emigrazione.

§ 1. — Cenni sulle cause della nostra emigrazione.

A lungo si è discusso se l'emigrazione sia un bene o un male pel nostro paese. Accenneremo appresso alle principali conseguenze dell'emigrazione sulla nostra economia. Dobbiamo però rilevare, fin da ora, che tali discussioni sono superflue. A noi basta una constatazione, e cioè che l'emigrazione nostra è un portato delle presenti condizioni economiche e sociali dell'Italia.

Noi abbiamo avuto ed abbiamo, come è noto, un'eccedenza dei nati sui morti, costante e notevole, da cui è derivato un continuo aumento di popolazione. Ma, mentre a questo aumento ha corrisposto un progressivo elevarsi del tenore di vita, la ricchezza non è cresciuta proporzionalmente, specie in alcune regioni d'Italia.

La mancanza di materie prime e di combustibile, l'insufficienza dei mezzi di comunicazione resa ancora più grave dalla configurazione del paese, l'indirizzo della politica economica e fiscale, sono stati di ostacolo ai progressi della industria. Mentre, d'altra parte, l'agricoltura, colpita da crisi complesse e molteplici, trovatisi quasi d'improvviso di fronte alla concorrenza mondiale, oberata dalle gravezze fiscali, priva di aiuti adeguati nei nostri ordinamenti economici, ha attraversato e attraversa tuttora un periodo di grave malessere.

Così l'aumento della ricchezza nazionale, specialmente nel Mezzogiorno, è stato lento, non adeguato certamente all'incremento della popolazione e all'elevarsi dei bisogni; e da ciò è derivata la diffusione di un vivo sentimento di disagio fra il nostro popolo.

Frattanto, mentre la vita economica italiana si svolgeva stentatamente, fra il nostro proletariato si diffondeva l'attrazione delle alte mercedi dei paesi transatlantici, attrazione che diveniva ogni giorno più possente per la crescente facilità e rapidità dei mezzi di comunicazione. E così nelle nostre campagne si veniva manifestando quella febbre di emigrare, che è una delle caratteristiche più notevoli della vita contemporanea di alcune parti d'Italia.

Chi guardi il fenomeno dell'emigrazione nostra, nella sua configurazione schematica, vedrà che si tratta, in sostanza, di uno spostamento dell'offerta della mano d'opera, da mercati, dove la domanda è scarsa e poco vantaggiosa, a mercati di attiva domanda, dove si offrono salari più elevati: spostamento codesto che è reso possibile, oltre che dalla facilità dei mezzi di comunicazione, dal risveglio morale del proletariato agricolo.

Così s'intende perchè l'emigrazione permanente sia, in gran parte, un fenomeno meridionale.

Nel Nord e in gran parte del Centro d'Italia, lo sviluppo dell'industria e dell'agricoltura hanno assorbito l'aumento della mano d'opera, a condizioni relativamente soddisfacenti. Nel Mezzogiorno, invece, mancando quasi ogni sviluppo industriale, con l'agricoltura stremata dalle crisi, è rimasto costante l'eccesso di mano d'opera, mentre le mercedi si sono mantenute assai basse. Contemporaneamente, agli agricoltori del Mezzogiorno, come a quelli di tutto il mondo, è venuta a mancare una risorsa grandissima, quella delle piccole industrie casalinghe, che tenevano occupati gli uomini nell'inverno e le donne tutto l'anno. Lo sviluppo della grande industria ed i progressi della tecnica hanno distrutto i piccoli telai, le microscopiche officine sparse per le campagne. E mentre altrove, contemporaneamente, sorgevano nelle città le grandi industrie, i colossali laboratori che davano occupazione alla esuberante mano d'opera agricola, nel Mezzogiorno d'Italia è invece mancata del tutto l'attrazione che sulle campagne hanno esercitato le grandi città, le *città piovre*, come le disse il Vandervelde.

I centri cittadini del nostro Mezzogiorno sono rimasti, in maggioranza, pressochè stazionari: e solo alcuni hanno avuto un aumento di

popolazione, ma inferiore a quello dei centri delle altre parti del mondo, e anche a quelli del Nord e del Centro d'Italia.

E perciò nel Mezzogiorno è mancata la rilevante emigrazione interna dalle campagne alle città, che si è verificata altrove, nell'ultimo ventennio, ed in compenso si è avuta un'emigrazione transoceanica assai notevole, che è cresciuta specialmente negli ultimi anni.

§ 2. — Aumento dell'emigrazione permanente e temporanea negli ultimi anni.

Il movimento dell'emigrazione negli ultimi anni. — Nell'ultimo triennio è cresciuta non soltanto l'emigrazione permanente o a tempo indeterminato (in gran maggioranza transoceanica), ma anche l'emigrazione temporanea, sebbene in misura alquanto inferiore.

Le nostre statistiche, come è noto, distinguono l'emigrazione in temporanea e propria o permanente, secondo le dichiarazioni fatte dagli emigranti e raccolte dai Municipi all'atto del rilascio dei passaporti. Questo è un sistema di rilevazione assai difettoso, che dà origine a molti errori. Tuttavia i dati ufficiali, se non raffigurano con precisione l'intensità del fenomeno, ce ne additano bensì la tendenza, e possiamo prenderli in considerazione come indici.

Ora, secondo le statistiche ufficiali, nel 1901 e nel 1902, abbiamo avuto un'emigrazione complessiva di più che 500,000 persone, di cui 250,000 in emigrazione permanente. Nel 1903 mancano ancora i dati complessivi, ma sappiamo che nel 1º semestre erano emigrate 333,327 persone, di cui più di 133,701 in emigrazione permanente. Nel 1900, invece, avevamo avuto un'emigrazione complessiva di 352,782 persone, di cui 153,209 in emigrazione permanente (1).

Queste cifre, pel modo attuale di compilazione delle statistiche ufficiali, non possono darci una notizia esatta del fenomeno; ma noi

(1) *Statistica dell'emigrazione italiana per l'estero negli anni 1900 e 1901.*
Roma, 1903, pag. X.

Pel 1902 si vedano i dati sommari pubblicati dalla Direzione generale della statistica e riprodotti nel *Bollettino dell'emigrazione* (a. 1903, n. 8). Pel primo semestre 1903 i dati sono tratti dallo stesso Bollettino (a. 1903, n. 15).

abbiamo degli altri dati, forse più attendibili, per lo studio della nostra emigrazione transoceanica, nelle statistiche delle persone che hanno preso imbarco in terza classe su piroscavi partiti dai porti del Regno per viaggi transatlantici.

Se ci poniamo a considerare queste cifre, troviamo la conferma dell'aumento notevole dell'emigrazione transoceanica.

Infatti, mentre nel 1900 il numero dei passeggeri di terza classe imbarcati per l'America fu di 170,382, nel 1901 si elevò a 237,578, nel 1902 a 252,234, e nel 1903 salì a 275,339 (1).

E si noti che, essendo stata sospesa l'emigrazione gratuita per il Brasile sul principio del 1902, da allora le cifre suindicate ci danno soltanto il numero degli emigranti che hanno acquistato il biglietto con denaro proprio.

Emigrazione permanente e temporanea. — Come abbiamo rilevato sopra, la divisione della nostra emigrazione in permanente e temporanea non è fatta con criteri ben precisi e sicuri. Né essa caratterizza due forme diverse del fenomeno.

In generale, sono considerati come emigranti periodici i lavoratori che, ogni anno, in primavera, si recano nei diversi paesi d'Europa, per occuparsi nelle imprese di costruzioni, di laterizi, ecc., e che ritornano al principio dell'inverno.

Sono invece considerati come emigranti permanenti quelli transoceanici, i quali lasciano definitivamente l'Italia o almeno dimorano all'estero un lungo periodo di tempo. Ma, anche fra gli emigranti transatlantici, alcuni emigrano in America periodicamente. Sono specialmente contadini di alcune provincie meridionali, che, ogni anno, finiti i raccolti in patria, vanno a fare la stagione dei lavori nel Plata, fecondando così col loro lavoro due continenti, come disse, con frase geniale

(1) Le cifre indicate sono tratte dalle Relazioni della Direzione generale della Marina mercantile per il 1900 e per il 1901, e dal *Bollettino dell'emigrazione* per gli anni 1902 e 1903.

e colorita, l'onorevole Luzzatti. Ed emigrano anche temporaneamente contadini di alcune parti del Piemonte e del Mezzogiorno, che partono ogni anno, nell'aprile, per gli Stati Uniti, e ne fanno ritorno, in ottobre e novembre, quando, all'inizio dei geli e dei freddi, nel Nord America si sospendono i lavori all'aperto.

Negli ultimi tempi, poi, sono venute crescendo di numero e di importanza alcune correnti migratorie, costituite da piccoli mercanti, che prima partivano soltanto dalla Liguria, dalla Lombardia e da parte della Campania, e che ora invece muovono da tutta la penisola e specialmente dalle regioni litoranee.

Questi mercanti portano con sè gli oggetti più vari, dai coralli alle derrate alimentari, dai manufatti ai prodotti agricoli. E sovente varcano l'Oceano, in un anno, più di una volta, e si spingono di terra in terra, arditi e prudenti insieme, continuando le tradizioni di quegli audaci mercanti lombardi, genovesi, napoletani, siciliani, che, nel medio evo, percorrevano tutta la terra allora conosciuta.

Sono questi emigranti che hanno contribuito a mantenere il gusto dei nostri emigrati per i prodotti nazionali, giovando così a dare impulso alle esportazioni italiane.

Come è composta la nostra emigrazione. — L'emigrazione dall'Italia è essenzialmente agricola: agricoltori, braccianti, e terraiuoli ne costituiscono la maggioranza. Nel 1901, ultimo anno per cui abbiamo dati statistici particolareggiati, l'emigrazione permanente era costituita così: il 61. 49 per cento erano agricoltori, il 18. 50 per cento terraiuoli, braccianti, ecc.; e gli altri mestieri non contribuivano che per 20 per cento complessivamente. Ma anche gli artigiani che emigrano, provengono, in gran maggioranza, dai piccoli centri agricoli.

Le città, anche quelle del Mezzogiorno, danno all'emigrazione uno scarso contingente, e le ragioni ne sono complesse e sono state in parte messe in evidenza.

L'emigrazione è costituita in maggioranza da uomini; fra gli emigranti permanenti vi è però un certo numero di donne e di bambini, e cioè, secondo le nostre statistiche, circa il 40 per cento del totale.

Queste proporzioni sono rispecchiate nelle cifre che indicano il numero delle persone partite sole, in confronto a quelle partite a gruppi di famiglia. Le prime costituiscono circa il 60 per cento della nostra emigrazione permanente.

§ 3. — L'emigrazione dalle diverse regioni d'Italia.

Movimento dell'emigrazione dalle diverse regioni d'Italia. — All'emigrazione hanno contribuito tutte le regioni d'Italia, ma in misure diverse.

L'emigrazione temporanea pei paesi di Europa è alimentata principalmente dalle popolazioni del *Veneto*, di alcune parti della *Lombardia* e del *Piemonte*. Vi prendono anche parte, ma in proporzioni minori, l'*Emilia* e anche la *Campania* e qualche altra regione dell'Italia meridionale.

Invece, l'emigrazione transoceanica, o a tempo indefinito, attualmente è alimentata prevalentemente dal Mezzogiorno d'Italia. Negli ultimi anni, il numero degli emigranti transatlantici dell'alta Italia è venuto diminuendo, mentre invece è aumentato quello degli emigranti provenienti dalle regioni meridionali d'Italia. Ne è indice il movimento dei passeggeri di terza classe, partiti dai porti di Genova, di Napoli e di Palermo: in diminuzione dal primo e in forte aumento specialmente dal secondo.

Le nostre statistiche dell'emigrazione permanente ci mostrano che, dopo il 1895, si sono avute, in cifre assolute, le seguenti variazioni nel movimento dell'emigrazione transoceanica:

- a) Una diminuzione nel Piemonte, nella Liguria, nella Lombardia e specialmente nel Veneto.
- b) Un certo aumento in Toscana, in Emilia e in Sardegna, negli anni 1896 e 1897.
- c) Un aumento lieve, in cifra assoluta, ma forte, proporzionalmente, nelle Marche, nell'Umbria, nel Lazio e nelle Puglie.
- d) Un forte aumento negli Abruzzi, nel Molise, nella Campania, nelle Calabrie e nella Sicilia.

L'emigrazione permanente dal Piemonte, dalla Lombardia e dalla Liguria. — Nel Piemonte, nella Lombardia, nella Liguria, l'emigrazione permanente, che fu in aumento fin verso il 1890, negli ultimi anni è venuta sensibilmente declinando. In Piemonte, però, nel 1901 e nel 1902 si è avuto un certo aumento nell'emigrazione permanente.

Il risveglio industriale e commerciale, che si è avuto in quelle regioni, e l'aumento dei salari conseguito hanno fermato il movimento emigratorio.

Il censimento del 1901 ci ha mostrato che quelle regioni hanno le più elevate cifre di densità di popolazione di tutta l'Italia (202.25 per Kmq. in Liguria e 176.12 in Lombardia). E invece il numero complessivo degli emigranti, partiti da quelle regioni, è, percentualmente, fra i più bassi d'Italia.

Se si mettessero in confronto i dati relativi all'aumento della ricchezza in quelle parti d'Italia colle variazioni numeriche nell'emigrazione, si rileverebbe un movimento inverso, ma corrispondente in intensità. Si rileverebbe anche, da un esame più particolareggiato, che l'emigrazione, anche in quelle regioni, proviene principalmente dai centri agricoli. Così nel Piemonte, la provincia di Novara, elevatamente industriale, ci dà le cifre minime di emigrazione permanente. E in Lombardia, le provincie di Como e di Milano, che nel 1891 avevano un'emigrazione annua di più di 6000 persone ciascuna, nel 1901 hanno avuto un numero di emigranti complessivo di 1200 persone.

L'emigrazione permanente dal Veneto. — Il Veneto ebbe un'emigrazione relativamente scarsa fino al 1886; dal 1887 al 1897 un'emigrazione assai attiva; dopo quell'anno, il numero degli emigranti transoceanici diminuì rapidamente, mentre continuava ad aumentare quello degli emigranti temporanei. L'emigrazione veneta si è diretta principalmente ai paesi dell'America latina, specie al Brasile; e si è svolta principalmente per gruppi di famiglia. I Veneti, più che gli emigranti di altre regioni, hanno conservato tenacemente la patria lingua, anzi il dialetto nativo, ed hanno formato, oltre l'Atlantico, dei nuclei italiani. Ed è con vera commozione che tutti coloro che hanno visitato questi

centri nazionali parlano del puro carattere italiano che essi conservano. Ma la crisi che ha colpito le Repubbliche dell'America meridionale ha diminuito l'emigrazione dal Veneto, anche da quelle provincie, come Rovigo e Treviso, da dove era stata più attiva.

L'emigrazione permanente dall'Italia Centrale. — L'Emilia, sebbene in qualche zona sia forse eccessivamente popolata, ha avuto un'emigrazione assai scarsa. Dopo il 1890, c'è stato un aumento; ma l'emigrazione resta tuttavia poco numerosa. Mentre la popolazione attuale è di circa 2 milioni e mezzo di abitanti, l'intera regione, dal 1881 al 1902, ha avuto, in complesso, meno di 100 mila emigranti. È una percentuale codesta inferiore a quella delle altre regioni d'Italia, eccettuate l'Umbria, le Puglie e la Sardegna.

Percentuale poco superiore a quella dell'Emilia ci dà la Toscana, la quale ha un'emigrazione scarsissima da tutte le provincie, eccetto che da quelle di Massa Carrara e di Lucca.

Le Marche, fino al 1895, ebbero una debole emigrazione, ma da quell'anno il numero degli emigranti è aumentato: ciò che del pari è avvenuto nell'Umbria e nel Lazio. Però la percentuale dell'emigrazione di queste regioni resta inferiore a quella media del Regno.

L'emigrazione permanente dall'Italia Meridionale e dalle Isole. — Nella Campania, negli Abruzzi, nel Molise e nelle Calabrie, l'emigrazione permanente, nell'ultimo ventennio, è stata in continuo aumento. Nella Basilicata raggiunse, fin dal 1885, la cifra elevata di circa 10,000 persone all'anno, cifra che è ancora aumentata negli anni 1901 e 1902.

Cosicchè quella provincia — come è noto — è l'unica del Regno che abbia visto diminuire la sua popolazione dal censimento del 1881 a quello del 1901.

Secondo i dati statistici ufficiali, si sono avuti nel 1902:

negli Abruzzi e Molise	2934	emigranti per 100,000 abitanti.
nella Basilicata	2878	" " "
nelle Calabrie	2354	" " "
nella Campania	1881	" " "

E deve notarsi che gli Abruzzi, il Molise e la Campania, secondo le statistiche ufficiali, danno anche un notevole numero di emigranti periodici.

In alcuni comuni, specialmente, l'emigrazione è stata così intensa da far temere un parziale spopolamento, o quanto meno una forte diminuzione della parte di popolazione più adatta alle rudi fatiche dei campi.

Nel Mezzogiorno continentale, soltanto in Puglia l'emigrazione è scarsa. Ivi è bensì aumentata dopo il 1895; ma nel 1902 era valutata ad una percentuale di 606 persone per 100,000 abitanti, percentuale, questa, inferiore alla media del Regno. Nè va trascurato che quella parte di emigrazione, che le statistiche ufficiali considerano periodica, è numericamente assai scarsa.

Nelle isole: la Sardegna, con la sua popolazione assai rada, ci dà una percentuale scarsissima di emigranti: 5638, dal 1881 al 1902; mentre la Sicilia che, prima del 1895, aveva un'emigrazione scarsa, dopo quell'anno, ha visto aumentare il numero degli emigranti permanenti, che, dalle statistiche ufficiali, era valutato, nel 1902, a 937 per 100,000 abitanti, mentre quello degli emigranti temporanei era stimato a 582 persone per 100,000 abitanti.

Si noti però che in Sicilia, dal 1881 al 1901, la popolazione è aumentata, nel suo complesso, del 20 per cento (cifra questa superata soltanto dal Lazio e dalle Puglie) e la densità della popolazione di circa il 24.

È avvenuto insomma, dopo il 1895, uno spostamento nelle correnti migratorie italiane: diminuite quelle provenienti dall'Italia settentrionale, aumentate, ma rimaste scarse, quelle dell'Italia centrale, cresciute fortemente quelle del Mezzogiorno continentale e della Sicilia.

Mentre, nell'Alta Italia, i progressi dell'industria e le organizzazioni operaie hanno potuto fare conseguire ai lavoratori salari più elevati, nel Mezzogiorno continentale ed insulare, il proletariato non ha avuto che un mezzo per migliorare le sue condizioni e per reagire contro la bassezza delle mercede: emigrare.

L'emigrazione meridionale si è svolta in modo disorganizzato, così

come nella vita del Mezzogiorno sono i sentimenti individualistici che dominano.

L'agricoltore meridionale ha portato all'estero le sue qualità e i suoi difetti: la vivacità e la versatilità d'intelligenza, la parsimonia, la sobrietà, la fierezza del carattere, l'affetto vivissimo per la famiglia, l'intolleranza delle offese. Nuove forme sociali, nuove abitudini di vita hanno potuto dare un'impronta diversa ai nostri emigranti, ma hanno lasciato intatto il fondo del temperamento. E mentre gli agricoltori dell'Italia settentrionale, e specialmente del Veneto, hanno continuato, nei paesi d'oltre mare, a dedicarsi, in maggioranza, ai lavori della terra, quelli del Mezzogiorno si sono dati alle più diverse occupazioni, passando dai lavori agricoli a quelli di costruzione e di sterro e all'esercizio dei piccoli commerci, con una versatilità di attitudini, che essi sono soliti a vantare, non senza una certa civetteria.

CAP. II. — Le colonie italiane all'estero.

§ 1. — Il numero approssimativo degli Italiani residenti all'estero.

Non tutti gli emigranti che lasciano l'Italia sono perduti per territorio nazionale. Molti, come abbiamo sopra accennato, rimpatriano definitivamente dopo un certo tempo di permanenza all'estero.

Ma vi è un'eccedenza costante e notevole dei partiti sui rimpatriati: ciò che ha determinato la formazione e lo sviluppo, in molte parti del mondo, d'importanti colonie libere italiane.

Il Commissario generale dell'emigrazione calcolava che, nel 1901, il numero degli Italiani residenti all'estero era di circa tre milioni e mezzo. Ma verosimilmente questa cifra è inferiore al vero, essendo stata ricavata da calcoli approssimativi o dai censimenti ufficiali, i quali, per quanto riguarda il numero degli immigrati, danno di ordinario cifre basse. Forse risultati più sicuri si potranno avere calcolando la differenza fra gli emigranti partiti e quelli rimpatriati, dal 1876 al 1903, e aggiungendo una quota di aumento per l'incremento naturale della popolazione, dovuto all'eccedenza dei nati sui morti.

Con questo metodo si avrebbe che il numero degli Italiani residenti all'estero non è inferiore a quattro milioni di persone.

§ 2. — Gli Italiani negli Stati Uniti dell'America del Nord.

Indici della prosperità attuale degli Stati Uniti. — Gli Stati Uniti costituiscono oggi il gran centro di attrazione della nostra emigrazione, come già lo furono per gli emigranti inglesi, irlandesi e tedeschi.

Quella grande Repubblica attraversa un periodo di prosperità veramente straordinaria. Chi esamini i risultati dell'ultimo censimento americano, pubblicazione mirabile per ricchezza di dati e varietà di indagini, non può che restare sorpreso del progresso compito da quella Repubblica negli ultimi anni.

Giova riportare alcuni dati, che sono fra gli indici più eloquenti del progresso degli Stati Uniti, servendoci, ove sia possibile, di cifre più recenti, posteriori a quelle raccolte dal censimento.

La popolazione, che il *Census* del 1900 aveva calcolato in 76,303,387 persone, era salita, secondo le valutazioni ufficiali, nel 1902, a 79,003,000, con una densità, quindi, di 26. 11 abitanti per miglio quadrato. Le importazioni che erano valutate nel 1898 a circa 615 milioni di dollari, con una media di 8. 05 dollari per abitante, nel 1902 arrivavano a più di 900 milioni di dollari, con una media di 11. 39 per abitante; mentre le esportazioni raggiungevano nello stesso anno la cifra di 1355 milioni di dollari, con una media di 17. 16 per abitante.

In aumento costante è pure la produzione agricola (grano, lana, cotone), mineraria (carbone, petrolio, ferro, ecc.) e manifatturiera: e un incremento fortissimo ha avuto l'industria dei trasporti, specialmente terrestri. Le strade ferrate in esercizio negli Stati Uniti, che, nel 1881, misuravano una lunghezza di poco più che 100,000 miglia, nel 1902 hanno superato le 200,000 miglia, e nello stesso tempo il traffico si è raddoppiato per il trasporto dei passeggeri e quasi quadruplicato per quello delle merci.

Indici ancora più eloquenti della cresciuta prosperità degli Stati Uniti si hanno nell'ammontare dei depositi di denaro presso gli istituti di credito, e nel consumo di alcuni articoli di uso generale.

I depositi presso le banche che, nel 1897, ammontavano a poco più di 5 miliardi di dollari, avevano superato i 7 miliardi nel 1900, e nel 1902 erano complessivamente 9315 milioni di dollari; mentre i depositanti, che, nel 1898, erano circa 5 milioni e 200 mila, nel 1902 erano saliti a circa 6 milioni e 700 mila.

Per consumi si hanno dati riguardanti lo zucchero, il caffè, i vini ed i liquori. Il consumo annuo dello zucchero, che era calcolato nel 1898 a 61. 5 *pounds* per abitante, si è elevato a 72. 8 *pounds* nel 1902; quello del caffè è salito da 9. 81 *pounds*, nel 1900, a 13. 37 nel 1902; e, infine, anche il consumo complessivo dei vini e liquori, che, nel 1899, veniva calcolato a 16. 80 galloni per abitante, nel 1902 è cresciuto, secondo le valutazioni ufficiali, a 19. 48 galloni per abitante.

Altro indice di prosperità troviamo nel rapido aumento delle entrate postali, cresciute da 95 milioni di dollari, nel 1899, a circa 122 milioni, nel 1902, e nell'aumento dei telegrammi.

Ma, soprattutto, dà conferma della crescente prosperità degli Stati Uniti il continuo aumento dell'immigrazione, verificatosi negli ultimi anni, senza che sia avvenuto un rigurgito.

Dal 1880 al 1892, l'immigrazione negli Stati Uniti fu assai numerosa. In questo periodo, soltanto in due anni il numero degli immigranti fu inferiore a 400,000 persone; mentre, nel 1882, raggiunse quasi le 800,000 persone.

Dopo il 1893, l'immigrazione diminuì e si mantenne intorno alla cifra di 300,000 persone all'anno; ma nel 1900 si elevò a 448,572, nel 1901 a 487,918, nel 1902 a 648,743 e nel 1903 a 857,046 persone (1).

In questi ultimi anni, all'aumento dell'immigrazione negli Stati Uniti ha contribuito largamente l'Italia, che anzi ha avuto il primo posto fra i paesi di provenienza degli immigranti.

Numero degli Italiani residenti negli Stati Uniti. — Il numero degli Italiani residenti negli Stati Uniti si può calcolare, con una certa ap-

(1) Questi dati relativi all'immigrazione negli Stati Uniti sono tratti dalle statistiche ufficiali americane. Essi si riferiscono, a partire dal 1897, agli anni fiscali, che negli Stati Uniti terminano il 30 giugno.

prossimazione. Il censimento americano del 1900 ci dà che, al 1º giugno di quell'anno, vi erano nell'Unione 729,248 Italiani, di cui 484,703 nati in Italia da genitori italiani, e gli altri nati in America, ma aventi entrambi i genitori o il padre nati in Italia.

Dal secondo semestre 1900 a tutto giugno 1903, gli Italiani arrivati negli Stati Uniti furono 544,993; mentre, negli anni 1901, 1902 e 1903, il numero dei passeggeri di terza classe ritornati direttamente dagli Stati Uniti in Italia è stato complessivamente di 155,127 persone (1). Ora, tenendo conto anche del numero degli emigranti arrivati negli Stati Uniti nel secondo semestre 1903, si può calcolare, in via approssimativa, che il numero delle persone nate in Italia che risiedono attualmente negli Stati Uniti sia intorno a 800 mila, e che più di 300,000 siano le persone nate negli Stati Uniti da genitori italiani. Ciò che fa più di 1 milione di connazionali residenti negli Stati Uniti.

Questa cifra è superata solo da poche altre nazionalità: certamente dai Tedeschi, dagli Irlandesi, dai Canadesi, dagli Inglesi e anche dagli Scandinavi. Tutte le altre nazionalità, che hanno contribuito alla emigrazione per gli Stati Uniti, oggi hanno un minor numero di rappresentanti nella Confederazione americana.

Distribuzione degli Italiani residenti negli Stati Uniti. — La grande maggioranza degli Italiani, più di 3/4, risiedono negli Stati del Nord-Est (New York, (2) Pennsylvania, New Jersey, Massachusetts, Connecticut).

Un certo numero d'Italiani risiede in alcuni Stati nella parte nor-

(1) Questa cifra si riferisce al movimento di passeggeri di 3^a classe, provenienti dagli Stati Uniti, nei porti italiani ed in quello dell'Havre (per quest'ultimo, però, a cominciare dal settembre 1901). Per il movimento degli emigranti italiani rimappatriati dagli Stati Uniti, che sbarcarono in altri porti esteri, ci mancano dati numerici attendibili. Verosimilmente però questi dati non sposterebbero di molto il risultato complessivo.

(2) Secondo una valutazione fatta dal dott. Tosti, nostro viceconsole a New York (*Rivista commerciale*, Bollettino mensile della Camera di commercio italiana di New York, anno VIII, numero del 3 marzo 1904), la popolazione italiana, alla fine del 1903, era di 486,175 persone nello Stato di New York, e di 382,735 nella città di New York. Cioè, nella grande città americana, vi è la popolazione di una provincia d'Italia.

dico-centrale della Confederazione (Ohio, Illinois, Indiana e Jowa), e numerosi Italiani dimorano pure nella California e nella Louisiana. Anche in tutti gli altri Stati dell'Unione si trovano Italiani, ma il loro numero è scarso.

Questa distribuzione degli Italiani negli Stati Uniti, quale ci è indicata dal censimento del 1901, verosimilmente, dopo quell'anno, non avrà subito notevoli cambiamenti. Infatti le relazioni annuali del Commissario generale dell'immigrazione americano ci mostrano che gli immigranti, arrivati dopo il 1900, si sono distribuiti fra i diversi Stati, mantenendo, su per giù, le stesse proporzioni indicateci da quel censimento.

Negli Stati del Nord-Est, che, come è noto, sono i più popolati della Confederazione, gli emigranti nostri scelgono, per fermarsi, le grandi città (New York, Boston, Filadelfia, Chicago, ecc.).

La distribuzione della nostra emigrazione negli Stati Uniti è indice delle caratteristiche sue. I nostri agricoltori, che, come abbiamo notato, costituiscono la maggioranza degli emigranti italiani, a differenza dei Tedeschi e degli Scandinavi, si sono tenuti lontani dagli Stati prevalentemente agricoli, preferendo di fermarsi nei paesi del litorale atlantico e di dedicarsi alle più svariate occupazioni nelle grandi città.

Le ragioni di questo fatto sono complesse. Fin dai suoi primordi, l'immigrazione italiana si è diretta in prevalenza agli Stati del litorale, per la maggiore facilità di trovarvi un pronto lavoro, sufficientemente rimunerato, senza bisogno di disporre di un qualsiasi capitale. Si aggiunga che la nostra immigrazione negli Stati Uniti è piuttosto recente; e che, quando i primi fra i nostri cominciarono a recarsi negli Stati Uniti, già le migliori terre, più vicine ai mercati e più rimunerative, erano state occupate e messe in valore.

Le direzioni della nostra emigrazione non sono variate in seguito: sia perchè si sono mantenute, anzi rese più forti le circostanze che già determinarono questo inurbamento dei nostri agricoltori (inquantochè le condizioni di lavoro nelle città sono migliorate), sia perchè i primi emigrati sono stati i pionieri e gli esploratori, di cui gli ultimi venuti hanno seguito le orme.

Occupazioni degli Italiani negli Stati Uniti. — Nelle città americane, i nostri emigranti si danno alle occupazioni più diverse, secondo le tendenze, le attitudini, le circostanze.

Moltissimi sono quelli addetti ai lavori di sterro, fognature, costruzioni edilizie, opere portuarie, costruzione e manutenzione di vie ferrate. Non pochi sono addetti a servizi più umili, come spazzatura delle strade; e molti ragazzi fanno tuttora i lustrascarpe.

I salari, per i mestieri che non richiedono nessun'attitudine speciale, variano da 1 dollaro e centesimi 25 a 1 dollaro e centesimi 75 o anche 2 dollari, mentre la vita del popolo non è molto più costosa che in Europa.

Salari più elevati guadagnano invece gli Italiani che si dedicano all'esercizio di arti e mestieri (fabbri, meccanici, ecc.), o che sono occupati nelle industrie (in quella della seta, ad esempio, sono occupati numerosi nostri connazionali). Vi sono anche molti Italiani commercianti al minuto e piccoli esercenti (merciai, tabaccai, pizzicagnoli, barbieri, calzolai, ecc.). Ma, in complesso, per tutti i generi di lavoro, le condizioni degli Italiani negli Stati Uniti si possono considerare, in generale, come piuttosto prospere.

L'opinione pubblica americana e l'immigrazione italiana. — Negli ultimi tempi, l'opinione pubblica americana, al riguardo dei nostri immigranti, si è venuta in parte mutando, ed accenna a diventare loro favorevole.

Tuttavia le opposizioni contro i nostri sono sempre assai forti, e sono determinate principalmente dalla loro ignoranza e dalla loro parsimonia, per cui essi talvolta si contentano di salari inferiori a quelli correnti, contribuendo così a rendere più forte la resistenza degli imprenditori a quella elevazione dei salari, a cui tendono, con ogni possa, le forti organizzazioni operaie americane. Da ciò la vigorosa campagna delle Federazioni di mestiere per l'adozione di misure restrittive della immigrazione.

Questa campagna è agevolata da diverse circostanze, e specialmente dal tenore di vita inferiore a cui molti fra i nostri si adattano, e dalla loro maggiore vivacità di carattere, per cui talvolta trascendono

a reati di sangue. Si aggiunga che — mentre l'immigrazione inglese, tedesca, irlandese e scandinava fornivano elementi, che, per affinità etniche e per abitudini di vita, avevano molti punti di somiglianza con i nativi del paese — i nostri sono di razza differente ed hanno abitudini quasi in tutto diverse dalle loro. Ciò spiega come parte dell'opinione pubblica, che nella contesa non ha alcun interesse, accolga con favore la campagna contro gli immigranti italiani, alla quale si è, così, fatto perdere il carattere di una contesa di interessi, e se ne è dato un altro, che meglio potesse impressionare l'opinione pubblica: quello, cioè, di difesa della razza, minacciata da uomini che sono sovente giudicati di civiltà inferiore, rozzi, violenti fino alla brutalità, insomma da nuovi barbari.

Vero è bene che il contegno dei nostri, la loro assiduità al lavoro, il loro rapido elevamento intellettuale, la facilità con cui si sono adattati ad una civiltà superiore, hanno vinto molte diffidenze e conquistato molte simpatie. Ma, ciò nonostante, negli ultimi anni, con l'accrescere dell'immigrazione, la campagna è stata resa di nuovo attiva, da parte degli interessati; e forse, nel 1903, l'esclusione degli analfabeti sarebbe stata approvata dal Congresso, senza la vivace opposizione degli imprenditori di lavori e di trasporti terrestri e marittimi, che, dall'adozione di questa misura, sarebbero stati seriamente colpiti.

Ma nuove proposte restrittive dell'immigrazione sono davanti al Congresso e potranno domani divenire legge, se, continuando l'afflusso di immigranti, avesse a verificarsi una sosta nella domanda di mano d'opera. Ciò potrebbe determinare l'opinione pubblica a volgersi in favore delle misure restrittive proposte, le quali appariranno allora come necessarie per non turbare le condizioni del mercato del lavoro.

§ 3. — Gli Italiani nel Canadà e nel Messico.

Gli Italiani nel Canadà. — Il nome dell'immenso dominio inglese è legato, nella nostra memoria, all'infelice spedizione di emigranti, organizzata nel 1900, che fu causa di tanti dolori e di tante miserie per parecchie centinaia dei nostri. Fu quello un episodio doloroso della

nostra emigrazione, dovuto ad una triste speculazione. Ma, anche nelle rigide zone del Canadà, c'è una colonia italiana in condizioni alquanto prospere; ed Italiani sono emigrati nel Canadà fin dal principio del secolo, sebbene sempre in scarso numero.

La nostra colonia nel Canadà è composta di lavoratori, occupati nelle miniere, nelle officine, nelle costruzioni ferroviarie, di pochi commercianti e di qualche professionista. Secondo il censimento del 1901, il numero delle persone nate in Italia, Spagna e Portogallo e domiciliate nel Canadà, era di 7124. Ma il Commissario dell'emigrazione, dottor E. Rossi, il quale visitò il Canadà nel 1902, crede di potere calcolare il numero degli Italiani nel Canadà, approssimativamente, a 16 mila persone.

Vi è anche una debole immigrazione periodica di agricoltori italiani, che, al tempo dei raccolti, si spargono nelle pianure del Manitoba e vi trovano lavoro rimunerativo. Ma si tratta di uno scarso movimento.

All'immigrazione permanente è di ostacolo la rigidità del clima, per cui il tempo utilizzabile per i lavori all'aperto è assai limitato. Per le altre occupazioni (artigiani, operai delle fabbriche, ecc.), data la scarsezza numerica delle nostre colonie, è necessaria la conoscenza dell'inglese: ciò che è un ostacolo assai grave per i nostri lavoratori, la cui grande maggioranza è pur troppo assai incolta.

All'immigrazione periodica (pe i lavori dei raccolti) sono di ostacolo l'alto prezzo dei trasporti e la contemporaneità di un'attiva domanda di mano d'opera negli Stati Uniti.

Il paese, però, è in continuo progresso e sembra destinato ad un grande avvenire. La popolazione vi è assai rada: 1. 48 abitanti per miglio quadrato inglese, secondo i risultati del censimento del 1901, mentre specialmente alcune provincie, come il Manitoba, potrebbero accogliere un numero molto maggiore di lavoratori, e forse in avvenire potranno attirare un'emigrazione numerosa. Ma, nelle condizioni presenti, il Canadà non può offrire lavoro che a un limitato numero dei nostri.

Gli Italiani nel Messico. — Assai scarsa, numericamente, è la colonia italiana del Messico. L'ultimo censimento del 1900 dava 1574 Ita-

liani in tutta la Repubblica; ma il Ministro d'Italia nel Messico ritiene inesatta quella cifra e calcola gl'Italiani a circa 5000.

Parte dei nostri connazionali è dedita al commercio ed alle piccole industrie, e, secondo i dati raccolti dal nostro Ministro, possederebbe complessivamente un capitale di 20 milioni di lire italiane. Il resto della colonia è costituito da artigiani e da agricoltori.

Nel Messico non sono mancati tentativi di colonizzazione, ma non sono stati fortunati. Le poche colonie agricole italiane fondate in altri tempi, che sussistono tuttora, hanno potuto prosperare per l'abilità dei nostri lavoratori, che seppero vincere ostacoli gravissimi.

Attualmente, una vera e propria corrente di emigrazione italiana diretta al Messico non esiste; ma le risorse del paese fanno sperare che, in avvenire, il Messico abbia largo bisogno di mano d'opera straniera.

§ 3. — Gli Italiani nell'America centrale e nelle minori Repubbliche dell'America meridionale.

Gli Italiani nelle Repubbliche dell'America centrale. — Nelle varie Repubbliche dell'America centrale (Honduras, Guatema, Columbia, San Domingo, Equatore, Venezuela, Cuba), nella Guiana e nelle Antille, le colonie italiane sono scarse di numero. La più notevole è quella del Venezuela, dove, nel 1891, gli Italiani erano calcolati a circa 4000, e dove adesso non saranno più di 7000. Nel distretto del Panamà, al tempo dei lavori pel canale transoceanico, vi era una colonia italiana di una certa importanza, che però si disperse dopo la sospensione dei lavori.

L'immigrazione nell'America centrale è ostacolata da ragioni diverse: il clima, le condizioni igieniche, l'assetto sociale e politico, l'insufficienza dei mezzi di comunicazione, la crisi del caffè, sono fra le più importanti cause, che non hanno attratto in quei paesi la nostra emigrazione.

Le nostre colonie nell'America centrale sono composte principalmente di persone dedita al commercio. Non pochi sono mercanti gi-

rovagli, nativi delle provincie di Napoli, Salerno e Cosenza, e vendono coralli, chincaglierie; alcuni sono piccoli esercenti, altri, infine, sono dediti al commercio d'importazione e di esportazione.

Gli agricoltori sono scarsi, e i tentativi di colonizzazione fatti col l'elemento italiano non sono stati fortunati. Si tratta, insomma, di colonie mercantili; e ciò spiega perchè il movimento dei passeggeri, sulle due linee dell'America centrale, che attualmente fanno capo in Italia, sia notevole in rapporto all'importanza numerica di queste colonie.

Gli Italiani nella Bolivia. — Questa Repubblica ha una colonia italiana numericamente scarsa, con le stesse caratteristiche delle altre colonie nazionali dell'America centrale. Anzi, la mancanza di comunicazioni marittime e l'insufficienza del servizio ferroviario sono di ostacolo all'incremento del commercio esercitato da quei nostri nazionali.

Gli Italiani nel Paraguay. — Secondo il censimento del 1900, gli Italiani residenti nel Paraguay sarebbero circa 4000: aggiungendovi i figli d'Italiani nati nel paese, la cifra si eleverebbe, forse si raddoppierebbe.

La nostra colonia è costituita da agricoltori dediti principalmente all'orticoltura e al caseificio, da commercianti e da professionisti italiani, dei quali ultimi alcuni hanno conseguito anche delle posizioni ufficiali.

Gli Italiani nell'Uruguay. — La colonia italiana è valutata a circa 80,000 persone. Anche qui si ha un numero notevole di commercianti (dai grandi esportatori ed importatori ai merciai ambulanti). Vi è anche un certo numero d'Italiani esercenti diversi mestieri, oppure occupati nei lavori di costruzione e di manutenzione di ferrovie; mentre non molti sono quelli dediti all'agricoltura, e per lo più sono dei salariati.

Le turbolenze politiche interne e la vicinanza dell'Argentina sono state di ostacolo ai progressi economici del paese; però la colonia

italiana vi gode di un certo benessere, e si valuta che il capitale appartenente ai nostri connazionali in quella Repubblica ascenda a più di 36 milioni di *pesos* oro.

La nostra colonia nell'Uruguay conserva bene il carattere nazionale, tanto che vi si pubblica un giornale in lingua italiana, e vi esistono una sezione della *Dante Alighieri*, una Camera di commercio italiana e parecchie altre istituzioni nazionali.

Gli Italiani nel Perù. — Nel Perù vi è una colonia italiana che, secondo i calcoli del Ministro d'Italia, ascende (compresi i figli dei connazionali) a circa 12,000 persone. In maggioranza sono liguri (circa il 70 per cento), e il resto delle provincie settentrionali e centrali, pochi delle meridionali e pochissimi delle isole.

Anche nel Perù le nostre colonie sono colonie urbane, composte in maggioranza di persone dediti al commercio e alle industrie. Sono italiani quasi tutti quei mercanti che provvedono alle comunicazioni fra la costa e la Serra: italiani del pari sono in gran parte i piccoli armatori che esercitano il cabotaggio nelle coste.

La colonia che conserva tenacemente il carattere nazionale, è fiorente e prospera. Si valuta che gli Italiani possiedano: proprietà immobiliari per più di 63 milioni (in lire italiane), circa 78 milioni di capitale mobiliare, e più di 20 milioni di proprietà personali infruttifere. Cioè, si avrebbe un totale di più di 161 milioni di lire possedute da una colonia di 12,000 persone: ciò che costituisce una media di ricchezza abbastanza elevata.

Gli Italiani nel Cile. — Secondo il censimento del 1895, gli Italiani residenti in quella Repubblica erano circa 8000.

Anche le colonie italiane del Cile presentano gli stessi caratteri di quelle dell'America centrale e delle minori Repubbliche del Sud. I nostri connazionali, anche nel Cile, sono riuniti in piccoli gruppi e attendono all'esercizio dei commerci, delle industrie e dei mestieri. Pochi sono gli agricoltori e quasi tutti proprietari coltivatori; pochi anche gli operai dediti ai lavori di fatica.

Insomma, anche in questa Repubblica troviamo colonie piccole, ma relativamente prospere, dove il sentimento nazionale si conserva tenace, e che talvolta danno l'esempio di una concordia ammirabile.

§ 5. — **Gli Italiani nel Brasile.**

Cenni sulla storia della nostra emigrazione pel Brasile. — Questo vastissimo e poco popolato paese ha assorbito, per lunghi anni, gran parte dell'emigrazione italiana. L'abolizione della schiavitù e lo impulso, per tanti aspetti artifizioso, che si volle dare alla produzione nazionale, resero attivissima la domanda della mano d'opera. E il Brasile allora si diede a favorire, in mille modi, l'immigrazione: pagando, in tutto o in parte, il viaggio agli immigranti, spargendo in Europa agenti che eccitassero l'emigrazione pel Brasile, istituendo uffici di collocamento (*Hospedarias dos imigrantes*), direzioni di colonizzazione e d'immigrazione, ed istituti consimili, e ricorrendo ad ogni altro mezzo che l'opportunità del momento faceva apparire utile.

Erano quelli gli anni, in cui il Brasile godeva di una grande prosperità, in parte però fittizia.

I debiti contratti all'estero e il sistema di circolazione monetaria (le cui conseguenze dovevano appresso scontarsi) rendevano il danaro abbondante, il credito facile, se non a buon mercato. E ciò incoraggiava l'incremento che, con ardore febbrile, si dava alla produzione del caffè, allora quotato, sui mercati internazionali, a prezzi vantaggiosi. Contemporaneamente si dava impulso alla costruzione di grandi opere pubbliche e di vie di comunicazione; ciò che rendeva sempre più attiva la domanda di mano d'opera.

La crisi attuale e la condizione dei lavoratori della terra. — Ma, nonostante l'apertura di nuove ferrovie, gran parte delle terre messe a coltura restavano troppo lontane dai mercati. E così — quando l'aumento della produzione fece ribassare il prezzo del caffè e si risentirono le conseguenze dei viziiosi sistemi finanziari inaugurati — una fortissima crisi venne a colpire il paese, gravando specialmente su coloro che

avevano messo in valore le terre meno adatte alla produzione o che avevano attinto largamente e spensieratamente al credito.

Si chiuse allora il periodo di prosperità, di cui, per pochi anni, avevano goduto largamente tutti, e, in qualche misura, anche i lavoratori italiani. E questi furono fra i primi e più gravemente colpiti dalla crisi.

I lavoratori, che erano pagati con parte dei prodotti delle terre, bisognosi ed ignari, oppressi da una lunga catena d'intermediari, non ritrassero più dalla vendita del caffè nemmeno quanto occorreva per le spese di coltivazione e per il mantenimento della famiglia.

La sorte dei salariati — che costituiscono la maggioranza degli agricoltori italiani emigrati nel Brasile — non fu migliore. Il regime del lavoro servile non era stato abolito che da pochi anni, con un atto di autorità ispirato a vedute umanitarie. Ma il dominio sui servi aveva fatto contrarre a molti padroni delle abitudini, circa l'esercizio dei loro diritti sui lavoratori, le quali certo non sono consone coi rapporti derivanti da un contratto di lavoro con operai liberi. Così, quando il rinvio dei prezzi del caffè fece diminuire le entrate dei *fazendeiros*, questi cercarono di rivalersene sui coloni. Lasciarono bensì invariati i salari nominali; ma, nel calcolare il lavoro prestato dai coloni, per la liquidazione dei salari, e nell'applicazione delle multe, essi si abbandonarono a sistematici abusi contro i lavoratori. Era l'antico padrone dei servi che cercava di difendere la sua rendita e la sua proprietà, con quei sistemi di violenza brutale, che gli erano stati soliti per lungo volgere di anni. E quando poi, dopo innumerevoli defalcazioni arbitrarie, il colono aveva liquidato il suo credito, assai sovente non aveva modo di riscuoterlo.

Lo sfruttamento della mano d'opera venne così assumendo delle forme assai dure; e i coloni furono non di rado vittime di violenze, spesso rimaste impunite. Si aggiunga che, per le enormi distanze, l'esercizio della giustizia è reso difficile e tardo; mentre la cattiva organizzazione della polizia e la scarsa considerazione ostentata dai nativi verso i forestieri (conseguenza dell'esagerato orgoglio nazionale) aggravano ancora più la condizione delle cose a danno dei coloni.

Certamente non tutti gli Italiani emigrati nel Brasile sono stati colpiti dalle conseguenze della crisi; nè quelli colpiti lo sono stati in eguale misura. I lavoratori delle *fazendas* — che, per qualità e posizione della terra e per buona amministrazione, hanno risentito meno le condizioni della crisi — si sono trovati in migliori condizioni degli altri. Ed alle conseguenze della crisi sono anche sfuggiti, specialmente in qualche Stato del Sud, alcuni nuclei coloniali dei nostri, bene organizzati.

Conseguenze del divieto dell'emigrazione gratuita. — In questa condizione di cose, fu necessario provvedere a vietare l'emigrazione gratuita o sussidiata pel Brasile.

Questo divieto, ormai attuato da più di due anni, mentre ha risparmiato a tanti nostri lavoratori sofferenze e disinganni, ha giovato a rendere meno gravi le conseguenze della crisi pei coloni italiani residenti nel Brasile.

Il diradarsi dell'offerta della mano d'opera italiana, che ne è conseguito, ha fatto nascere delle preoccupazioni nei *fazendeiros*, i quali, ritenendo di avere interesse a continuare la produzione e a darvi anzi un maggiore impulso, desiderano che l'offerta della mano d'opera sia attiva. Essi perciò vorrebbero dare impulso all'immigrazione; ma non intendono o non possono migliorare seriamente le condizioni offerte ai lavoratori.

Di recente, il Parlamento brasiliano, cedendo alle vive insistenze di Governi esteri, fra cui anche il nostro, deliberò di adottare il principio di diritto, comune a tutte le legislazioni dei paesi civili, per cui il credito dei lavoratori per le mercedi è privilegiato. Ma il privilegio consentito al lavoratore è di grado inferiore a quello dato ad altri creditori, così che la garanzia assicurata non potrà praticamente riuscire efficace; tanto più che la legge mantiene, meglio determinandoli, dei principii circa le prove giudiziarie, la cui applicazione rende possibili abusi da parte dei padroni.

Questa nuova legge del Brasile è indice della condizione delle cose. Vivissimo desiderio di attirare l'immigrazione, da una parte; e dal-

l'altra resistenza fortissima a riconoscere e garantire i diritti del lavoro (resistenza determinata da motivi psicologici ed economici insieme, e, per questo intreccio di motivi, assai difficile a vincersi, specialmente nelle pratiche sue manifestazioni).

Il problema della tutela dei nostri nel Brasile è dunque della maggiore importanza, sia per la misera condizione di tanta parte degli emigrati italiani, sia per il gran numero loro. Infatti, secondo i calcoli approssimativi comunemente accettati, vivrebbero nel Brasile da un milione a un milione e trecento mila Italiani, di cui seicento o settecento mila nel solo Stato di San Paolo e il resto sparsi negli altri Stati (in prevalenza in quelli di Minas Geraes, Espírito Santo, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, Paranà e, in minor numero, negli Stati del Nord: Pernambuco, Parà, Amazonas, ecc.). In questi ultimi Stati, però, invece che a lavori agricoli, i nostri sono dediti principalmente all'esercizio dei piccoli commerci e delle industrie, ed hanno quindi risentito le conseguenze della crisi meno fortemente.

§ 6. — Gli Italiani nell'Argentina.

Cenni sulle vicende dell'emigrazione italiana per l'Argentina. — La emigrazione italiana per l'Argentina è antica, e si può risalire fino al tempo delle missioni gesuitiche, per trovare i primi Italiani emigrati nella grande Repubblica Platense. Dopo i dolorosi fatti del 1821, si recarono in Argentina numerosi profughi politici, i quali lasciarono la patria in cerca di terre più ospitali, per sfuggire alle persecuzioni delle restaurate tirannie.

Ma l'emigrazione italiana pel Plata principiò ad assumere proporzioni notevoli soltanto dopo il 1850, quando cominciarono ad emigrare numerosi marinai, specialmente liguri (che, nell'Argentina, si dedicarono all'industria dei trasporti e all'esercizio dei commerci), i quali furono seguiti dagli agricoltori, dai braccianti, dagli artigiani, ecc.

A partire dal 1868, le nostre correnti migratorie per l'Argentina furono attivissime, eccetto negli anni 1871, 1875-77. La cifra più alta fu raggiunta nel 1887, con circa 90 mila immigrati in Argentina, e nel

1896, con più di 75 mila persone. Ma negli ultimi anni la nostra emigrazione per l'Argentina è andata diminuendo d'intensità, a causa della crisi economica che ha attraversato la Repubblica. Però quelle nostre colonie restano tuttavia fra le più fiorenti, fra le meglio composte ed organizzate e fra le più numerose. Si calcola che esse comprendano un milione di persone, circa il quinto cioè di tutta la popolazione della Repubblica: proporzione questa rilevantissima e non raggiunta da nessun'altra nostra colonia all'estero.

Gli Italiani emigrati nell'Argentina si sono dedicati alle più svariate occupazioni. Sono commercianti, industriali, professionisti, insegnanti, marinai, pescatori, artigiani, braccianti, ma in prevalenza sono agricoltori.

È agli Italiani che l'Argentina deve lo sviluppo della sua agricoltura. Fino a pochi anni fa, la produzione locale non bastava al consumo; negli ultimi anni, invece, la produzione si è così accresciuta che si sono potute attivare importanti esportazioni di derrate agricole. E sono gli agricoltori italiani, che, nella provincia di Santa Fè, hanno dato un grande impulso alla produzione del frumento, in quella di San Juan e di Mendoza hanno introdotto e diffuso la cultura della vigna, e in Tucumán e Entre Ríos hanno dato un grande incremento alla produzione della canna da zucchero.

Chi studia l'agricoltura argentina, vede che il suo sviluppo segue la curva della diffusione delle colonie italiane. Sono stati i nostri ad assicurare alla produzione economica del mondo, alla civiltà contemporanea, le vaste estensioni di terreno, che si stendono lungo le grandi vie di comunicazioni marittime e fluviali dell'Argentina. Attraverso difficoltà naturali ed economiche grandissime, essi hanno saputo compire questa conquista mirabile, con un sereno e semplice vigore, che è nuovo documento dell'antica energia della nostra gente. Ed è forse stato questo il primo grande esperimento di una conquista della terra compiuta da lavoratori liberi; mentre dovunque, dalle primissime colonie che ricordi la storia fino alle moderne, questa rude ed aspra impresa, che è la conquista della terra alla produzione, è stata compiuta con la schiavitù, attraverso orrori indicibili.

Solo in Argentina, mercè la mirabile opera compiuta dai nostri, vi è stato il primo grande esperimento di colonizzazione agricola spontanea con lavoratori liberi.

Condizioni delle colonie italiane nell'Argentina. — Non pochi dei nostri emigrati in Argentina hanno raggiunto un certo grado di agiatezza, altri anche la ricchezza: compenso adeguato delle fatiche durissime durate da questi *self made men* coloniali, della loro inesauribile attività e della meravigliosa abilità, con cui hanno saputo vincere ogni ostacolo. Questi uomini, per qualità eccezionali, per favore di circostanze, da semplici operai sono divenuti grandi commercianti, grandi industriali, proprietari di vaste *estancias*.

Nella provincia di Buenos Aires, secondo un calcolo approssimativo fatto dal console Gioia (Bollettino dell'emigrazione, anno 1902, n. 8), le sole proprietà immobiliari possedute da Italiani ammonterebbero a 200 milioni di lire. Per i capitali mobiliari mancano dati attendibili, ma un indice della loro importanza si ha in ciò, che le tre principali banche italiane di Buenos Aires hanno insieme un capitale versato di più di 32 milioni di lire italiane. Inoltre, secondo il citato rapporto del console Gioia, i depositi degli Italiani, presso le banche di Buenos Aires, ammonterebbero a circa 100 milioni di lire.

Però capitalisti e proprietari sono una scarsa minoranza nella colonia italiana, la quale è composta in prevalenza di lavoratori e specialmente di lavoratori della terra.

In generale, i nostri, al loro arrivo, si occupano come braccianti per lavori agricoli (*tonteros*): dopo alcuni anni di permanenza, venuti in possesso di un certo peculio accumulato coi risparmi, e impraticitisi dell'agricoltura locale, prendono in mezzadria un lotto di terra (divengono allora, come dicono colà, *medieros*). Quelli, poi, che sono riusciti ad accumulare un piccolo capitale, prendono in fitto un lotto, talvolta grande, di terra: sono i così detti *arrendatarios*.

I lavoratori italiani residenti nell'Argentina hanno subito, negli ultimi anni, le conseguenze della crisi che ha colpito quella Repubblica. Vi è stato perciò un certo esodo di emigrati, è un rallentamento

nell'emigrazione italiana. Ma è da sperare che le condizioni attuali della Repubblica Argentina abbiano presto a rilevarsi, come comincia già ad avvenire.

Le risorse naturali del paese fanno sperare bene del suo avvenire. Con una popolazione di poco più di cinque milioni di abitanti e con una superficie, dieci volte quella dell'Italia, con terre fertili ed irrigue, solcate da magnifici fiumi, superbe vie naturali di comunicazione, l'Argentina si trova in condizioni assai favorevoli. Con l'allargarsi dei consumi mondiali, con lo sviluppo e con la crescente economicità dei mezzi di trasporto, col risanamento delle organizzazioni finanziarie, l'Argentina potrà dare incremento alla sua produzione, sostituendo alla pastorizia, che nelle condizioni attuali offre maggiore convenienza economica, la lavorazione della terra. Allora sarà offerto un campo sempre più largo, non solo ai nostri coloni residenti nell'Argentina, ma anche a quei nostri emigranti, che, ogni anno, profittando delle vicende della stagione, emigrano in quello Stato nel tempo dei raccolti.

La grande Repubblica latina potrà inoltre accogliere ed assicurare prospera vita ad iniziative ed attività nazionali, che regolino e disciplino le nostre colonie, liberandole dai molteplici parassitismi economici e mantenendone saldo il carattere nazionale.

Ma di questo importante problema discorreremo appresso.

§ 7. — Gli Italiani nelle altre parti del mondo.

Oceania. — Nel grande continente australiano e negli arcipelaghi adiacenti non esistono vere e proprie colonie italiane. Vi è soltanto un certo numero d'Italiani che si calcola ascendano a poco più di 5000 persone, sparse nei diversi Stati, le quali sono dediti a svariate occupazioni. Sono in prevalenza minatori o terrazzieri, ma vi è pure un certo numero di commercianti; anzi, negli ultimi anni, è venuto crescendo il numero d'importatori di prodotti agricoli italiani.

Manca però la coesione di una vera colonia: non vi sono istituzioni italiane, né aggruppamenti nazionali importanti nei vari centri cittadini. E ciò non contribuisce a conservare il carattere nazionale,

come del pari non vi contribuisce la necessità in cui si trovano i nostri di dover parlare sempre in inglese, sia durante il lavoro, sia negli altri rapporti della vita sociale.

Asia. — L'Asia è stata il più antico focolare delle emigrazioni umane. Le condizioni economiche e sociali del grande continente si prestano poco ad un'immigrazione di lavoratori. Soltanto la Siberia può considerarsi un paese d'immigrazione, ma attualmente è riservata ai lavoratori russi, che, ogni anno, vi si recano in gran numero, specialmente da alcuni fra i distretti più popolati della Russia meridionale.

Ma, così in Siberia come nell'Asia meridionale ed orientale, negli ultimi anni, per le costruzioni di opere pubbliche e specialmente di strade ferrate, è stato necessario il lavoro di abili operai europei. Perciò numerosi Italiani sono stati adibiti pei lavori di costruzione della Transiberiana, di qualche ferrovia in Cina, e così via. Ma si tratta di un'emigrazione temporanea e fluttuante, di non grande importanza numerica.

All'infuori di questi lavoratori, veri aggregamenti d'Italiani in Asia non esistono. Vi sono però dappertutto nostri connazionali: agenti di case commerciali, o persone che esercitano i traffici nel proprio interesse, esercenti, albergatori e così via.

Vi è qualche artista, vi è anche pur troppo qualche mercenario arrolato nelle milizie coloniali: ma vere e proprie colonie non esistono.

Africa. — Come in Asia e in Oceania, così pure in gran parte dell'Africa mancano colonie italiane. Soltanto sulle coste settentrionali vi sono delle colonie nazionali di una certa importanza: in alcune parti dell'Egitto, e specialmente in Algeria e in Tunisia.

Un recente rapporto, lucido ed acuto, del console Carletti ha illustrato la nostra colonia di Tunisi, composta di 80 mila connazionali, in maggioranza delle provincie di Trapani e di Palermo. La colonia è di recente sviluppo, e fino al 1881 aveva soltanto importanza commerciale. Dopo di allora cominciò ad attivarsi in Tunisia un'immigrazione.

zione operaia; e attualmente, degli 80 mila Italiani che formano la nostra colonia, secondo i calcoli del console Carletti, il 40 per cento sono operai, il 14 per cento agricoltori, il 5 per cento marinai, il 4 per cento domestici, e così via. Vi è anche un numero non scarso di commercianti (l'8 per cento della colonia) e di industriali (15 per cento); e questi gruppi hanno una discreta importanza economica.

L'ordinamento economico della Tunisia, negli ultimi anni, è di molto progredito. Si sono creati porti, aperte strade, costruite ferrovie, si sono ingrandite ed abbellite le città, e si è iniziata una larga colonizzazione agricola. A quest'opera di rinnovamento economico hanno largamente contribuito i nostri lavoratori, come hanno riconosciuto gli stessi Francesi.

Attualmente vi è un certo rallentamento nei lavori di costruzione, ciò che ha fatto peggiorare le condizioni degli operai di città ed ha determinato scioperi ed altre contese, in cui i nostri hanno saputo sostenere i loro interessi, con serena dignità. E forse sarà difficile che presto si riattivino lavori di costruzione nella misura di prima, chè a gran parte di quanto occorre al paese fu già provveduto.

Ma la Tunisia, come l'Algeria, si presenta in favorevoli condizioni per un largo sviluppo dell'agricoltura. Ed è da augurare che l'opera dei nostri lavoratori sia aiutata ed integrata da energie direttive, e presieduta da istituti economici, che rendano possibile la trasformazione del lavoratore in piccolo proprietario.

Anche nell'Africa del Sud, e specialmente nella Colonia del Capo, vi è un certo numero di Italiani; e si sperava anzi di potervi avviare una corrente di emigranti. Ma, nelle condizioni presenti di quei paesi, la facilità di potere destinare ai lavori che non richiedono attitudini speciali la mano d'opera di colore e il protezionismo operaio non consentono, almeno per il momento, una larga emigrazione dei nostri per l'Africa del Sud. Attualmente, continuano a trovarvi occupazione soltanto alcuni operai *skilled*, in numero limitato, i quali attendono alla orticoltura o ai lavori delle fabbriche, o sono impiegati come soprastanti nelle miniere. Accanto a queste minuscole colonie operaie, vi sono degli Italiani dediti ai commerci, alle industrie, alle professioni

di cui molti *self made men*, i quali hanno provato le rudi fatiche del lavoro e hanno sovente raggiunto un notevole grado di agiatezza.

Europa. — Oltre all'imponente numero di lavoratori, che ogni anno si spargono per l'Europa centrale, e che costituiscono la nostra emigrazione temporanea, in quasi tutti gli Stati di Europa vi sono delle colonie italiane. Varie furono costituite ai tempi del patrio risorgimento da nuclei di profughi politici, di cui alcuni finirono col domiciliarsi stabilmente all'estero; altre, ancora più antiche, furono formate da mercanti, artisti, lavoratori, e vennero lentamente aumentando d'importanza.

L'emigrazione temporanea ha poi contribuito ad aumentare il numero dei nostri connazionali con stabile dimora nei vari paesi di Europa: chè una parte dei nostri lavoratori, o perchè trova stabile occupazione nelle industrie straniere, o perchè prende moglie all'estero, finisce con lo stabilirvisi.

Così è avvenuto in Europa che, mentre il numero degli Italiani figurinai, venditori ambulanti di castagne e di gelati pare che vada diminuendo, è aumentato il numero degli artigiani e degli operai delle fabbriche. E colonie operaie di una certa importanza si sono venute formando in Francia, in Svizzera, in Germania, in Austria e in Inghilterra; ma esse restano assai inferiori di numero e d'importanza a quelle d'America. Secondo i dati raccolti dal Commissariato dell'emigrazione e pubblicati nella su ricordata relazione, nel 1901 gli Italiani residenti nelle varie nazioni d'Europa sarebbero più di 650,000, di cui circa 300,000 in Francia, circa 120,000 nella Svizzera, 80,000 nell'Austria-Ungheria, 70,000 in Germania, e così via.

§ 8. — Riepilogo — Sguardo complessivo alle nostre colonie libere nel mondo.

Questa rapida corsa, attraverso le nostre colonie all'estero, ce ne ha fatto vedere l'importanza e mostrate le caratteristiche.

Marinai, mercanti, profughi politici e artisti furono i pionieri della nostra emigrazione: seguiti appresso dalle turbe dei nostri proletari

agricoli. All'estero, essi hanno formato aggruppamenti di caratteristiche diverse, secondo la varia composizione delle colonie e le circostanze locali.

Nell'America settentrionale, i nostri emigrati, arrivati in un momento di grande attività economica, hanno contribuito, col loro lavoro, all'aumento della prosperità del paese ed hanno formato delle colonie prevalentemente urbane, di carattere schiettamente operaio.

Nell'America centrale e nella parte settentrionale ed occidentale dell'America del Sud, hanno costituito piccole colonie urbane di commerciati, di esercenti, di professionisti e di artieri distinti.

Nel Brasile, nell'Argentina, i nostri — oltre che contribuire col loro lavoro al sorgere delle grandi città, alla costruzione dei porti, delle strade, dei canali e delle ferrovie — hanno dato un impulso vigoroso allo sviluppo dell'agricoltura. Le sorti di queste colonie agricole sono state diverse: meno prospere nel Brasile, per circostanze naturali ed economiche ed anche pel modo artificioso come si determinò l'emigrazione italiana (composta, in buona parte, di lavoratori poverissimi ed anche di un certo numero di spostati); più prospere invece nell'Argentina, per le circostanze più favorevoli in cui si sono trovate, ed anche perchè le nostre correnti emigratorie sono state più selezionate.

Dovunque, specialmente nelle grandi città oltre l'Atlantico, fra i lavoratori, si è confuso pur troppo un certo numero di avventurieri, di commercianti falliti, di borghesi spostati, non adatti ad alcun utile lavoro, che sono la piaga delle nostre colonie.

Ma la grande maggioranza dei nostri continua degnamente le tradizioni della gente italica, con l'amore profondo pel lavoro, con la versatilità dell'intelligenza, con la sobrietà della vita, virtù che hanno consentito alla nostra gente di far grandi cose, anche se completamente abbandonata.

Però, se grandi cose hanno compiuto i nostri lavoratori, pur abbandonati a sè stessi in paesi stranieri, lungo cammino resta ad essi a compiere, e nelle pagine seguenti noi studieremo come l'Italia possa venire in aiuto ai suoi figli lontani.

PARTE SECONDA.

TUTELA E PROTEZIONE DEGLI EMIGRANTI.

CAP. I. — L'emigrazione e l'azione dello Stato.

§ 1. — Necessità di un'azione di tutela degli emigranti e di conservazione della nazionalità.

Di fronte a questa imponente espansione pacifica delle nostre genti pel mondo, la nuova Italia era rimasta pressochè inerte. Mentre si pensava a conquistare colonie di dubbia importanza economica e politica, si assisteva, quasi indifferenti, a quest'esodo incessante dei nostri lavoratori. E impressionati soltanto dai dolorosi sfruttamenti a cui tanti dei nostri venivano fatti segno in patria, per opera degli agenti di emigrazione, non si pensò che a stabilire norme di polizia, tendenti a reprimere alcuni abusi in danno degli emigranti. Così si ebbe la legge del 1888.

Ma queste norme erano in gran parte inefficaci, ed inoltre l'applicazione loro riusciva deficiente ed incerta, affidata com'era ad uffici e ministeri diversi.

La necessità di provvedere a questo stato di cose fu intesa da tutte le parti della Camera e dal Governo; e così finalmente venne la legge del 1901, la più importante fra le nostre leggi sociali, con cui si mirò ad attuare un'azione larga ed efficace di tutela e di difesa in prò dei nostri emigranti, e a far sì che questa grande forza, che è la nostra emigrazione, non vada miseramente perduta pel nostro paese, per la nostra nazionalità e pel nostro avvenire economico e politico.

L'Italia è troppo piccola e troppo povera per poter assistere, con indifferenza, all'esodo di tanti fra i suoi figli più robusti e più giovani.

L'emigrazione, certamente, non può essere impedita, chè quello di recarsi liberamente, dovunque piaccia, è uno dei diritti fondamentali di ogni consorzio civile, e non può essere negato o limitato. Nè gioverebbe all'economia del paese fare rimanere in patria una popolazione che, almeno in parte, eccede la domanda di mano d'opera.

Ma se l'emigrazione rimane libera, ciò non importa che lo Stato debba disinteressarsene.

Nel momento attuale della storia del mondo, noi assistiamo ad una contesa vivissima per la prevalenza economica. Tutti gli Stati cercano di espandersi, danno impulso alla produzione, stabiliscono nuovi assetti dei dominî coloniali, cercano di allargare sempre più la loro sfera di azione; mentre d'altra parte elevano barriere per opporsi alla concorrenza straniera. Si direbbe che l'anima moderna sia presa da una sete di potere e di ricchezza.

In questo volgere di eventi, il nostro paese, con territorio assai limitato, senza colonie, tagliato oramai fuori dalle più importanti vie di comunicazione del mondo, ha il dovere di curare, con ogni possa, che tante vigorose energie e tanta forza, quante ne rappresenta l'emigrazione, non vadano perdute per la nostra patria. Lo Stato ha il dovere di aiutare, nei limiti e nei modi consentiti dalle circostanze, i nostri lavoratori, impegnati nelle grandi lotte del lavoro, e di difenderli e tutelarli dagli sfruttamenti e dalle insidie d'ingorde speculazioni esercitate in patria e fuori.

A questi alti ideali s'intese mirare con la legge del 1901.

§ 2. — Finalità della legge del 1901.

Disposizioni positive di tutela, e parte affidata all'azione dello Stato.

La tutela e la difesa degli emigranti volle la legge che cominciarono ad esercitarsi in patria, con l'impedire il multiforme e iniquo sfruttamento dei nostri emigranti, da parte di armatori, di agenti e di subagenti di emigrazione, dei quali ultimi il numero si era venuto moltiplicando, col crescere dell'emigrazione e coll'aumento del disagio economico della minuta borghesia di campagna.

A questi scopi di tutela e di difesa mirano precise e particolareggiate disposizioni, tendenti specialmente:

ad impedire l'ingerenza in affari di emigrazione a persone che non offrano garanzie di moralità;

ad evitare che stimoli malsani determinino correnti fittizie di emigrazione, causa di tristi delusioni e spesso di gravi disastri;

ad assicurare che gli emigranti, trattando pel trasporto marittimo, abbiano di fronte persone effettivamente responsabili, le quali diano garanzie idonee;

a dar modo agli emigranti di far valere sollecitamente e senza spese i loro diritti.

Si provvide altresì ad impedire la diffusione di false notizie, come pure il rialzo fittizio ed eccessivo dei noli in seguito a coalizioni d'armatori e di compagnie di navigazione.

Con minuziosa diligenza furono poi determinate le condizioni nautiche e igieniche dei trasporti destinati agli emigranti e il trattamento di bordo. E organi speciali di sorveglianza e di tutela furono istituiti, perchè gli armatori non eludessero le precise disposizioni stabilite per i trasporti.

Per dare unità di indirizzo ai servizi istituiti dalla legge, fino allora frazionati fra diversi Ministeri, fu creato un organo speciale, fornito di larghi mezzi, dotato relativamente di larga autonomia, coadiuvato, nei porti di imbarco, da uffici dipendenti, e, in quasi tutti i comuni d'Italia, da speciali Comitati, composti di autorità e di cittadini. Si pensò che così questo nuovo organismo, libero da pastoie burocratiche, fornito di mezzi sufficienti, potesse esercitare un'azione agile, pronta, efficace, potesse assumere le più svariate iniziative *per la tutela dei nostri connazionali all'estero*, tutela che non poteva essere disciplinata nè con leggi, nè con regolamenti.

Questa tutela all'estero, nel pensiero nostro, era intesa nel modo più largo. Lo Stato, cioè, doveva interessarsi di difendere ed aiutare i nostri emigrati, più e meglio che prima non facesse: dando opera a che abusi non venissero compiuti in danno dei nostri, e, se per caso consumati, fossero risarciti in modo soddisfacente; soccorrendo, con

quella maggiore larghezza che fosse possibile, i vinti nelle grandi lotte del lavoro; aiutando le attività economiche dei nostri ad ottenere quel maggior frutto delle loro fatiche che, date le condizioni del mercato del lavoro, fosse possibile conseguire; integrando, direttamente o con istituti autonomi, nei principali centri delle nostre colonie, le energie produttive dei nostri; mostrandosi, di fronte ad essi ed ai popoli e governi esteri, sollecito degli interessi dei figli lontani; e, in ogni modo, in ogni occasione, considerando i nostri emigrati come cittadini a cui la patria deve tutto il suo sollecito aiuto.

Quest'opera molteplice e complessa doveva, nel nostro pensiero, mirare ad un grande ideale: a mantenere e rinsaldare cioè i legami fra la patria e le colonie all'estero, fra l'Italia e i paesi ospitali, che alla nostra gente offrono campo di lavoro e di fraterna proficua espansione.

Questo programma non comporta, di sua natura, norme, né limiti prestabiliti. Si tratta di un'azione varia, secondo i paesi in cui deve svolgersi e secondo le circostanze: in un centro agricolo, occorrerà promuovere la formazione di nuclei italiani, nei quali siano unite le forze del capitale e del lavoro nazionale: in un centro industriale, occorrerà invece regolare e disciplinare l'offerta del lavoro, in modo da rendere possibile che i lavoratori ottengano i maggiori frutti dell'opera loro. Dovunque, occorrerà adattarsi non solo ai bisogni degli emigranti, ma anche alla legislazione e alle consuetudini locali.

E in vista delle varie e molteplici esigenze di quest'azione, noi pensammo che il Commissariato, oltre all'opera dei consoli, dovesse valersi di propri agenti, nei più importanti paesi d'immigrazione; agenti i quali, con sguardo vigile e penetrante, osservassero attentamente i numerosi e variabili bisogni della nostra emigrazione, fossero anello di continua trasmissione di pensiero fra l'Italia e i suoi figli lontani, ne raccogliessero i voti e confortassero le energie, e fossero ai loro occhi perenne testimonianza dell'amorosa cura della patria.

Esamineremo sommariamente, ora, come queste disposizioni siano state applicate, e, con franca parola, diremo quali sono a nostro av-

viso le lacune e le imperfezioni dell'opera fin qui compiuta, quale la via da seguire.

Il Ministro degli affari esteri e il Commissariato, come a loro fa obbligo la legge, hanno reso conto particolareggiato al Parlamento del modo come sono stati svolti i servizi di emigrazione. A noi basterà prendere in esame i principali istituti sorti in virtù della legge, per vedere se e in quanto la loro attuazione risponda ai fini, a cui mirò il Parlamento.

CAP. II. — Il trasporto degli emigranti.
Preliminari del contratto di trasporto e sua esecuzione.

S 1. — Passaporti.

Contemporaneamente alla promulgazione della legge sull'emigrazione furono stabilite, con decreto reale, delle norme disciplinanti il rilascio dei passaporti per l'estero, che si vollero gratuiti per gli emigranti.

La gratuità dei passaporti contribuì forse a rendere più gravi alcuni inconvenienti, già da tempo lamentati. Persone, che non possono ottenere il passaporto in nome proprio, si servono, per emigrare, dei passaporti rilasciati ad altri: e qualcuno, a questo modo, riesce a sfuggire alla giustizia punitiva.

Il Ministero degli affari esteri, per riparare a questi inconvenienti, aveva proposto venisse istituita una tassa di due lire per ogni passaporto rilasciato in Italia. Ma parve al Consiglio dell'emigrazione che questo rimedio, mentre vulnererebbe il principio della gratuità voluto per unanime consenso, non riuscirebbe ad impedire gli abusi più gravi, a cui è urgente provvedere. Certamente la tassa lieve non può impedire il traffico dei passaporti, che si fa a vantaggio di coloro che cercano di sfuggire alla giustizia.

Forse tali inconvenienti non potranno essere mai eliminati del tutto; ma è urgente provvedere perchè le autorità locali e quelle dei confini e dei porti d'imbarco esercitino una più rigorosa sorveglianza

sui passaporti. E dovrà anche essere escogitato qualche provvedimento atto a frenare questi abusi, per cui riescono a sfuggire alla giustizia punitiva e ad emigrare persone che danneggiano il buon nome delle nostre colonie all'estero.

Più rigorosa applicazione converrà altresì che venga data alle disposizioni tendenti a reprimere l'inumano sfruttamento di fanciulli italiani in paesi esteri, e il turpe traffico delle donne. Il Commissariato non dovrebbe cessare giammai dallo stimolare l'opera delle autorità locali e di quelle dei confini, per reprimere questi traffici infami, che tuttora si svolgono sotto i nostri occhi. Invero, mentre il numero dei fanciulli e delle donne che sono tratti all'estero è sempre rilevante, il numero dei procedimenti penali per questi reati è assai scarso. Non pochi di siffatti reati restano ancora impuniti, mentre noi volemmo che fossero perseguiti e puniti con maggiore severità di prima.

A reprimere questi abusi potrà giovare di impartire istruzioni chiare e precise circa le disposizioni riguardanti il rilascio dei passaporti e dei libretti di lavoro ai minorenni. Attualmente, non esiste nei vari comuni e nelle varie prefetture del Regno una pratica uniforme circa questi servizi, come oramai sarebbe necessario. Nella relazione allegata al bilancio preventivo del Fondo per l'emigrazione, per l'esercizio 1903-904, era detto che sarebbe stata diramata una circolare in proposito. Ed era proposito opportuno; ma non pare che finora sia stato attuato.

S 2. — Arrolamento di emigranti.

Prima della legge del 1901, non solo era ammesso, ma prescritto che l'acquisto dei biglietti d'imbarco venisse fatto per mezzo d'intermediari, i così detti agenti d'emigrazione; i quali, arrolati gli emigranti, li cedevano a un armatore o ad una compagnia di navigazione. Ciò moltiplicava organi e funzioni, e riusciva sovente di danno per gli emigrati.

I molti intermediari cercavano di ricavare lucri quanto più alti fosse possibile, a scapito degli emigranti. Col loro stesso numero e con le loro contese, erano sovente di ostacolo alla regolarità del ser-

vizio; e, in ogni caso, dato il numero delle persone che entravano nei preliminari e nell'esecuzione del trasporto, e data l'impossibilità di un'azione pratica efficace verso gli armatori, riusciva assai malagevole agli emigranti di far valere i loro diritti, nei casi assai frequenti di abusi subiti durante la navigazione.

Con la legge del 1901, non si volle mutare l'assetto e l'organizzazione degli affari riguardanti il trasporto degli emigranti, chè sarebbe stato impossibile ed assurdo. Si volle però che, verso l'emigrante, rispondesse sempre il vettore, per sè direttamente e per i suoi incaricati. Si volle altresì che nessuno potesse arrolare emigranti se non per conto di chi disponeesse direttamente dei mezzi di trasporto.

Questi principî, approvati dal Parlamento, furono concretati nella legge e nel regolamento, con l'aggiunta di garanzie idonee, tendenti ad evitare, da una parte, ogni coalizione sia anche tacita, dall'altra, l'ingerenza in materia di emigrazione di persone che, per i loro precedenti, non dessero affidamento per correttezza.

Si stabilì perciò che il trasporto degli emigranti dovesse essere eseguito soltanto da *vettori autorizzati*, i quali potessero servirsi di agenti (mandatari, procuratori e rappresentanti), autorizzati anch'essi al loro ufficio dal Commissariato. Si ammise poi che il trasporto degli emigranti fosse eseguito, oltre che da compagnie e da armatori nazionali, anche da armatori e compagnie straniere e da noleggiatori così nazionali come stranieri: e ciò al fine di promuovere la più larga concorrenza nell'industria di trasporto degli emigranti.

Queste disposizioni noi riteniamo che, in generale, abbiano sortito l'effetto cui miravano. Se intese vi sono state fra i vettori, non si è però formato un vero mercato chiuso, come alcuni temevano; e del resto, la legge dava i mezzi per impedire ciò. La responsabilità degli imprenditori di trasporti verso gli emigranti è stata fatta valere. Ed anche una certa epurazione è stata attuata fra i vecchi agenti e subagenti di emigrazione, a non pochi dei quali è stato impedito di agire come procuratori o rappresentanti di vettori.

Non è da nascondere però che si dubita da molti che alcuni noleggiatori siano delle figure fintizie, e che essi non dispongano effettiva-

mente delle navi di cui appariscono noleggiatori. Ciò, se non menoma la responsabilità diretta degli imprenditori verso gli emigranti, può essere causa di inconvenienti, ogni qualvolta si tratti di imporre misure, la cui osservanza richieda l'effettiva disponibilità delle navi. Ma, per prevenire tali inconvenienti, non sembra che il mezzo più indicato sia quello di negare la patente a tutti i noleggiatori, i quali, secondo l'intendimento della legge, debbono prestare un efficace concorso, sul terreno della concorrenza, per impedire che poche compagnie monopolizzino il mercato dei trasporti.

Occorre piuttosto un'attenta e sagace vigilanza, diretta ad impedire che, con tali sotterfugi, si violi la legge e che persone non autorizzate continuino, per mezzo di prestanomi, ad occuparsi dell'arrolamento degli emigranti.

§ 3. — Emigrazione clandestina - Imbarco di emigranti in porti esteri.

Emigrazione clandestina. — Alcune agenzie straniere, i cui nomi sono da noi tristamente noti, con lusinghe ed inganni e per mezzo di agenti segreti, inducono non pochi emigranti (e specialmente quelli che non potrebbero espatriare liberamente dall'Italia) a recarsi a prendere imbarco in porti esteri.

Il numero degli emigranti clandestini non si può precisare, ma certo non è scarso.

Molti fra costoro vengono incosibilmente respinti dall'estero, senza riuscire poi, nonostante le più ampie promesse loro fatte dalle agenzie prima dell'imbarco, ad ottenere un risarcimento, né un indennizzo. Fra quelli, poi, che riescono a sbucare all'estero, vi sono sovente persone, che hanno da regolare conti colla giustizia in Italia o che devono prestare servizio militare. E questo non è solo un danno per i nostri istituti nazionali, ma anche (come abbiamo sopra rilevato) per gli interessi generali dell'emigrazione, a cui i facinorosi sono causa di ingiusto discredito.

Certo non è facile e forse non si riuscirà mai a reprimere completamente l'emigrazione clandestina. Ma occorre combatterla più efficacemente.

cemente di quello che finora non si sia fatto. Si tratta di un danno pei nostri porti e pei vettori che si uniformano alla legge, e di un danno ben più grave per i nostri istituti nazionali, oltrechè di un pericolo pel buon nome dei nostri lavoratori all'estero.

Occorre pertanto esercitare una più attiva sorveglianza ai confini e nei comuni di origine; reprimere rigorosamente la propaganda delle agenzie clandestine; provocare l'azione degli Stati in cui esse agiscono, per impedirne gli abusi in conformità alle leggi locali; vietare ai vettori, i quali hanno la patente in Italia, di provocare direttamente o indirettamente l'emigrazione clandestina pei porti esteri.

Soltanto così si potrà riuscire ad esercitare un'efficace azione di repressione dell'emigrazione clandestina.

Imbarco di emigranti all'Havre. — La legge, però, come è noto, consentì l'imbarco di emigranti in porti esteri, quando ciò fosse riconosciuto utile agli emigranti. La facoltà di imbarcare emigranti in porti stranieri è stata concessa eccezionalmente alla *Compagnie Générale Transatlantique*, che fa la linea Havre-New York, limitatamente però agli emigranti dell'Alta Italia, e a condizione che la Compagnia si sottponesse alle norme stabilite dalla legge italiana a tutela dei nostri emigranti.

La concessione fu fatta, nella considerazione che già da tempo era avviata una corrente di emigranti dell'Italia settentrionale per la linea dell'Havre: corrente che non sembrava opportuno, nè del tutto possibile, deviare. La linea dell'Havre per gli emigranti dell'Alta Italia è più breve; la spesa del trasporto è quasi la stessa che per le linee che fanno capo nei porti italiani, ed i piroscavi della *Transatlantique* sono eccellenti per rapidità e per qualità nautiche.

Il numero degli emigranti provenienti dall'Italia, che hanno preso imbarco all'Havre, secondo le statistiche ufficiali, è stato di circa 12,000 nel 1902, e di circa 15,000 nel 1903. È un movimento importante, il quale ha richiamato l'attenzione degli armatori di Genova, che si sono doluti della concessione fatta alla *Transatlantique*. Si è detto che, per agevolare una compagnia estera, la quale fa capolinea in un porto

straniero, si è tolto a Genova un movimento rilevante di passeggeri di terza classe. E si è aggiunto che la posizione della *Transatlantique* è privilegiata di fronte alle compagnie che partono da porti del Regno, in quanto che quella compagnia sfugge a molti controlli ed a parecchi oneri, a cui invece sono sottoposti i vettori, che fanno capo di linea in Italia.

Il Consiglio dell'emigrazione si è occupato di queste osservazioni ed ha dovuto dare anche il suo parere su altre domande simili presentate da altre compagnie estere. È parso al Consiglio che la concessione fatta alla *Transatlantique* fosse giustificata dall'opportunità di non distogliere gli emigranti da una via più facile e più breve, seguita da lunghi anni; e che cercare di avviare gli emigranti per altre vie sarebbe stato difficilissimo ed avrebbe potuto provocare un aumento dell'emigrazione clandestina.

Tali circostanze, però, non concorrevano per estendere la concessione, fatta alla *Transatlantique* per l'Havre, ad altri porti stranieri (La Pallice, Hamburg, Rotterdam, Anversa, Southampton, Liverpool), da dove non sono mai partite forti correnti di emigranti provenienti dall'Italia. Si sarebbe trattato, quindi, di dare modo ad alcune Società straniere di creare delle correnti di emigrazione dirette ad altri porti del nord. E perciò parve opportuno non accogliere queste domande, anche in considerazione degli inconvenienti che si possono verificare nei servizi di emigrazione compiuti in porti esteri.

Sorveglianza all'Havre. — Tali inconvenienti pare che non siano stati eliminati del tutto all'Havre.

La legge volle che, in ogni porto di imbarco, vi fosse un Ispettorato dell'emigrazione, cioè un ufficio apposito, incaricato dell'opera di tutela e di assistenza degli emigranti. In porti esteri non può esistere tale ufficio, né può essere sostituito altrimenti con funzionari investiti di autorità, trattandosi di territori stranieri. I Consoli poi, preoccupati come sono di altri rami del servizio loro affidato, non possono prestare l'assistenza necessaria alle operazioni di imbarco degli emigranti, e ciò tanto più là dove, come all'Havre, non vi sono Consoli di carriera, ma

privati cittadini incaricati di rappresentare il nostro paese, i quali hanno da attendere alle proprie occupazioni.

È da desiderare, quindi, che si ripari presto a questo stato di cose. Occorre che, all'Havre, gli emigranti italiani trovino un ufficio nazionale a cui possano rivolgersi, un ufficio che si interessi continuamente ed efficacemente di loro, che accerti le contravvenzioni in cui possa incorrere la Compagnia, e che tenga continuamente informato il Governo del modo come procede il servizio.

Ciò è necessario anche per un altro riguardo.

Per la *Transatlantique*, gli emigranti provenienti dall'Italia sono relativamente una piccola parte fra i passeggeri trasportati, e sovente sono considerati come un complemento di carico. E così è avvenuto non di rado, ed avviene tuttora, che emigranti italiani, a cui fu venduto un biglietto d'imbarco per un dato piroscalo in partenza ad un giorno stabilito, arrivati all'Havre, abbiano trovato il piroscalo senza posti disponibili. Hanno quindi dovuto rimanere otto giorni ad aspettare la partenza successiva, con grave loro danno.

Sovente il ritardo nell'arrivo in America può essere causa, per l'emigrante, della perdita di una vantaggiosa occupazione; e se pure la Compagnia provvede al mantenimento degli emigranti, durante la permanenza all'Havre, non li risarcisce però dei salari perduti in quei giorni di ozio.

Tale inconveniente è stato previsto dalla legge, che ha predisposto due ordini di rimedi: considerandolo come una contravvenzione penale e dando diritto agli emigranti di adire le Commissioni arbitrali. Ma, per iniziare un procedimento penale, occorre bene una formale denuncia; ed anche per iniziare un giudizio di danni davanti alle Commissioni arbitrali, occorre che gli emigranti siano assistiti e consigliati per presentare in termine utile i loro ricorsi.

A ciò, nei porti nazionali, debbono provvedere gli ispettori di emigrazione, ma, all'Havre, manca un apposito organo; e l'opera del Console, per quanto attiva, non può provvedere a tutti questi bisogni. E si aggiunga ancora che — a quanto si è lamentato — sovente, sui piroscali che partono dall'Havre, non è imbarcato il commissario governativo.

Ora si può bene ammettere che, per non gravare troppo la Compagnia, la si esenti dall'obbligo di imbarcare il commissario governativo per quei viaggi *in cui sia scarso il numero degli emigranti*; ma, nei mesi di maggiore affluenza, *non dovrebbe mai tralasciarsi* l'invio del commissario, la cui presenza, sulle linee che muovono da porti esteri, può essere ancora più utile che su quelle che fanno capo nei porti del Regno.

s 4. — **Noli.**

Il nolo di Stato ed i suoi critici. — È tuttora viva l'eco delle discussioni che provocò in Parlamento *il nolo di Stato*, come si chiamò allora il principio sancito dall'articolo 14 della legge. Ed è ora interessante vedere se i fatti abbiano data conferma alle previsioni di coloro, i quali asservivano che l'ingerenza del Governo nella determinazione dei noli avrebbe dato luogo ad inconvenienti molteplici. Si disse allora che, con questo istituto, si dava all'amministrazione un'arma possente, della quale essa avrebbe dovuto servirsi, necessariamente, in modo arbitrario, poichè gli elementi determinanti i noli sono così complessi, molteplici e variabili, da rendere impossibile ogni determinazione preventiva dei prezzi dei trasporti.

Invece l'esperienza, a parer nostro, ha dimostrato la perfetta applicabilità del principio, ed ha confermato la sua utilità, inquantochè si è impedito, nei mesi di maggiore affluenza di emigranti, un rialzo esorbitante dei noli.

Dalle notizie raccolte e pubblicate dal Commissariato, risulta che i prezzi dei trasporti hanno, sul mercato libero, una certa stabilità, la quale corrisponde all'organizzazione dei servizi marittimi ed alle basi tecniche dell'industria dei trasporti.

L'Amministrazione ha avuto quindi un punto di partenza nei prezzi formati sul mercato libero, prezzi che essa ha messo in rapporto con le condizioni delle linee, che fanno capo nei porti italiani. Ha avuto poi un complesso di altri utili elementi da prendere in

esame, e cioè le variazioni dei principali coefficienti delle spese di esercizio e dei proventi di entrata.

Si sono potuti così stabilire dei limiti massimi, al disopra dei quali i noli non sarebbero stati più in armonia con le condizioni del mercato. E, a questo modo, si è data la dimostrazione pratica che i timori e i dubbi espressi, quando fu discussa la legge, non hanno saldo fondamento.

Rialzo dei noli. — Non possiamo tralasciare di prendere in esame una censura, rivolta, più che al principio, all'applicazione che se ne è fatta. Si è detto, cioè, che dopo l'applicazione della legge sull'emigrazione, i noli per gli emigranti si sono rialzati in modo eccessivo, senza che il limite massimo fosse di efficace freno. Anzi si è aggiunto che, in seguito alla determinazione di questi massimi, i vettori, tacitamente e quindi più facilmente, hanno potuto accordarsi circa i prezzi da praticare, eliminando in questo modo ogni concorrenza.

Bisogna, con sereno giudizio, valutare queste osservazioni: e non solo per le conseguenze dirette che dal rialzo dei noli hanno potuto risentire gli emigranti, ma anche perchè ciò sarebbe l'indice di una debolezza di atteggiamento verso i vettori, da parte dell'Amministrazione, la quale invece è chiamata ad esigere da essi l'osservanza di tutte le disposizioni di legge a tutela degli emigranti.

Ora pare a noi che, pur fatta la debita parte all'aumento nella domanda di trasporti, a cui non ha corrisposto un proporzionale aumento nell'offerta, e agli aggravi che la legge del 1901 ha portato ai vettori, non può disconoscersi un qualche fondamento a queste censure. Il rialzo dei noli, non è dubbio, è stato assai forte.

Non possono prendersi certamente come termine di confronto i noli praticati nel 1898 e 1899, anni in cui i prezzi di trasporto dei passeggeri di terza classe furono bassissimi, a causa di una formidabile lotta di tariffe. Ma, prendendo a base i prezzi praticati liberamente dai vettori nel 1900 e nel 1901 (negli ultimi quattro mesi del 1901 i nuovi oneri erano già stati risentiti), non possiamo a meno di rilevare che l'aumento consentito, a cominciare dal primo quadrimestre 1903,

ad alcune grandi compagnie e a qualche armatore, non apparisce giustificato, nè dalle condizioni dell'industria, nè da quelle dell'esercizio.

Però, senza entrare in particolari, dobbiamo avvertire che questi aumenti consentiti dall'amministrazione sono stati propugnati dal Consiglio superiore di marina, chiamato per legge a dare il suo parere, nei casi in cui, per le divergenze fra vettori e Commissariato, i noli debbono essere fissati dal Ministro degli affari esteri.

Il Consiglio di marina forse non ha tenuto conto abbastanza delle funzioni speciali affidategli, in questo caso, dalla legge dell'emigrazione. Date l'entità e l'importanza della questione, si volle che il Ministro avesse il parere di un corpo consultivo competente, il quale valutasse il lato tecnico della controversia. Ma tale valutazione doveva, nel nostro pensiero, essere fatta non dal punto di veduta degli interessi degli armatori, i quali sono industriali e desiderano conseguire i più elevati profitti possibili. Doveva bensì tenersi conto che si tratta di legge di tutela degli emigranti, e che la determinazione dei noli massimi è intesa ad impedire che gli armatori, per aperte o segrete coalizioni, vengano a guadagnare eccessivamente sul trasporto degli emigranti.

Ora pare a noi, e lo diciamo con franca parola, che il Consiglio superiore di marina (il quale, del resto, non ha la competenza necessaria in controversie come questa, d'indole prevalentemente economica) non abbia tenuto sufficientemente conto dello scopo per cui fu voluto l'articolo 14 della legge sull'emigrazione. E così ha contribuito a determinare un rialzo di noli, non giustificato dalle condizioni del mercato dei trasporti.

Semplificazione della procedura per la determinazione dei noli. — Fu proposto perciò, in seno al Consiglio dell'emigrazione, che, in caso di disaccordo fra vettori e Commissariato, i noli siano determinati dal Ministro degli affari esteri, senza sentire il parere di alcun organo consultivo. E questa proposta fu accolta con unanime consenso.

Però il Consiglio dell'emigrazione non credette di potere aderire ad una proposta del Commissariato, di abolire, cioè, la disposizione di

legge, per cui il Ministro degli affari esteri, oltre che dare conto al Parlamento dei motivi che hanno determinato la fissazione dei noli, deve comunicare gli elementi di giudizio raccolti. Il Consiglio invece fu unanime nel ritenere che questa delicata e gelosa funzione di governo debba essere sottoposta al continuo controllo del Parlamento, il quale deve avere tutti i dati, per potere esercitare efficacemente la sua opera di sindacato.

§ 5. — Piroscavi.

Norme riguardanti i piroscavi. — La necessità di tutelare gli emigranti durante la navigazione consigliò di stabilire minute e precise regole, riguardanti le condizioni di assetto, di corredo, di velocità e di igiene dei piroscavi. E su questo non vi fu alcun dissenso, non potendosi mettere in dubbio che lo Stato abbia il diritto e più ancora il dovere di curare, che, nelle traversate transoceaniche, i cittadini siano difesi dai gravi danni a cui potrebbe esporli un'ingorda speculazione, come pur troppo già varie volte era avvenuto prima della legge del 1901.

Parve altresì necessario che, nonostante queste preventive determinazioni, lo Stato si dovesse riservare il diritto di escludere quei piroscavi, i quali, pur rispondendo al minimo dei requisiti richiesti, nel complesso risultassero inadatti a trasportare gli emigranti, in condizioni di sicurezza e di igiene. A ciò fu intesa la disposizione dell'articolo 13 della legge, per cui la patente di vettore può essere *limitata*.

Anche per questa parte noi dobbiamo rilevare, con soddisfazione, un notevole progresso. Senza dubbio, le condizioni in cui si esegue oggi il trasporto degli emigranti sono migliorate; e ciò non solo per effetto della legge, ma anche perché i vettori hanno trovato convenienza ad impiegare, sulle linee che partono dai porti italiani, un materiale molto migliore di quello usato prima. I noli vantaggiosi, l'affluenza degli emigranti sulle linee partenti dal Mediterraneo, l'esuberanza di buon materiale sulle linee del Nord, specialmente in alcuni

mesi dell'anno: ecco le principali determinanti del miglioramento del naviglio sulle nostre linee.

Tuttavia, si deve osservare, con rammarico, che non tutti gli inconvenienti prima lamentati sono stati tolti. Accanto ai magnifici piroscafi, nuovi, di forte stazza e veloci, noi troviamo tuttora, sulle nostre linee, delle vecchie navi logore e rappezzate, le quali, qualunque sia la diligenza usata dai vettori, non possono dare le garanzie necessarie di sicurezza e di igiene.

Le cause per cui è possibile che queste navi inadatte continuino a stare sulle linee sono diverse; e noi accenneremo qui, con qualche larghezza, a questo importante argomento.

Visita preventiva alle navi. — La legge stabilisce che i piroscafi, prima di essere ammessi al servizio di emigrazione, siano sottoposti ad una visita di idoneità, per accertare che essi si trovino nelle condizioni prescritte. Questa visita viene eseguita da una Commissione speciale, la quale deve fare un esame tecnico della nave.

I piroscafi dichiarati idonei, prima di ogni partenza, devono subire altre due visite: l'una preliminare e l'altra definitiva. Colla prima si deve accertare che il piroscafo si conservi nelle condizioni di assetto e corredo prescritte; colla seconda si devono visitare locali ed emigranti, specialmente per quanto riguarda l'igiene e la disciplina di bordo.

Queste tre Commissioni sono composte in modo diverso l'una dall'altra. Di tutte e tre però fanno parte funzionari appartenenti a diverse amministrazioni, con prevalenza, nelle prime due, d'impiegati della marina.

Questa differenza di composizione delle diverse Commissioni, teoricamente logica, in pratica non ha giovato al loro funzionamento. Fra esse vi sono sovente differenze di vedute, che si concretano in diversità di provvedimenti, e talvolta in mal celati conflitti. Inoltre il fatto che i componenti delle Commissioni dipendono da dicasteri diversi dà origine, specialmente nei casi dubbi, a lentezze, incertezze e anche a dissensi.

A ciò è necessario porre un rimedio.

Sarà opportuno unificare almeno le due ultime Commissioni, chiamando ad intervenire ad entrambe le visite, il Commissario governativo, che si imbarcherà sulla nave, il quale potrà portare un valido contributo e potrà insistere perché sia provveduto ad eliminare gli inconvenienti già rilevati nei viaggi anteriori. E specialmente se si tratta di rilievi ripetuti da vari Commissari, si dovrebbe sempre curare di provvedere, provocando — in caso di divergenza fra le decisioni delle Commissioni e le proposte concordi dei Commissari governativi — un giudizio tecnico, dato da funzionari superiori.

Sarebbe forse opportuno, per dare unità di indirizzo alle Commissioni di visita, limitare l'ingerenza del Ministero della marina ad una azione consultiva, e destinare un funzionario tecnico, con ufficio stabile, a far parte delle Commissioni. E con ciò si otterrebbe fors'anco un'economia nella spesa attualmente sostenuta per indennizzare gli impiegati delle capitanerie di porto, che a turno sono chiamati a comporre le Commissioni.

Ma soprattutto occorre insistere perché le visite siano compiute con zelo e diligenza maggiori di adesso. È unanime il desiderio che a questo importante servizio sia provveduto meglio, senza rilasciatezze e senza tolleranze.

L'abuso invalso di fare eseguire le due visite (la preliminare e la definitiva) in un solo giorno non può garantire che esse siano fatte con serietà, specialmente quando si tratti di grandi piroscavi o quando il numero degli emigranti imbarcati sia notevole.

I vettori hanno certamente interesse di ridurre al minimo i giorni di permanenza dei piroscavi nei porti, e questo loro interesse merita considerazione. Nessuno certamente vorrà che le Commissioni di visita ritardino l'adempimento delle loro operazioni, senza plausibile motivo. Ma la considerazione dovuta agli interessi dei vettori trova un limite nell'osservanza delle disposizioni della legge e del regolamento, non essendo possibile omettere le visite o compirle in modo sommario e superficiale, per dare agio ai vettori di risparmiare uno o due giorni di permanenza nei porti.

Appunto, nella considerazione che non fosse possibile compire, con la necessaria diligenza, in un solo giorno, visita preliminare e visita definitiva, fu disposto (articolo 142 del regolamento) che ciò fosse consentito soltanto in casi eccezionali (quando, cioè, per lo scarso numero degli emigranti da imbarcare, fosse possibile di eseguire agevolmente le due visite in uno stesso giorno).

In nessun caso dovrebbe essere ragione sufficiente, per compiere le due visite in un solo giorno, il fatto che i vettori, nei loro itinerari, stabiliscono un giorno solo per la fermata nei porti di imbarco. I vettori, nello stabilire i loro itinerari, debbono tener conto delle disposizioni dell'articolo 142 del regolamento. In caso diverso, dovranno risentire le conseguenze della loro trascuranza.

Sono disposizioni codeste, per cui non è possibile ammettere tolleranza od abusi. Le visite non debbono essere un'inutile formalità, ma una rigorosa verifica, e devono dare garanzia piena per le condizioni di sicurezza e di igiene della nave. E le constatazioni delle Commissioni di visita, insieme con le relazioni dei Commissari governativi, debbono offrire dati sicuri sulle attitudini e sulle qualità delle navi, per ogni provvedimento amministrativo che fosse da promuovere.

Velocità dei piroscavi. — Fra i requisiti che debbono offrire i piroscavi destinati agli emigranti, ha singolare importanza quello della velocità, e ciò per doppio ordine di ragioni. La velocità della nave è, di per sè, uno degli elementi che costituiscono ciò che si è convenuto di chiamare la qualità del trasporto.

Quanto più breve è la traversata, tanto minori sono i rischi della navigazione, e tanto meglio può essere conservata l'igiene di bordo. In una relazione alla Camera, che precedette la legge del 1901, io dimostrai, con le statistiche alla mano, che la percentuale più alta dei morti a bordo si ha sulle navi meno celere.

Inoltre la velocità della nave ha una notevole importanza economica per l'emigrante. Specialmente per coloro che conoscono di già i paesi dove si recano, arrivare alcuni giorni prima può essere circostanza di non lieve interesse.

Ma, soprattutto, la velocità è da tenere in conto perchè è indice sicuro degli altri requisiti della nave. Piroscavi dotati di scarsa velocità, che fanno il trasporto dei passeggeri in viaggi transatlantici, sono quasi sempre delle vecchie navi da carico, adattate alla men peggio, o delle unità navali tecnicamente non riuscite.

Per queste considerazioni, nel compilare la legge del 1901, fu stabilito il principio che la velocità normale media delle navi non fosse inferiore a 10 miglia all'ora, limite minimo, a cui la Commissione parlamentare, che propugnava una maggiore velocità, ritenne di doversi temporaneamente attenere, di fronte alle considerazioni del Ministro della marina, il quale reputava allora tale limite necessario per non turbare le condizioni del mercato italiano dei trasporti.

Il regolamento, completando queste disposizioni, stabilì che dovessero cessare dal potere essere adibite al trasporto degli emigranti quelle navi, che, in due viaggi, non raggiunsero la velocità effettiva di 10 miglia all'ora. Ma ammise pure, per ragioni di equità, una deroga a questa norma, nei casi in cui la velocità inferiore a 10 miglia fosse dovuta a cause di forza maggiore. L'accertamento della velocità e la dichiarazione dei casi di forza maggiore furono affidati alle capitanerie di porto.

A noi mancano dati per giudicare come si sia proceduto negli accertamenti della velocità delle navi, e riteniamo che tale operazione sia stata sempre eseguita con regolarità ed esattezza.

Ma non possiamo fare a meno di rilevare, con rammarico, che non è stata bene intesa e bene applicata la disposizione riguardante i casi di forza maggiore. Troppe volte, e con troppa facilità, le capitanerie hanno ammesso la scusante della forza maggiore; e così sulle nostre linee si è continuato ad ammettere piroscavi che, in parecchi viaggi, non hanno raggiunto il minimo della velocità legale. Ora, è assai ovvio che i casi di forza maggiore sono, per definizione, casi straordinari. Se diventano condizione normale, allora è escluso, per ciò stesso, che si tratti di forza maggiore.

Quando noi dobbiamo accettare la velocità di una nave in *viaggio transatlantico*, non possiamo considerare caso di forza maggiore le

condizioni di navigazione oceanica. Ciò ci sembra di piena evidenza. Queste condizioni sarebbero causa di forza maggiore, in un viaggio costiero o in un'escursione su un lago. Ma è assurdo ammetterle come scusante, dovendo giudicarsi la velocità normale effettiva nella traversata dell'Oceano. Sarebbe lo stesso come dire: questa nave non raggiunge la velocità oceanica media di 10 miglia all'ora, ma l'avrebbe raggiunta, se si fosse trovata in mare interno, o in un piccolo lago.

I casi di forza maggiore vanno intesi diversamente, e cioè come circostanze eccezionali a cui non sia possibile provvedere. E per la traversata dell'Oceano, si deve ammettere la scusante della forza maggiore, soltanto nei casi in cui la navigazione oceanica si svolga in circostanze insolite ed eccezionali, contro cui i buoni transatlantici non hanno mezzo di reagire e resistere.

Necessità di elevare la velocità minima. — Ma è parso che le norme attuali non siano sufficienti, anche se si proceda all'accertamento della velocità con rigore, e non si ammetta la scusante della forza maggiore fuori luogo.

La velocità attuale di 10 miglia, come minimo, è tuttora troppo bassa nelle condizioni presenti dei trasporti marittimi. E perciò il Consiglio dell'emigrazione ha espresso il parere che convenga elevare il minimo di velocità fino a 12 miglia, ammettendo solo, in via di eccezione, che continuino a restare sulle linee i piroscavi di velocità inferiore già inscritti nelle patenti. E ci auguriamo che così questa proposta, come le altre modificazioni alla legge suggerite dal Consiglio, abbiano sollecita sanzione dal Parlamento.

Trattamento degli emigranti a bordo. — Il regolamento determina quale trattamento debbano avere gli emigranti a bordo, e stabilisce la tabella dei viveri che spettano ad essi durante la navigazione.

Circa il trattamento fatto agli emigranti, si sono avute varie proteste, originate principalmente dal modo con cui è reclutato il personale addetto al servizio di bordo nei corridoi degli emigranti. È questo, in generale, un personale raccoglito, privo di ogni esperienza e delle attitudini necessarie. Sovente i capistava non sono che degli emi-

granti, i quali, per risparmiare il nelo, offrono alla Compagnia di prestare l'opera loro a bordo, durante la traversata. E ciò talvolta avviene pure — ed è abuso peggiore — per gli infermieri.

Ora a tutti questi inconvenienti è urgente porre un riparo; eppero i vettori debbono essere obbligati a non affidare i servizi di bordo, riguardanti gli emigranti, che a persone pratiche e capaci.

Un altro provvedimento che urge è la riforma della tabella dei vivi, a cui gli emigranti hanno diritto durante la traversata. Si è osservato comunemente che essa non è pratica e non si adatta ai gusti ed alle abitudini dei nostri lavoratori, specialmente di quelli meridionali.

Occorre anche esercitare la più attenta vigilanza, per quanto riguarda le lavature e le disinfezioni di bordo. Una dimenticanza come una trascuratezza possono essere causa di gravi ed irreparabili danni.

Necessità di escludere dai servizi di emigrazione i piroscavi inadatti.
— Ma ancora un altro aspetto della questione deve essere considerato. Può avvenire — ed anzi è avvenuto — che piroscavi, i quali raggiungono il minimo di velocità e possiedono i requisiti di assetto e di attrezzatura stabili, si dimostrino poco adatti al trasporto degli emigranti. Sono quei piroscavi in cui si procede a forza di riparazioni, i quali, durante la traversata, mal resistono all'imperversare delle onde, e su cui, nei giorni di burrasca, i viaggiatori vivono in una dolorosa condizione di paura.

In generale, si tratta di navi di costruzione antica, che, nonostante qualunque riparazione, risentono della vecchiezza dello scafo e delle macchine. Le condizioni interne di assetto sono tali, che difficilmente si può provvedere ad una buona sistemazione dei locali, all'isolamento degli ospedali, e così via. E provvedere all'igiene di bordo, in tali condizioni, è assai difficile.

Per rendere soddisfacente il servizio su queste navi, non bastano lo zelo e la diligenza del personale di bordo e dei vettori. Né riparazioni, né bontà di servizio possono supplire a ciò che manca, per vecchiezza della nave. Non resta, per questi piroscavi, che la radiazione dalla patente; e si dovrebbe essere solleciti a promuoverla, ogni qualvolta,

dopo un certo numero di viaggi, si fosse acquistata la convinzione che si trattava di navi inadatte a compire viaggi transatlantici con numeroso carico di passeggeri.

Al Consiglio dell'emigrazione finora non è stata proposta che l'esclusione di due piroscavi di bandiera inglese. Si trattava di due vecchie e lente navi, che in numerosi viaggi avevano fatto pessima prova. E il Consiglio diede parere di escluderle; anzi, quando si trattò del secondo piroscavo, fece raccomandazione vivissima che non si indugiasse a promuovere provvedimenti di rigore, per tutte le navi per cui si fosse acquistato o si acquistasse la convinzione dell'opportunità di tali provvedimenti.

Emigranti di diverse nazionalità a bordo dei piroscavi. — Ad un ultimo argomento è da accennare circa i viaggi transatlantici: alla mescolanza di emigranti di nazionalità diversa a bordo delle navi che toccano i nostri porti.

A noi mancano dati precisi sul movimento degli emigranti stranieri, avvenuto nei nostri porti negli ultimi anni. Ma sappiamo che vi è, da tempo, un certo numero di emigranti austro-ungarici, che prendono imbarco a Genova; e di greci, siriaci e turchi che si imbarcano a Napoli.

Finora il numero di emigranti stranieri, imbarcati sui piroscavi che toccano i nostri porti, è stato relativamente scarso; ma, coll'aumentare dell'emigrazione orientale, esso viene crescendo.

Prima, la grande maggioranza degli emigranti russi, austro-ungarici, turchi, siriaci, greci, ecc., andavano ad imbarcarsi nei porti dell'Europa settentrionale; ma, crescendo il loro numero, le grandi Compagnie di navigazione hanno capito che questo movimento poteva essere incanalato per vie diverse.

Si era dapprima pensato di iniziare una linea che partisse da Odessa per New York, toccando qualche porto dell'Oriente e Napoli; ma poi, come è noto, il progetto non ebbe corso, perchè la *Flotta volontaria russa* non ottenne la patente di vettore, secondo la legge italiana.

Dopo però la *Cunard Line*, per fare la concorrenza alle Compagnie

del *trust* oceanico, anche sulle linee del Mediterraneo, iniziò la linea Fiume-Venezia-Palermo-Napoli-New York: linea attualmente modificata, perchè la Società, per suoi accordi speciali, tocca adesso in Italia soltanto il porto di Palermo, senza imbarcarvi passeggeri di 3^a classe.

Ora si parla di una nuova linea Trieste-Messina-Napoli-New York.

I nostri porti, così, diventano, per alcune linee, porti di scalo; e quindi un nuovo problema ci si presenta. Possiamo noi concedere che i nostri emigranti siano trasportati, insieme con emigranti di altre nazionalità, che si trovano in condizioni igieniche forse peggiori dei nostri? Non è ciò un pericolo per l'igiene e per la disciplina di bordo? La reputazione dei nostri emigranti non può essere danneggiata di fronte alle autorità americane dei porti di sbarco e all'opinione pubblica degli Stati Uniti, per loro arrivo insieme con lavoratori di nazionalità stimate meno della nostra?

Il problema è grave, e, aspettando che l'esperienza ci dia maggiori elementi per un'adeguata soluzione, è da raccomandare che, frattanto, per le linee le quali fanno capo a porti stranieri, si adottino le garanzie necessarie, a tutela dei nostri emigranti.

**§ 6. — Commissari governativi a bordo dei piroscavi
che trasportano emigranti.**

Si può essere soddisfatti dell'esperimento compiuto con l'istituzione dei Commissari a bordo dei piroscavi destinati al trasporto degli emigranti (servizio affidato, in generale, a medici militari di marina e qualche volta ad ufficiali di porto o a tenenti di vascello).

Questi funzionari, incaricati di un ufficio delicato ed importante, hanno, in gran parte, adempiuto egregiamente al loro dovere, e si sono mostrati degni dell'ufficio nobilissimo loro affidato: di vigilare, cioè, all'igiene di bordo e al trattamento fatto agli emigranti, e di essere gli amici e i consiglieri dei nostri lavoratori.

Ma vantaggi incomparabilmente superiori si sarebbero avuti, se l'Amministrazione avesse provveduto a selezionare il personale adibito a questo speciale servizio, per cui occorrono attitudini particolari. Cer-

tamente, anche funzionari valorosi possono mancare di quelle doti di tatto e di accorgimento, unite a severa energia, di cui, invece, non possono e non debbono essere privi i Commissari imbarcati a bordo delle navi in servizio di emigrazione. Occorreva quindi, in base all'esperienza fatta, conservare a questo servizio soltanto coloro che avevano dato prova di possedere queste speciali attitudini.

Si volle invece rimpicciolire la questione, considerandola dal solo punto di vista della disciplina e dell'uguaglianza di trattamento dei funzionari. E così si stabilì il principio del turno, per cui, ogni anno, un certo numero di medici militari sono destinati in servizio di emigrazione. Finito l'anno di turno, tutti, anche quelli che diedero prova di maggiore abilità, debbono cedere il posto ai loro colleghi. Così al servizio si soltraggono alcuni fra i migliori funzionari, per sostituirli con altri che spesso fanno meno buona prova.

Nel personale dei medici militari di marina si può trovare un numero sufficiente di funzionari dotati delle attitudini necessarie per delicato ufficio di commissari a bordo delle navi in servizio di emigrazione. Ma, col principio del turno, si è venuti a ciò: che solo una parte degli ufficiali destinati a quest'ufficio disimpegna, in modo veramente efficace e completo, le proprie attribuzioni.

A questo stato di cose è urgente riparare, e noi, su questo punto, richiamiamo l'attenzione del Ministero della marina e del Commissariato dell'emigrazione. I Commissari governativi a bordo possono fare opera utilissima, ed è necessario che l'amministrazione cooperi con vivo amore perchè questo istituto possa dare i migliori frutti.

Un'altra raccomandazione ancora è da fare: dei rapporti di questi Commissari deve essere tenuto il più largo conto. Essi costituiscono la tradizione, si direbbe quasi la storia dei piroscafi. Tutte le osservazioni e le proposte dei Commissari dovrebbero essere attentamente vagilate per l'interesse del servizio ed anche per un *doveroso riguardo agli egregi funzionari che lo disimpegnano*.

Specialmente tutti i rilievi che riguardano l'assetto della nave e l'igiene di bordo dovrebbero essere considerati attentamente, e se ne dovrebbe dare comunicazione alle Commissioni di visita ed ai Commissari.

sari, che si imbarcano nei successivi viaggi. A questo modo ogni Commissario potrebbe avere sotto gli occhi la storia del piroscalo, su cui è chiamato a prestare l'opera sua.

CAP. III. — Organi e funzioni degli emigranti.

S 1. — Commissariato dell'emigrazione ed ispettorati nei porti d'imbarco.

Commissariato dell'emigrazione. — Tutti i servizi istituiti dalla nuova legge sono accentratati nel Commissariato, organo che si volle creare non solo per dare unità d'indirizzo a questi servizi, ma anche perchè occorreva che il ramo di amministrazione preposto ad essi sapesse avviarsi ad un'azione più agile e più efficace dell'ordinaria.

La burocrazia è, senza dubbio, un'esigenza dei vasti organismi; essa è elemento di ordine e di disciplina, rappresenta la tradizione amministrativa, e, col moltiplicarsi dei controlli, con la vasta collaborazione, dà anche garanzie di rettitudine e correttezza. Ma lo spirito di *routine*, la mancanza di interesse personale, la ritrosia dall'assumere responsabilità, ne rendono l'azione incerta, lenta, pavida, troppo circospetta e talvolta anche irresoluta.

Fu perciò che, nella relazione alla Camera, che accompagnò il progetto di legge sull'emigrazione, l'onorevole Luzzatti e lo scrivente fecero voti perchè il Commissariato fosse diverso dagli ordinari uffici burocratici, e perchè un alito di vita nuova infondesse a questo organo agilità e prontezza di movimenti, arditezza e larghezza di vedute, spirito fecondo d'iniziativa, resistenza tenace ad ogni interesse estraneo.

Ma le difficoltà d'impiantare ed avviare un ufficio nuovo, la scarsità del personale, ed altre circostanze non hanno consentito che si realizzasse appieno il nostro voto. Parleremo più avanti della necessità che il Commissariato, pur non trascurando gli ordinari affari amministrativi, migliori i servizi attualmente istituiti e dia più largo e più efficace impulso alla sua azione, specialmente per ciò che riguarda la tutela degli emigranti all'estero. Vogliamo intanto accennare all'esi-

genza, divenuta oramai improrogabile, di provvedere ad una migliore organizzazione dei servizi.

Fin dai primordi dell'attuazione della legge, si constatò che il personale dell'ufficio era insufficiente, per quei servizi che si chiamano di concetto e per quelli di ragioneria e d'ordine.

Si dovette quindi ricorrere ad espedienti vari. Si adibirono funzionari di altri Ministeri per qualche ora al giorno; e si assunse personale straordinario, contrariamente al divieto della legge del 1897.

Tutto ciò, per quanto spiegato dalle incalzanti necessità del servizio, non risponde alle buone regole amministrative e contabili. Il personale, se adibito per servizi continuativi, deve essere assunto con le forme e con le garanzie consuete all'amministrazione pubblica, e ciò per doppio ordine di ragioni: perchè ciascuno abbia l'effettiva responsabilità delle funzioni che disimpegna, e perchè sia evitata quella perenne condizione di malcontento e di incertezza, la quale è pregiudizievole al servizio, ma è certamente naturale in persone, che non trovano le necessarie garanzie dei loro interessi.

Ora, non ostante che la necessità di un organico adeguato ai bisogni dell'ufficio sia stata riconosciuta dai diversi Ministri ed affermata davanti al Parlamento, si è ritardato oltre misura a provvedere, prolungando soverchiamente l'attuale condizione di cose.

Per riuscire ad eliminare questo inconveniente, in seno al Consiglio dell'emigrazione, coll'intervento dei componenti la Commissione parlamentare di vigilanza, si discusse ed approvò un progetto di organico presentato dal Commissariato. Urge, ora, che non si ritardi oltre a sottoporlo al voto del Parlamento, in modo che al più presto possibile possano essere, se non del tutto eliminate, ridotte al puramente indispensabile per lavori urgentissimi e transitori, quelle spese per lavori straordinari, che furono oggetto di reiterati rilievi nel Parlamento e nella stampa.

Quando il Commissariato avrà avuto un'organizzazione conveniente, molti servizi, che ancora aspettano uno svolgimento adeguato, potranno essere curati con quello slancio e con quell'arditezza, che sono arra di successo.

Ispettorati nei porti d'imbarco. -- Anche per gl'ispettorati d'emigrazione nei porti d'imbarco, occorre fare una raccomandazione. Questi uffici non debbono essere soltanto organi di polizia giudiziaria e amministrativa, ma debbono sentire anche il bisogno di esercitare un'azione più vasta e più completa di assistenza e di tutela. Gli emigranti debbono acquistare la convinzione che gli ispettori non sono soltanto i funzionari incaricati di prevenire e reprimere abusi e truffe, ma anche i loro amorevoli consiglieri.

Forse gioverà studiare se non convenga organizzare diversamente gli ispettorati. L'ordinamento attuale fu stabilito per rendere più facile l'istituzione di questi nuovi uffici, e l'esperienza dirà se convenga mantenere tale ordinamento così come è adesso.

È certamente bene che, negli ispettorati di emigrazione, vi sia qualche funzionario di pubblica sicurezza, per l'applicazione delle sanzioni penali stabilite dalla legge e dal regolamento, e per quei servizi di polizia giudiziaria che gl'ispettorati possono essere chiamati ad esercitare o a coadiuvare. Ma se, mantenendo il personale degli ispettorati composto esclusivamente di funzionari di pubblica sicurezza, potessero sorgere inconvenienti (anche in rapporto all'organizzazione amministrativa dell'ufficio e alla dipendenza gerarchica dei funzionari), allora sarebbe opportuno modificare l'ordinamento attuale, e ciò anche allo scopo di mettere tutti i servizi, relativi all'imbarco degli emigranti nei porti, più direttamente alla dipendenza del Commissariato.

§ 2. — Comitati mandamentalni e comunali per l'emigrazione.

È questo uno degli istituti, su cui noi facevamo assegnamento, per un'efficace tutela degli emigranti, nei comuni di partenza. Parve al Parlamento che potessero riuscire utili questi organismi locali, composti di persone, che, pel loro ufficio e per la loro posizione, hanno contatto continuo col popolo ed esercitano un efficace ascendente sulle nostre popolazioni di campagna.

Certamente, non ci siamo dissimulati le difficoltà che dovevano

superarsi per far funzionare i Comitati, nei vari comuni d'Italia. La mancanza di tradizione e di precedenti, le condizioni stesse della vita sociale nei piccoli centri, le divisioni delle parti e la vivacità delle loro competizioni, la difficoltà di trovare cittadini che disimpegnassero con zelo un incarico gratuito: ecco alcuni fra gli ostacoli che dovevano superarsi. Ma noi fidammo che queste difficoltà sarebbero state vinte, almeno in parte, mercè un'azione avveduta e sagace dell'organo centrale di tutela degli emigranti.

Invece, dobbiamo constatare, con rammarico, che fra i Comitati costituiti, che sono più di 3000, pochissimi funzionano secondo i nostri intendimenti.

Per riparare a ciò, occorre stimolare le funzioni e direi quasi la vitalità di questi organismi, eccitando gl'inerti, incoraggiando e premiando i volenterosi, e provocando fra tutti una benefica gara di emulazione. A questo intento fu stabilito (articolo 38 del regolamento) che fossero segnalate, annualmente, al Parlamento le benemerenze di coloro, che si fossero distinti per zelo nei Comitati dell'emigrazione. Ma nè in questo modo, nè altrimenti, si è finora pensato d'incoraggiare i benemeriti, che hanno prestato l'opera loro nei Comitati.

Per organizzare ed avviare ad un'azione utile questi organismi, non basta certamente curarne la costituzione. Ma occorre interessare efficacemente le autorità e le persone volenterose. Ad esempio, non dubitiamo che il Ministero di grazia e giustizia, se invitato, si sarebbe volentieri rivolto ai pretori, per eccitarli ad occuparsi con zelo dei Comitati mandamentali, da essi presieduti. Sarebbe stato anche utile inviare qualche ispettore viaggiante o qualche altro funzionario, per organizzare i Comitati in alcuni fra i più importanti centri di emigrazione. Si dovrebbero promuovere riunioni, tenere conferenze, spiegando a tutti gli scopi dei Comitati e le altre disposizioni della legge; si dovrebbe insomma fare sana opera di propaganda e mantenere un flusso perenne di idee e di attività fra i diversi organi di tutela degli emigranti.

Una difficoltà, che si è presentata pel funzionamento dei Comitati, è stata quella delle piccole spese di segreteria e di cancelleria occorrenti.

Certamente queste spese non si possono far gravare sul Fondo dell'emigrazione, per cui costituirebbero un onere troppo forte. Si potrebbe però assegnare qualche contributo ad alcuni Comitati, che, più e meglio, si distinguono per zelo e per opera efficacemente utile. E poi non è da dubitare che molti comuni consentiranno di assumere, a loro carico, la piccola somma che può occorrere per il funzionamento di questo importante servizio, il quale riguarda da vicino gli interessi della parte disagiata della popolazione.

Forse non si arriverà a fare funzionare tutti i Comitati, come sarebbe nostro desiderio; ma noi riteniamo possibile infondere un po' di vita in un buon numero di questi enti. E ci pare che ciò sia doveroso tentare dovunque.

È certamente bene che, accanto ai Comitati, sorgano, per libera iniziativa, altri organi di tutela degli emigranti. Ma, specialmente nel Mezzogiorno, dove, pur essendovi il maggior numero di emigranti, l'iniziativa privata è lenta e scarsa, non è saggio consiglio aspettare che sorgano delle associazioni private di tutela degli emigranti, ma occorre provocare un'efficace azione da parte dei Comitati.

È necessario, insomma, interessarsi, con zelo, di questo importante servizio, poichè, nelle condizioni presenti, anche quei Comitati, che avevano cominciato a funzionare bene, sono venuti lentamente diminuendo di attività.

Per agevolare l'opera dei Comitati, sarà poi necessario che il sistema, con cui si è svolto il servizio delle informazioni, sia reso più pratico e più rispondente ai bisogni degli emigranti e degli organi locali di tutela.

**§ 3. — Informazioni sulle condizioni del lavoro all'estero.
Pubblicazioni sull'emigrazione - Missioni ed inchieste.**

Informazioni sulle condizioni del lavoro all'estero. — Questa delle informazioni è una delle funzioni più delicate ed importanti date dalla nuova legge al Commissariato, e comprende una parte positiva e una parte negativa di informazioni.

Le seconde sono molto più agevoli a raccogliersi e a diffondersi.

Appena, in un paese, le condizioni del lavoro diventano sfavorevoli agli emigranti, i Consoli sono solleciti a darne avviso al Governo, di loro iniziativa, avendo interesse ad evitare un afflusso di immigranti in tali circostanze. Ricevute notizie di questo genere, in Italia vi si dà diffusione (e spesso si potrebbe farlo con maggiore sollecitudine), e si sconsigliano gli emigranti di recarsi in quel determinato paese. Questo si faceva anche prima della nuova legge, dando diffusione a notizie di questo genere, per mezzo dei sindaci.

Ma la parte di gran lunga più importante e più notevole delle informazioni è quella positiva, che richiede accortezza ed abilità così nel raccoglierle come nel diffonderle.

Su questo punto, però, per unanime giudizio, ancora resta da fare quasi tutto. Si sono stampate, è vero, alcune avvertenze popolari sulla legge per l'emigrazione; ma non vi si è data quella *lorghissima diffusione* che sarebbe stata necessaria. Lo stesso è avvenuto per le avvertenze sulla legge per l'immigrazione negli Stati Uniti, avvertenze che adesso avrebbero avuto bisogno di essere messe in armonia con la nuova legge del 1903.

All'infuori di queste pubblicazioni, fatte in gran parte nei primi mesi dall'attuazione della legge, non si sono avute successivamente che brevi avvertenze, con cui si dà l'indirizzo e si indicano le funzioni delle Società di patronato nei paesi esteri.

Ora molto più di quello che non si sia fatto fino adesso deve, senza dubbio, farsi, e sollecitamente.

Per uso dei Comitati e dei Municipi è necessario compilare *brevi e precise* pubblicazioni sui paesi a cui si rivolge principalmente la nostra emigrazione. Ad esempio, queste pubblicazioni potrebbero dare succinte nozioni geografiche, insieme con altre notizie utili sui mezzi di comunicazione o di trasporto, sui patronati, sui corrispondenti del Banco di Napoli, sui pesi e sulle misure, ecc. Dovrebbero poi aggiungersi notizie sui mercati del lavoro e sul costo della vita, il riassunto delle disposizioni delle leggi vigenti sull'immigrazione e sulla cittadinanza, e così via.

Nè così resterebbe esaurito il còmpito del Commissariato. Si potrebbero fare brevi e chiare *guide* per i principali paesi, a cui si dirige la nostra emigrazione. Noi vagheggiamo dei *Baedeker* pei nostri proletari, senza lasciare, anche per ciò, la cura di provvedere all'iniziativa privata, la quale è mossa da spirito di speculazione.

Sono questi senza dubbio lavori difficili e delicati; ma sarebbe stato agevole provvedere, lasciando, ove occorresse, la responsabilità dei particolari delle notizie ai compilatori delle *guide*.

Occorre inoltre che, a bordo dei piroscavi, noi diamo modo agli emigranti di poter leggere qualche libro e consultare qualche carta geografica, riguardante i paesi a cui sono diretti. Si è accennato, tante volte, alle biblioteche per gli emigranti a bordo delle navi; e questa iniziativa dovrebbe essere presto attuata. Forse gli stessi vettori potrebbero mettere a disposizione degli emigranti un certo numero di libri e di carte geografiche riguardanti i paesi a cui è diretta la nave.

Così, a bordo, quegli emigranti desiderosi di leggere (ai quali adesso non resta che acquistare i libri di propaganda evangelica offerti loro sulle banchine dei porti ed anche a bordo delle navi in partenza) potrebbero acquistare delle nozioni utili.

Forse anche, nei porti d'imbarco e in qualche altra città, sarebbe opportuno promuovere l'istituzione di appositi uffici d'informazioni, a cui gli emigranti, prima della partenza, si possano rivolgere. Uffici consimili, ma con funzioni più larghe, potrebbero istituirsi in alcuni punti, in vicinanza dei confini terrestri, per gli emigranti temporanei.

Ancora un'altra raccomandazione è da fare, e, cioè, che le notizie, a cui si crede di dare larga e generale diffusione, siano rese pubbliche - oltre che con circolari alle autorità e ai Comitati - anche con avvisi, i quali potrebbero essere affissi: in tutti i comuni, all'esterno delle case municipali; negli uffici postali; nei corridoi dei piroscavi destinati al trasporto di emigranti; nelle stazioni ferroviarie; nell'interno dei vagoni di terza classe; negli uffici dei rappresentanti di vettore; dovunque, insomma, i nostri lavoratori possono avere occasione di vederli. Fu appunto per rendere possibile questa larghissima pubblicità, che fu dato al Commissariato il diritto di affissione gratuita negli uffici ferroviari, in quelli dei vettori, dei loro rappresentanti, e così via.

A questa forma di pubblicità si è ricorso qualche volta; ma occorre usarne più spesso e diffondere gli avvisi più largamente, in modo che l'azione vigile e multiforme del Commissariato si esplichi e sia resa tangibile sempre e dovunque.

Pubblicazioni sull'emigrazione. — Oltre a notizie, esposte in forma popolare, sui paesi d'immigrazione, è utile che si diano agli studiosi e alle persone che per loro ufficio si occupano di questi problemi, informazioni più vaste e più complete. Per ciò fu prescritta la pubblicazione di un apposito Bollettino, che fosse documento e testimonianza dell'amoroso interesse e del sagace studio, con cui lo Stato segue i problemi dell'emigrazione.

Il Bollettino, secondo le disposizioni del regolamento, comprende due parti: l'una amministrativa, riguardante gli atti di ufficio; l'altra, compilata con intenti più larghi, riguardo alle condizioni del lavoro in paesi esteri, la legislazione sull'immigrazione e sulla colonizzazione, le statistiche dell'emigrazione, e così via.

Questa seconda parte è stata già abbastanza curata. E, nei due anni da che si stampa il Bollettino, sono stati pubblicati vari rapporti consolari su alcune nostre colonie all'estero e sui paesi che le ospitano, fra i quali rapporti alcuni ci sono sembrati assai ben fatti. Ricordiamo, ad esempio, quello del console Carletti sulla Tunisia, e del ministro Pirrone sul Perù.

In maggioranza, i rapporti pubblicati finora non sono che le risposte ad un questionario diramato dal Ministero degli affari esteri a tutti gli Uffici consolari e diplomatici, nel 1901, in occasione del censimento, quando, cioè, si vollero completare le notizie sull'Italia, che si raccoglievano con la grande inchiesta statistica, compiendo un'indagine analoga per gli Italiani all'estero.

Sarebbe stato certamente desiderabile che le risposte al ricordato questionario fossero state pubblicate con maggiore sollecitudine. Per quanto alcune fra esse siano state riviste dai loro autori e messe al corrente, con dati statistici più recenti, pur tuttavia il ritardo nella pubblicazione ha fatto perdere quell'interesse, che dà la freschezza dell'impressione e dell'indagine.

Fu anche opportuna idea quella di raccogliere, in volumi a parte, sotto il titolo *Emigrazione e colonie*, tutti i rapporti consolari pervenuti in risposta al ricordato questionario. Ma anche questa pubblicazione è proceduta con ritardo. Si tratta di notizie, che si riferiscono al 1901, e finora (giugno 1904) non sono state pubblicate che le parti riguardanti l'Europa centrale e la Penisola Iberica.

Un'altra raccomandazione ancora crediamo opportuno di fare pel Bollettino. È utile che siano pubblicate non solo le leggi sull'emigrazione e sulla colonizzazione, che vengono man mano approvandosi nei vari paesi esteri, ma ben anco quelle già in vigore. Si tratta di leggi, la cui conoscenza può molto giovare in numerosi casi, e che, d'altra parte, è assai difficile procurarsi nella traduzione italiana.

Sarà anche opportuno dare notizia sulla giurisprudenza, che si viene formando sulla nostra legge del 1901, per opera delle Commissioni arbitrali come dei tribunali ordinari. E sarà pure utile dare frequenti notizie sulle variazioni che la giurisprudenza straniera viene lentamente introducendo nell'attuazione delle leggi sull'immigrazione, e ciò, specialmente per i paesi, in cui tali disposizioni legislative non sono ben precise.

Un'altra parte del Bollettino, che noi desidereremmo ampliamente svolta, è quella sulle condizioni dei mercati esteri del lavoro, e sulla legislazione e giurisprudenza straniere in materia di contratto di lavoro, d'infortuni, di assicurazioni sociali e così via.

È nostro vivo desiderio che il Bollettino riesca una pubblicazione ricca, completa, ed utile. È forse questo il primo esempio di una pubblicazione di tal genere, ma, appunto per ciò, deve esservi maggiore impegno a farla riuscire in modo che corrisponda ai desideri di tutti.

Forse sarà utile alternare i fascicoli o anche farne due serie: l'una, destinata principalmente ai Comitati, comprendente gli atti amministrativi e notizie brevi e concise, esposte in forma popolare; l'altra, destinata principalmente al mondo degli studiosi, contenente notizie più larghe sui paesi esteri, studi sull'emigrazione, bibliografia, statistica e così via. Una tale divisione, lungi dal portare un aggravio di

spesa, potrebbe forse fare conseguire un'economia, o quanto meno, un investimento più utile delle somme, che attualmente sono erogate per la pubblicazione del Bollettino.

Statistica dell'emigrazione. — Finora la statistica dell'emigrazione è stata compilata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio (Direzione generale della statistica); ma il procedimento usato nella raccolta dei dati si presta a varie critiche.

Si tratta di notizie desunte dai registri dei passaporti. Ma, come è risaputo, non tutti gli emigranti partono muniti di passaporto, né tutte le persone che ottengono il passaporto espatriano. Ancora si aggiunga che, con le modificazioni portate dal decreto del 1901, i passaporti hanno acquistato la durata di tre anni. Così, chi ha chiesto il passaporto, per esempio, nel maggio 1904, può emigrare fino a maggio 1907, mentre, dato il metodo di compilazione della statistica, figurerà partito nel 1904.

Per le destinazioni indicate dalle statistiche, altre cause d'errore si hanno in ciò, che molti tra coloro i quali prendono imbarco nei porti di Marsiglia e del nord d'Europa, chiedono il passaporto per la Francia, per l'Olanda, per la Germania, e quindi figurano emigrati per questi paesi, anzichè per gli Stati Uniti o per l'Argentina. Inoltre, la distinzione fra emigrazione temporanea e permanente, distinzione fatta secondo la dichiarazione degli emigranti raccolta dai municipi, non risponde sovente al vero.

Insomma, il procedimento attuale è causa di numerosi errori, i quali, se pure in parte si compensano, rendono le statistiche della emigrazione scarsamente attendibili o quanto meno largamente approssimative.

Ora, per l'emigrazione transoceanica, noi abbiamo delle fonti eccezionali, che sono state usate soltanto in parte. Gli ispettori dell'emigrazione nei porti d'imbarco, per la liquidazione della tassa imposta sui vettori, debbono accertare, come prescrive il regolamento, il numero degli emigranti effettivamente partiti. Inoltre, negli esemplari dei biglietti d'imbarco, e negli elenchi nominativi degli emigranti

(che, a norma dello stesso regolamento, i vettori debbono consegnare agli ispettorati, ad ogni partenza), si hanno le fonti più attendibili per la classificazione degli emigranti *effettivamente partiti*, secondo l'età, il sesso, la professione, secondo che sono partiti soli o a gruppi, con biglietti prepagati od acquistati in Italia, e così via.

Ond'è che noi facciamo voti vivissimi, perchè queste fonti siano utilizzate, sostituendo all'attuale procedimento di rilevazione un altro più attendibile. E non dubitiamo che questo voto da noi formato nell'interesse degli studi, sarà prontamente accolto.

Per l'emigrazione europea e mediterranea, forse si dovrà continuare ad adottare il procedimento attuale. Ma i dati desunti da queste fonti possono essere completati e controllati con quelli che si possono raccogliere dalle società di navigazione, dalle ferrovie, dai Consolati e dai Comitati locali.

Missioni ed inchieste. — I dati desunti dalle statistiche riguardanti il movimento dell'emigrazione italiana è opportuno che siano completati da studi monografici sulle cause, sulle caratteristiche, e sulle conseguenze della nostra emigrazione nelle diverse regioni d'Italia. Occorre che, con indagini speciali, compilate secondo un unico programma, si faccia un'inchiesta sulla fisionomia delle varie regioni d'Italia, in rapporto all'emigrazione, sulle conseguenze demografiche, morali ed economiche che essa porta, specialmente in relazione alla misura delle mercedi, ai tipi di contratti agrari, ai prezzi di terreni, e così via. Gli studiosi privati — i quali non hanno potuto supplire, che in parte, e per qualche regione, al bisogno di speciali monografie — non sempre potrebbero disporre di quel materiale abbondante, che può raccogliere un'inchiesta compiuta da persone rivestite d'incarico ufficiale. Urge colmare questa lacuna della nostra cultura, anche perchè il Parlamento e l'opinione pubblica possano meglio approfondire i problemi dell'emigrazione.

Finora, sul Bollettino, non è stato pubblicato che un solo studio di questo genere: *L'emigrazione temporanea del Friuli*, del dottor Cosatini. Sembra però che anche altri studi siano stati fatti, ad inizia-

tiva dell'amministrazione, per qualche altra regione d'Italia; ma finora non sono state pubblicate le relazioni di tali inchieste, mentre, a nostro avviso, tutti i risultati degli studi compiuti sull'emigrazione debbono essere pubblicati, togliendo soltanto, ove occorresse, qualche parte d'interesse esclusivamente amministrativo.

Lo stesso dovrebbe praticarsi anche per le missioni, compiute in paesi stranieri, a meno che riguardi internazionali non consiglino di mantenere riservata la pubblicazione. Questa però non può essere che una rara eccezione, giustificata da gravi motivi, chè, nei casi ordinari, deve essere sempre pubblicato in tutto od in parte il rapporto d'inchiesta.

L'amministrazione deve sentire lo spirito dei tempi, ed ammettere volentieri il largo controllo dell'opinione pubblica su ogni atto e su ogni studio da essa compiuto. E ciò tanto più quando si tratti di missioni, sia per la somma di utili notizie e sennate considerazioni che si possono diffondere con la pubblicazione dei rapporti, sia per precludere l'adito ad ogni ingiusto sospetto. È con la pubblicazione dei rapporti che deve documentarsi che si tratta di inchieste seriamente e coscienziosamente compiute nell'interesse degli emigranti.

Pare inoltre a noi che, nell'ordinare missioni all'estero, si debba andare ben cauti. Noi dobbiamo occuparci degli interessi dei nostri emigranti, secondo l'importanza che essi presentano. E su ogni altra missione debbono avere la precedenza quelle che riguardano più da vicino gli interessi delle principali nostre colonie all'estero, l'avviamento degli emigranti al lavoro, e così via. Tali inchieste non è opportuno che siano compiute saltuariamente e a turno da diversi funzionari. La legge volle che agli ispettori viaggianti fosse assegnata, in via normale, una data zona, perchè essi, acquistando conoscenza del paese, potessero essere meglio in grado di disimpegnare il loro ufficio, salvo a completare la loro coltura e le loro attitudini, o con saltuarie missioni o con brevi permanenze al Commissariato.

Solo dopo avere provveduto ai più urgenti bisogni, si potrà pensare a missioni da compiere in paesi di scarsa emigrazione, per studi sulle condizioni economiche locali, in rapporto alla possibilità di avviare correnti di nostri lavoratori.

Su questi paesi, i rapporti dei consoli e le pubblicazioni ufficiali possono dare quelle notizie, di cui si avesse bisogno, sull'offerta del lavoro, sul costo della vita, e così via. Ed occorrendo, si potrebbe incaricare uno dei consoli, che già risiedono da tempo nel paese, di fare qualche escursione o d'intavolare trattative, le quali, in ogni caso, debbono essere definite dal Commissariato. Si otterranno così migliori risultati che incaricando qualche persona di compiere un viaggio di esplorazione economica. Questi viaggi costano sempre molto e non danno d'ordinario buoni risultati, perchè una rapida gita per paesi assai vasti, dove non si sia vissuti prima, non può dare un'idea sufficientemente precisa delle condizioni economiche locali, specie, poi, ove faccia difetto la necessaria preparazione.

**§ 4. — Commissioni arbitrali per la decisione delle controversie
fra emigranti e vettori.**

Le nuove norme stabilite per questo istituto, già creato dalla legge del 1888, hanno fatto sì che fosse raggiunto, in gran parte, lo scopo a cui si mirò. Infatti, mentre le Commissioni arbitrali istituite dalla legge del 1888 si può dire che non funzionarono in nessuna provincia, le nuove hanno potuto esercitare un'azione efficace.

Fu provvisto consiglio allargare i termini stabiliti dalla vecchia legge per la presentazione del ricorso alle Commissioni arbitrali, e dare forza esecutiva alle sentenze, senza bisogno di ulteriori formalità. E fu anche opportuno stabilire delle regole speciali per l'esecuzione di queste sentenze, regole che precludono l'adito ad ogni eccezione dilatoria.

Però è necessario — perchè sia del tutto raggiunto lo scopo di questa magistratura speciale — che la definizione delle controversie sia affrettata, quanto più sia possibile. E noi raccomandiamo al Commissariato di vigilare perchè, in ogni caso, le controversie siano decise senza indugi, e raccomandiamo altresì di dare norme precise per la regolare costituzione e per il legale funzionamento delle Commissioni.

Qualche vettore si è lamentato dei pronunciati di questi tribunali speciali. Ma a noi non sembra opportuno di rilevare queste proteste.

Le Commissioni, per la loro costituzione, danno le più ampie garanzie di competenza e di rettitudine. Esse, ne siamo sicuri, hanno deciso le controversie affidate al loro giudizio, con quello spirito di equità a cui la legge volle che s'informassero, e che è un portato stesso dei rapporti speciali di diritto, intercedenti fra emigranti e vettori, rapporti che male si potrebbero regolare con le norme ordinarie del diritto comune.

Invece di sindacare le sentenze che le diverse commissioni hanno creduto di dovere pronunciare, a noi sembra doveroso che sia rivolta una parola di lode e di incoraggiamento a tutti coloro (funzionari o cittadini) che, mossi soltanto da operoso desiderio di contribuire a rendere giustizia agli umili, hanno preso parte ai lavori delle commissioni arbitrali, prestando con zelo l'opera loro in ufficio non retribuito.

Anche per le Commissioni arbitrali l'esperienza mostra l'opportunità di ritoccare, in qualche parte, la legge, per meglio chiarire varie disposizioni. Di ciò si discusse nel Consiglio dell'emigrazione, il quale propose alcune modificazioni circa il funzionamento delle Commissioni arbitrali.

È opportuno dire nella legge, per evitare ogni dubbio, che, trascorsi i termini assegnati all'emigrante per la presentazione del ricorso, restano salve le azioni che gli spettano per diritto comune. Infatti, con l'istituire le Commissioni arbitrali, si volle dare modo agli emigranti di far valere i loro diritti, con forme spicce e rapide. Ma, certo, ciò non deve, nè può importare una decadenza di diritti dovuta ad una prescrizione singolarmente breve. Altrimenti avremmo aggravato assai la condizione di quegli emigranti, che, per ignoranza, fanno trascorrere i termini stabiliti dalla legge, senza ricorrere alle Commissioni arbitrali.

Un altro punto è utile di precisare. Fu nostro intento di sottrarre completamente questi giudizi a quelle forme speciali, talvolta di rigore, stabilite dalla procedura; e ciò non soltanto per lo svolgimento del giudizio, ma anche per l'inizio di esso. A meglio determinare e chiarire

questo principio, parve al Consiglio opportuno che si stabilisse il principio che, per adire le Commissioni arbitrali, basti che l'emigrante abbia manifestato, in qualunque forma, di domandare un risarcimento. Quindi si propose che le Commissioni arbitrali dovessero essere chiamate a decidere sui reclami rivolti dagli emigranti ad un'autorità amministrativa, all'interno o all'estero, o agli uffici di patronato. Queste autorità o i patronati, ricevendo il reclamo, potranno tentare una soluzione amichevole. Non riuscendovi, lo passeranno alla Commissione competente, perchè giudichi in merito.

Infine, per evitare che l'emigrante, come avvenne talora, sia danneggiato da possibili errori nella citazione delle parti, si propose che il giudizio, svolto in contraddittorio col solo rappresentante, abbia a fare a sospendere la prescrizione dell'azione contro il vettore.

Con queste modificazioni, si definirebbero meglio i diritti degli emigranti; e, eliminando ogni inutile contestazione ed ogni incertezza, si renderebbe più efficace il funzionamento delle Commissioni.

CAP. IV. — Tutela ed avviamento al lavoro degli emigranti.

§ 1. — Importanza del problema.

L'avviamento al lavoro degli emigranti italiani e l'organizzazione delle energie nazionali nei paesi esteri sono i più gravi problemi che a noi tocca di risolvere, perchè i fini della legge del 1901 possano essere raggiunti.

È certamente assai utile che in patria sia stato posto un freno allo sfruttamento degli emigranti, da parte di armatori e d'intermediari di trasporti; che, durante il viaggio, gli emigranti abbiano un trattamento soddisfacente; e che, all'arrivo nei porti di destinazione, trovino appositi uffici, a cui i bisognosi di consiglio e di aiuto possano rivolgersi. Ma, quand'anche a questi servizi si sia provveduto completamente, non avremo esaurito la nostra azione. Problemi maggiori e più complessi ci urgono.

L'azione di Stato in rapporto all'emigrazione non deve essere soltanto azione di polizia e di difesa dei deboli, ma azione ben più larga e complessa. Noi dobbiamo disciplinare, nei limiti del possibile, le correnti migratorie italiane, e far sì che si conservino spirito e sensi d'italianità nelle nostre colonie all'estero. Nessun desiderio di predominio e di conquista ci muove, ma un solo intento: quello d'impedire che la nostra gente venga assorbita da altre nazionalità.

Questi fini richiedono larghezza di vedute e arditezza di azione. Prudenza ed accorgimento sono pure indispensabili; ma non quella prudenza che è paura e quell'accorgimento che è irresolutezza. Bisogna far convergere tutte le forze e agire, conservando sempre precisa e lucida la visione della via da seguire, affrontando con animo risoluto e perseverante tutte le difficoltà. Certo non è possibile che lo Stato possa regolare le correnti migratorie: ciò è in contrasto con le condizioni politiche e sociali odierne, e coi rapporti internazionali in mezzo a cui noi viviamo. Il Governo può spedire gli emigranti in un luogo anzichè in un altro, soltanto in paesi come la Russia e la Cina, dove la forte pressione politica e il livello assai basso delle condizioni intellettuali e morali del popolo permettono queste irreggimentazioni e queste spedizioni di lavoratori. Ma da noi tutto ciò non è lecito, e non è nemmeno possibile, dato il modo come si svolge la nostra emigrazione, cioè per gruppi di individui o di famiglie, che, in maggioranza, non partono alla ventura, ma vanno a raggiungere il parente o l'amico che li precedette nella terra straniera.

Tuttavia, lo Stato può e anzi deve esercitare un'azione complessa sulla direzione delle nostre correnti migratorie; da una parte si deve impedire l'emigrazione gratuita, quando ai nostri lavoratori siano fatte condizioni sfavorevoli, nei paesi che cercano di attirarli col viaggio gratuito (e, occorrendo, si deve impedire addirittura l'emigrazione per un determinato paese, come è stabilito dalla legge, quando circostanze politiche ed economiche eccezionali consiglino questa misura assai grave).

Ma quest'azione, che si può chiamare negativa, dev'essere completata: in patria, col mettere i nostri lavoratori, i quali desiderino

emigrare, in grado di scegliere con avvedutezza il paese dove si dirigono; e all'estero, con l'aiutare e dirigere le energie italiane. Quest'azione di Stato — che a noi piace chiamare positiva per metterne in rilievo le qualità di iniziativa che richiede — presenta senza dubbio assai gravi difficoltà. Ed aggiungo anche che si tratta di un'opera, in cui si possono incontrare dei parziali insuccessi. Ma tutto ciò, lungi dallo scoraggiare, deve infondere nuova lena negli uffici, a cui fu affidata la tutela della nostra emigrazione.

È unanime il consenso sulla necessità di esercitare un'azione di efficace tutela e di avviamento al lavoro degli emigranti, dopo il loro arrivo nei paesi di destinazione, come pure non vi è dissenso sull'opportunità di dirigere e regolare quest'azione, secondo i caratteri diversi delle nostre colonie. Ma, come sopra avvertimmo, nè nella legge, nè nel regolamento, si poté disciplinare questa parte dell'azione di Stato, sia per la diffornità di mezzi che essa richiede, sia perchè si tratta di azione da svolgersi all'estero, la quale, per sua natura, non può essere regolata da disposizioni positive di legge. Fu quindi necessario affidare la tutela degli emigranti all'estero all'iniziativa dell'Amministrazione, gettando però i germi d'istituzioni speciali (patronati, uffici di lavoro e di collocamento) chiamate a svolgere la loro azione in paesi esteri.

S 2. — Ispettori viaggianti.

Con l'istituzione degli ispettori viaggianti, la legge provvide a che, pel tramite del Commissariato, si avesse un organo di collegamento fra la patria e le colonie all'estero. Secondo il nostro concetto, nei paesi dove più numerosi sono gli emigranti italiani, questi speciali funzionari dovevano svolgere un'opera continua di assistenza e di tutela. Ad essi, specialmente, doveva toccare l'onore di rendersi interpreti dei bisogni dei nostri emigrati, di proporre le forme e le istituzioni di patronato più adatte, secondo le circostanze locali, di promuovere il concorso e la cooperazione della parte più cospicua delle nostre colonie agli uffici di patronato, di raccogliere dalla viva voce dei nostri lavoratori l'espressione dei loro bisogni e dei loro voti, e

di essere agli occhi loro simbolo della madre patria pensosa ed operante per i suoi figli lontani.

Si tratta, insomma, di uno degli istituti, su cui si deve fare largo assegnamento per la protezione degli emigranti. Ed è perciò che a noi sembra non sia stato opportuno consigliare ritardare la nomina di questi funzionari. Finora, non è stato nominato che un solo ispettore viaggiante, e per la scelta di altri tre è stato bandito di recente un concorso.

Certamente, il concorso presenta delle incognite. Si tratta di ufficio per cui sono richieste attitudini speciali e complesse; non solo, cioè, larga cultura economica e sociale e spirito di osservazione e di critica, ma benanco qualità di carattere, di zelo e di onestà.

Appunto per queste considerazioni, compilandosi il regolamento, si stabilì che decorresse un certo periodo intermedio, durante il quale il Ministero fosse autorizzato ad affidare missioni speciali e temporanee, i cui risultati avrebbero potuto fornire larghi e sicuri elementi di selezione, per una scelta definitiva.

Pur troppo, di questo metodo si usufruì in misura così scarsa da renderne quasi nullo il beneficio; onde il concorso, per quanti difetti possa avere questo metodo di scelta, si presenta oggi come l'unica e più razionale soluzione, e bene ha fatto il Ministero ad appigliarvisi. Del resto, le nomine degli ispettori si fanno in via di esperimento, e debbono essere mantenute soltanto se le persone scelte fanno buona prova.

Data l'indole e l'importanza della nostra emigrazione, occorre certamente che gli interessi del lavoro abbiano i loro rappresentanti all'estero. L'esperienza dimostrerà se l'organizzazione di questo servizio, quale è stabilita dalla legge e dal regolamento, risponda ai bisogni dei nostri emigrati. Forse vi sarà bisogno di accrescere il numero di questi funzionari, e ciò fu previsto nella compilazione della legge, tanto che fu affidato al regolamento il compito di determinare il numero degl'ispettori, in modo da dare al Governo i mezzi di provvedere senza indugi, secondo i bisogni delle nostre colonie. Nella redazione del regolamento, parve che quattro ispettori bastassero per

Bollett. emigraz. N. 11 — 6

iniziare un primo esperimento; e finora non possiamo avere un'idea concreta dei bisogni ulteriori, non essendosi provveduto a dare regolare assetto a questo servizio.

Però la mancanza di speciali incaricati della tutela degli emigranti è stata vivamente sentita. L'opera dei consoli è inadeguata ai bisogni, sempre più complessi e numerosi dei nostri emigranti; e, per riparare a questa lacuna, è stata proposta l'istituzione di speciali delegati (con la qualifica di addetti dell'emigrazione), con l'incarico di coadiuvare i consoli nella tutela degli emigranti.

Di questa proposta fu discusso ampiamente nel Consiglio dell'emigrazione, il quale affidò a tre suoi membri l'incarico di esaminarla e di riferire. Ma, sul concorde avviso della Commissione scelta, il Consiglio ritenne che, in via di esperimento, potesse ammettersi la nomina di delegati del Commissariato per la tutela dell'emigrazione temporanea; ma affermò la convenienza che a tale ufficio fossero chiamate istituzioni private, senza carattere confessionale o politico, le quali potrebbero, meglio e con minore spesa, provvedere a questo servizio, ed eviterebbero anche il pericolo di rigide immobilizzazioni burocratiche (1).

(1) Riportiamo qui appresso l'ordine del giorno votato dal Consiglio su proposta della Sotto-Commissione.

“ Il Consiglio dell'emigrazione, preso atto con soddisfazione del concetto informatore a cui s'ispira la proposta dell'onorevole Ministro degli affari esteri, circa l'opportunità e l'urgenza che si provveda ad una più efficace tutela della nostra emigrazione temporanea, nei luoghi dove, più numerosa e non sempre ordinata, reclama speciali cure ed assistenza da parte della madre patria;

“ Ritenuto che in via di esperimento siffatta tutela possa venire utilmente affidata a speciali delegati del Commissariato, i quali, coll'ausilio dei consolati locali, abbiano veste e rappresentanza presso anche le autorità;

“ Ritenuto che tale ufficio di assistenza possa con maggiore profitto e minore spesa essere esercitato da istituzioni sorte o sorgenti per iniziativa privata, istituzioni che non debbono mai avere carattere politico e confessionale;

“ Visto l'articolo 39 del regolamento;

È di parere

“ che convenga attuare siffatti esperimenti nei luoghi ove sia più urgente il provvedere ..”

In ogni caso, quando in difetto d'istituti privati idonei si dovesse ricorrere a delegati speciali per l'assistenza degli emigranti all'estero, essi — pur coordinando l'opera loro con quella dei consoli — debbono avere una certa libertà di movimenti, a cui corrisponde una grave responsabilità. Senza occuparsi in nessun modo delle funzioni amministrative affidate ai Consolati, essi debbono dedicare l'opera loro esclusivamente al complesso e delicato ufficio a cui sono chiamati e stare alla dipendenza del Commissariato, il quale, come vuole la legge, concentra in sè tutti i servizi dell'emigrazione e vi dà indirizzo ed impulso armonico.

In sostanza, le funzioni, a cui sarebbero chiamati questi delegati, fanno parte di quelle già affidate per legge agli ispettori viaggianti e agli uffici di protezione, di informazione e di avviamento al lavoro all'estero. E non si potrebbe creare, in sede di bilancio, una nuova figura di funzionari, quando con la legge si provvide a questi servizi, e quando i servizi stessi aspettano ancora di essere largamente svolti, per vedere se rispondono completamente ai bisogni della nostra emigrazione.

§ 3. — Patronati degli emigranti in paesi esteri.

Organizzazione ed importanza dei patronati. — Finora noi abbiamo una dozzina di patronati nell'America del Nord e in quella del Sud e uno in Tunisi. Sono tutte associazioni private che ricevono un sussidio sul fondo dell'emigrazione, sussidio che, per molte fra esse, rappresenta una gran parte delle entrate. Si è consentito anche un sussidio a qualche associazione che si occupa specialmente della tutela dell'emigrazione temporanea diretta ai paesi d'Europa.

Il Commissariato, nella sua relazione, dà diffusi ragguagli sulla forma di questi patronati e sui fini che si propongono. Si tratta di istituzioni sorte da poco tempo, o trasformatesi di recente nelle forme attuali; e quindi l'opera loro deve ancora svolgersi in modo compiuto, ed è opportuno riservare un maturo giudizio ad una più larga esperienza. Una maggiore conoscenza dell'azione di questi organi noi po-

tremo avere, quando i rapporti sommari che ora ci giungono dai consoli saranno completati e controllati da più diffuse informazioni degli ispettori viaggianti, e quando noi avremo dei periodici rendiconti contabili e morali dagli stessi patronati.

Qualunque sia però il giudizio che si voglia dare dell'opera di queste istituzioni e la direttiva che si ritenga preferibile per la loro azione, noi dobbiamo tributare una parola di vivo ringraziamento e di encomio per quegli egregi cittadini americani e per quei nostri connazionali residenti all'estero, che a queste associazioni hanno dedicato tanta parte del loro tempo ed anche dei contributi personali. Essi hanno reso, disinteressatamente, dei servigi utilissimi alla nostra emigrazione ed hanno dato una prova di solidarietà, di cui noi dobbiamo essere loro veramente grati.

Con l'efficace appoggio di questi valenti collaboratori, è da fidare che i nostri patronati possano compire, sempre meglio, quell'opera di assistenza degli emigranti, a cui essi sono specialmente chiamati.

È assai utile che, nei porti di sbarco e specialmente in quelli degli Stati Uniti, vi sia l'assistenza dei patronati, così per le pratiche a cui gli emigranti debbono attendere presso le autorità federali per la loro ammissione, come per il cambio della moneta, per gli itinerari da seguire in ferrovia, per l'accompagnamento presso i loro parenti, e così via. E dalle informazioni avute, tale servizio pare che sia organizzato abbastanza bene a New York, e anche a Boston e a Santos.

Necessità di allargare ed integrare l'azione dei patronati. — Ma occorre che quest'opera dei patronati sia allargata e resa più utile ai nostri emigranti. All'assistenza momentanea all'atto dello sbarco deve seguire un'azione efficace di avviamento al lavoro, di garentia e difesa dei diritti individuali. Occorrono quindi uffici di lavoro e di collocamento, e anzi costituiscono questi uffici una delle esigenze più urgenti.

È grave danno per la nostra emigrazione la mancanza di disciplina e di ogni avveduta misura nella offerta della mano d'opera. I nostri emigranti sono troppo ignoranti e diffidenti per fondersi con gli

operai del paese nelle corporazioni di mestieri. Essi si affidano ad intermediari, i quali ne taglieggiano le mercedi e ne tradiscono gli interessi, facendo loro accettare talvolta dei salari inferiori a quelli correnti, o inducendoli a sostituire operai del paese scioperanti.

Pur troppo questo disordine nell'offerta della mano d'opera e questa perniciosa ingerenza degli intermediari esercitano la loro azione così per l'emigrazione temporanea come per la permanente. Ed a ciò si devono le ostilità contro i nostri da parte delle organizzazioni di mestiere di molti paesi, e le minacce di un protezionismo operaio, che diventa sempre meglio organizzato e più aggressivo.

In questa condizione di cose, l'opera dei nostri patronati deve essere diretta a regolare l'offerta di lavoro, istituendo uffici di collocamento e di lavoro, promuovendo l'iscrizione dei nostri nelle organizzazioni di mestiere, ed usando di tutti quegli altri mezzi che sono necessari a difesa degli interessi del nostro proletariato. E ciò servirà a promuovere una lenta ma efficace elevazione graduale delle nostre classi proletarie emigranti, e potrà esercitare anche un riverbero benefico su coloro che restano in patria, a causa del flusso e riflusso continuo della nostra emigrazione temporanea.

Uffici di lavoro occorrono, adunque, vasti, ben organizzati e ben diretti, ricchi di relazioni con imprenditori e industriali, uffici di lavoro che non aspettino soltanto l'emigrante affamato, che cerca impazientemente un pane dovunque e a qualsiasi condizione, ma che strappino finalmente i nostri lavoratori alle organizzazioni degli intermediari. Certo, codesta è opera difficile assai, chè gli intermediari e specialmente i *bosses* degli Stati Uniti hanno saputo avvincere a sè i nostri operai con mille legami e con mille lusinghe. E sforzi fortissimi occorreranno specialmente da principio; ma, vinte bene le prime battaglie, per la forza delle cose, per la spinta degli interessi, l'organizzazione parassitaria degli intermediari subirà colpi gravissimi.

Questi uffici potrebbero, secondo i casi, avere esistenza autonoma, oppure essere messi alla dipendenza dei patronati. Ma, in ogni caso, la loro opera non sarebbe compiuta, se essi non cercassero, con ogni possa, di assicurare idonee garanzie ai diritti del lavoro. Si deve quindi cercare

di assistere i nostri nella stipulazione dei contratti di lavoro; e anzi sarebbe desiderabile si arrivasse ad ottenere che tutti i nostri emigranti, prima di cominciare i lavori, vedessero riconosciuti i loro diritti in un contratto scritto, con clausole ben definite e precise. Si potrebbe anche tentare la diffusione di moduli di contratti, con clausole uniformi, come si fa per altri negozi giuridici e anche per i contratti di lavoro che riguardano alcune categorie di operai.

Anche nelle contestazioni derivanti dalla prestazione d'opera, i patronati dovrebbero portare il loro concorso. Sono numerose le controversie fra imprenditori ed operai, specialmente per la liquidazione delle indennità dovute a coloro che sono colpiti da infortuni del lavoro. Sovente i diritti dei nostri operai non sono riconosciuti, perché non sono fatti valere e non hanno quell'assistenza che è necessaria per resistere vittoriosamente alle formidabili armi degli avversari. Ad assicurare ai nostri lavoratori quest'assistenza potrebbero provvedere i patronati; anzi, il loro intervento dovrebbe essere sempre richiesto, ogni qual volta si tratti di controversie, la cui soluzione importi che si decidano questioni di massima, interessanti tutta la nostra emigrazione.

È tutta una vasta e molteplice azione che si deve compiere, di cui qui non abbiamo tracciato che le grandi linee, riferendoci specialmente ai centri d'immigrazione con carattere industriale, senza accennare agli adattamenti che saranno richiesti dalle particolari condizioni dei paesi esteri.

In paesi agricoli, dove è più difficile esercitare un'azione continua di controllo sul trattamento fatto ai lavoratori, occorrerebbe un'assistenza più attiva nella stipulazione dei contratti di lavoro, perché siano regolati bene, fin da principio, con precisione di clausole ed efficacia di garanzia, i diritti degli operai. Gioverà anche un largo e vasto lavoro preventivo sulle condizioni dell'offerta di lavoro, in modo che i nostri possano evitare le terre malsane, i padroni brutali, e quelli che retribuiscono male o che addirittura non pagano. Inoltre, nei paesi dove funzionano uffici governativi di collocamento, i patronati dovrebbero ottenervi l'accesso e mantenervi costantemente propri delegati.

È, insomma, un'opera preventiva di difesa degli interessi dei nostri

emigranti che noi vagheggiamo, e che fortunatamente può armonizzarsi con gli interessi stessi dei paesi di immigrazione.

I patronati non debbono essere uffici di beneficenza: sarebbero troppo piccola e povera cosa. La beneficenza richiede altre forme ed altri metodi, ed anche altre fonti, che non siano il Fondo dell'emigrazione, il quale non può essere adibito ad altro che alle spese richieste per la tutela e per la migliore difesa dei nostri lavoratori emigranti all'estero.

§ 4. — Imprese di colonizzazione in paesi esteri.

Studi compiuti per un'adeguata soluzione dei problemi della colonizzazione. — Ma l'opera di tutela dei nostri emigranti non pare a noi esaurita, nemmeno dopo che si sarà provveduto al più largo sviluppo dell'azione dei patronati.

Noi dobbiamo aiutare il sorgere d'istituzioni, che mantengano uno spiccatto carattere nazionale e rendano possibile e agevole ai nostri lavoratori l'acquisto della proprietà delle terre da essi coltivate: istituzioni codeste che sono possibili specialmente in paesi in cui l'agricoltura è ancora suscettibile di largo sviluppo e d'intensificazione. In questo senso, si è parlato di colonizzazione; argomento di cui si è discusso ampiamente, in varie riprese, dal Consiglio dell'emigrazione.

Si sono studiate le organizzazioni agricole promosse dai Tedeschi nel Brasile: organizzazioni di non grande importanza economica, ma universalmente ammirate, per la salda compagine e per la tenace conservazione del carattere nazionale. Questo studio è stato completato con indagini direttamente compiute in alcuni paesi agricoli, sulla possibilità d'istituire colonie di emigranti italiani e sui modi e sulle forme con cui queste colonie potrebbero essere fondate. Tali indagini — in gran parte compiute — ci hanno dato la conferma delle notizie già da noi raccolte sui paesi (come l'Argentina e il Brasile) che meglio sembrano indicati ad accogliere tali iniziative.

Possibilità di prospero sviluppo d'impresa nazionali di colonizzazione in alcuni paesi esteri. — In vari paesi d'immigrazione, parte delle

terre sono incolte e adatte ad essere messe in valore, o consentono una vantaggiosa intensificazione delle culture. Le prime appartengono, in gran parte, allo Stato e potrebbero in molti casi ottenersi gratuitamente; ma non presentano ancora la convenienza di essere lavorate, sia per condizioni naturali, sia perchè troppo distanti dai mercati di consumo. Invece si ritiene siano da preferire terre già appropriate e coltivate estensivamente, in cui — con una razionale organizzazione di colonie e un'appropriata distribuzione di culture — sembra possibile istituire delle colonie libere, le quali diano modo ai lavoratori di divenire, in un certo numero di anni, proprietari delle terre da essi coltivate. Sarebbe così raggiunto l'ideale di emancipare parte dei nostri coloni migliori dalla dipendenza del salario.

Tali imprese dovrebbero essere agevolate mercè opportuni accordi coi diversi Stati, che è da confidare darebbero facilitazioni, costruendo strade, canali, provvedendo agli istituti pubblici e a quanto occorre per lo sviluppo di questi nuclei. I quali, lungi dal mirare all'assorbimento di altra gente (ciò che potrebbe provocare la legittima suscettibilità degli Stati stranieri), dovrebbero invece cercare d'impedire l'assorbimento dei nostri da parte delle colonie formate da emigrati di diversa nazionalità. E questi nuclei dovrebbero rendere più facile e più saldo il collegamento della nostra gente con i nativi del paese: collegamento che ha le sue basi nella parentela del sangue, nell'affinità di cultura e nella concordanza degli interessi. E un altro ideale sarebbe anche raggiunto, quello di associare al lavoro il capitale nazionale, costituendo così delle complesse energie di carattere italiano, che manterrebbero più saldi i vincoli con la madre patria e agevolerebbero le nostre esportazioni commerciali.

In considerazione di questi molteplici vantaggi, nel seno del Consiglio, si fu concordi nel ritenere che dovessero essere incoraggiate istituzioni che sorgessero con l'intento di organizzare nuclei nazionali e di rendere possibile la trasformazione del lavoratore in proprietario. E, anzi, è parso alla maggioranza di noi che fosse questo il migliore impiego, così delle somme accumulate, le quali compongono attualmente il patrimonio del Fondo per l'emigrazione, come dei proventi futuri del Fondo stesso.

Obiezioni varie. — Ma fuori del Consiglio, sull'impiego delle somme costituenti il Fondo dell'emigrazione, sono state avanzate delle proposte diverse. Così, si è detto che un migliore impiego per queste somme sarebbe l'investirle in Italia, per intensificare le culture o per dissodare le terre incolte, insomma per promuovere ciò che si è convenuto di chiamare la *colonizzazione interna*.

Questo progetto, a primo aspetto, può apparire molto attraente e conquistare delle simpatie.

Ma bisogna anzitutto opporre un'eccezione preliminare: i denari che costituiscono il Fondo dell'emigrazione non possono essere devoluti che a favore esclusivamente degli emigranti. È, senza dubbio, nobile fine quello di promuovere la colonizzazione interna, nei limiti, s'intende, consentiti dalle condizioni naturali e dalla convenienza economica delle culture. E chi scrive fa voti vivissimi perchè questo grave problema della nostra vita nazionale sia avviato presto ad una favorevole soluzione.

Ma non si possono confondere due importanti problemi, e tanto meno li si può opporre l'uno contro l'altro, ciò che, in definitiva, porterebbe soltanto ad ostacolare la soluzione imposta dalla necessità delle cose al problema della migliore organizzazione del lavoro italiano all'estero.

Noi abbiamo — come si è visto sopra — delle importantissime colonie, prive di istituzioni economiche nazionali che mantengano ad esse il carattere d'italianità. Ed è urgente provvedere perchè le energie del capitale fecondino quelle del lavoro e perchè sorgano nuclei nazionali che siano anelli di congiungimento, centri di attrazione e organi di trasmissione di pensiero. È questa, per ragioni economiche e politiche, la più urgente esigenza fra i problemi dell'emigrazione.

Noi non disconosciamo — ripeto — la convenienza che si provveda anche alla colonizzazione interna; ma non è sul Fondo dell'emigrazione che si possono trovare le somme a ciò occorrenti.

Critiche di minore portata sono state anche mosse contro i progetti di colonizzazione, ma esse finiscono coll'escludersi a vicenda. Si è detto che non si può provvedere, con queste istituzioni, se non ad un nu-

mero limitato di persone, mentre, in sostanza, il contributo al Fondo è dato da tutti gli emigranti: quasichè si trattasse di un negozio bilaterale fra gli emigranti e lo Stato, il quale deve assicurare a ciascuno un beneficio proporzionale al contributo riscosso. D'altra parte, poi, si è avanzato il dubbio che queste istituzioni potessero contribuire a dare impulso all'emigrazione, ciò che sarebbe un danno per alcune regioni d'Italia, in quanto che la mano d'opera vi farebbe difetto.

Ma tutti questi critici dimenticano che si tratta di un primo esperimento, il quale, se per necessità di cose deve essere limitato, avrà però una grande importanza politica ed economica per gli interessi generali dell'emigrazione e del paese. E circa il temuto spopolamento di qualche regione d'Italia, è facile rispondere che i limiti dell'impresa, la necessità in cui si troveranno le aziende colonizzatrici di servirsi di Italiani già emigrati da tempo e pratici dell'agricoltura locale, rendono vani questi timori. Inoltre, deve considerarsi che principale causa di spopolamento è l'esodo disordinato e tumultuario dei nostri emigranti: così che un'organizzazione, anche parziale delle nostre correnti migratorie, potrebbe forse ostacolare, anzichè promuovere, lo spopolamento dovuto ad una emigrazione disordinata.

Organizzazione delle imprese di colonizzazione. — Ben più importanti sono invece i problemi relativi all'organizzazione di queste imprese e ai modi e ai limiti dell'aiuto che ad esse potrebbe fornirsi.

Bisogna anzitutto porre una premessa. Dato lo stato generale d'indigenza dei nostri emigranti, essi non potrebbero acquistare le terre da lavorare, nè ottenere il credito. E, anche ottenendo il credito, i saggi d'interesse generalmente praticati nell'America latina sono così alti che assorbirebbero ogni beneficio della coltivazione. In generale, poi, i nostri emigrati non troverebbero da acquistare piccoli lotti a condizioni convenienti, nè avrebbero modo di fare sorgere dei nuclei coloniali; ma invece resterebbero dispersi in mezzo ad agricoltori di diverse nazionalità e ben presto perderebbero ogni carattere nazionale.

Da ciò la necessità imprescindibile di un organo, che comperi le terre, le ceda al colono a patti equi, gli consenta agevolenze di paga-

mento e lo metta in condizione di divenirne proprietario. Quest'or-
gano — come è ovvio — per potere provvedere a ciò, deve essere
fornito di capitali sufficienti.

Certo, lo Stato non può assumere direttamente questa impresa, per ragioni evidenti di convenienza internazionale; ed il Fondo della emigrazione sarebbe del tutto insufficiente ad un esperimento di tal genere compiuto su larga scala. Nessun'altra via, quindi, è possibile, se non quella di promuovere l'intervento di una società privata, che comperi la terra, anticipi le scorte ai coloni, costruisca le case, le scuole, le vie di comunicazione, e poi si faccia rimborsare le anticipazioni e le scorte dai coloni, in una serie di anni sufficienti, con mite interesse.

Ora imprese di questo genere non possono sempre promettere un conveniente margine di utile ai capitalisti. È grave il rischio derivante così dalla lontananza come dalla difficoltà di ogni impresa di colonizzazione e molto probabili le perdite; mentre i guadagni sarebbero dati soltanto dai modesti interessi pagati dai coloni e dalla valorizzazione delle terre circostanti al nucleo coloniale che fossero accaparrate dall'impresa, e dovrebbero inoltre essere diminuiti delle spese di amministrazione le quali possono prevedersi non lievi.

Un'impresa di questo genere, che escluda lo sfruttamento della mano d'opera e, anzi, si proponga di trasformare il colono in proprietario, limita la sua azione così da non trovare i capitali necessari, specialmente in un paese, come l'Italia, dove è possibile trovare investimenti molto meno aleatori e più vantaggiosi e dove il capitale non è abituato alle imprese coloniali. Da ciò la necessità di un concorso del Fondo, sotto forma di anticipazione o di garanzia d'interessi. Ed anche su questo punto il Consiglio dell'emigrazione è stato concorde.

Progetti presentati e discussioni svoltesi in seno al Consiglio dell'emigrazione. — Le forme del concorso sono state oggetto di lunghe discussioni in seno al Consiglio. Fermo il principio che il concorso sia vincolato alle due condizioni - carattere nazionale delle imprese, trasformazione del lavoratore in piccolo proprietario -, si sono prese

in esame due proposte per l'istituzione d'imprese di colonizzazione; le quali appunto rispondono in massima a queste due condizioni. Una terza proposta che era stata presentata fu ritirata prima della discussione.

I progetti mantenuti rappresentano due direttive diverse per l'organizzazione delle aziende colonizzatrici.

Secondo il primo di questi progetti, presentato dal prof. Scalabrini, una Società acquisterebbe un vasto latifondo, e pare che già fossero scelte a questo scopo alcune terre nella Repubblica Argentina.

Il latifondo sarebbe diviso in due zone, delle quali una sarebbe frazionata in lotti, assegnati ai coloni per la coltivazione, mentre l'altra sarebbe messa a pascolo e tenuta dalla Società stessa, in economia. I coloni riceverebbero dalla Società il terreno e le scorte necessarie; ed essi dovrebbero rimborsare a rate le anticipazioni ricevute, con gl'interessi.

Ma nei primi anni i coloni non pagherebbero nè rata di capitale, nè interessi; e, durante questo periodo, il Commissariato dovrebbe anticipare gl'interessi dovuti dai coloni. Quando, poi, negli anni successivi, questi corrispondessero gl'interessi dovuti, il Commissariato otterrrebbe il rimborso delle somme anticipate; cosicchè, in sostanza, la sola perdita che avrebbe il Fondo per l'emigrazione sarebbe quella degli interessi sulle somme anticipate.

L'altro progetto, presentato dal signor E. Nathan, è posto su basi ben diverse. Non determina, *a priori*, le località da colonizzare. La Società sceglierrebbe quelle regioni, dove l'impresa si presentasse in circostanze più agevoli e dove fosse più utile, per gl'interessi della nostra nazione, promuovere imprese coloniali. Quindi si prenderebbero in considerazione, non solo le terre della Repubblica Argentina, ma anche altre terre adatte, in America come in Africa. La Società interdirebbe a se stessa ogni speculazione fondiaria, e anche le terre circostanti ai nuclei colonizzati (che la Società accapparasse per usufruire dei vantaggi della valorizzazione di riflesso) dovrebbero essere cedute, in prevalenza ad Italiani, con quelle garanzie ritenute necessarie per mantenere il carattere nazionale nei nuclei coloniali già costituiti.

Quest'azione colonizzatrice la Società si proporrebbe di svolgere su larga scala e con mezzi adeguati; e anzi il progetto mira ad assicurare all'impresa la più larga cooperazione di tutto il paese, e a questo scopo le azioni che si emetterebbero sarebbero di piccolo taglio.

Però, per rendere possibile il collocamento delle azioni, nello stato attuale dei mercati italiani, i promotori credono necessario l'intervento dello Stato per garantire temporaneamente, sul Fondo per l'emigrazione, un certo interesse. Questa garanzia troverebbe una giustificazione in ciò: che è prestata per rendere possibile un'impresa diretta a fondare nuclei nazionali all'estero e ad agevolare la trasformazione del colono in proprietario.

D'altra parte, in corrispettivo di questo eventuale concorso del Fondo per l'emigrazione, vi sarebbe un controllo e anche una partecipazione nell'amministrazione della Società, che Consiglio e Commissariato dell'emigrazione eserciterebbero con propri delegati. Inoltre, nessuna emissione di nuove serie di azioni sarebbe eseguita, senza il consenso dello stesso Commissariato. Infine, si stabilirebbe che, quando il fondo di riserva avesse raggiunto certi limiti, cesserebbe l'obbligo di garanzia degli interessi, e che le somme eventualmente corrisposte sul Fondo per l'emigrazione sarebbero rimborsate, quando gli utili superassero una certa percentuale, corrispondente al tasso degli interessi correnti sul mercato.

Tali le grandi linee dei due progetti discussi nel Consiglio dell'emigrazione, di cui crediamo opportuno dare un largo riassunto in appendice, nella quale diamo anche conto delle modificazioni che gli autori di questi progetti dichiararono di essere pronti ad introdurvi, in seguito alla discussione avvenuta nel Consiglio dell'emigrazione (Allegato III).

Il primo dei due progetti era preferito da alcuni componenti il Consiglio, perchè il concorso ha forme più evidenti e tangibili di aiuto dato direttamente ai coloni, e perchè ne promette, in ogni caso, il rimborso. Però si osservava d'altra parte che il progetto non pare ben definito dal lato finanziario; che esso avrebbe potuto dar vita ad un espe-

rimento di colonizzazione relativamente piccolo e perciò stesso poco efficace; che il carattere nazionale dei nuclei non è bene assicurato, anche perchè nessuna limitazione verrebbe posta per la vendita delle terre circostanti a quelle cedute ai coloni. Se queste terre fossero vendute ad agricoltori di altri paesi, verrebbe compromesso il carattere d'italianità dei nuclei coloniali e con ciò verrebbe a cessare ogni giustificazione del nostro intervento.

Si aggiungeva, inoltre, che il rimborso delle anticipazioni fatte dal Fondo dell'emigrazione suppone logicamente il successo dell'impresa; nel qual caso si avrebbe, anche con l'altro progetto, il rimborso delle somme corrisposte a titolo di garanzia d'interessi (1).

Contro quest'ultimo progetto, infatti, la principale critica che si faceva era quella che si veniva a favorire un'impresa di carattere capitalistico, o che per lo meno si rallentava, con la garanzia degli interessi, lo stimolo alla buona riuscita dell'impresa.

Ma a ciò si rispondeva che necessariamente occorre un'impresa capitalistica, per un'azienda di colonizzazione: questo, in sostanza, è il carattere non solo della Società vagheggiata dal Nathan, ma anche dell'altra promossa dal prof. Scalabrini. L'essenziale è che l'impresa possa attuare gli scopi, al cui raggiungimento è subordinato il concorso del Fondo per l'emigrazione. E del resto, qualunque sia la forma del concorso, in definitiva si viene ad assicurare una remunerazione al capitale, che, nei primi anni, non sarebbe facile ottenere. Nè la garanzia di un certo interesse potrebbe rallentare l'attività della Società colonizzatrice, perchè si garantisce un interesse *minimo* per un numero di anni limitato, e perchè non si dà *nessuna garanzia* per le perdite eventuali del capitale.

Naturalmente, le dimensioni diverse dell'impresa fanno sì che la misura del concorso sarebbe differente; ma, d'altra parte, si osservava che il secondo progetto assurge ad un'azione varia, vasta e complessa, in cui è predominante il concetto e il fine della conservazione.

(1) In seguito a questa obiezione, il prof. Scalabrini dichiarò che la Società avrebbe garantito con ipoteca sulle terre acquistate il rimborso delle somme anticipate e dei relativi interessi.

della nazionalità, e che perciò questo progetto (il quale, del resto, non esclude il primo) risponderebbe meglio alle nostre finalità.

Nè sembra ai sostenitori del progetto Nathan che queste finalità potrebbero provocare diffidenze nei paesi esteri, nei quali dovrebbe svolgersi l'opera delle imprese coloniali. Noi porteremmo il contributo dei nostri capitali in paesi in cui appunto occorrono le energie dei capitali; e cercheremmo di eliminare o almeno di diminuire il disordine delle nostre correnti migratorie, vantaggio anche questo di grande momento pei paesi che ospitano le nostre colonie. Inoltre, noi raccomanderemmo ai coloni osservanza e rispetto alle leggi del paese e li consiglierebmo a divenire cittadini dei paesi che li ospitano, senza perciò rinunziare alla loro nazionalità. E opportunamente si ricordava che le colonie tedesche dell'America del Sud, pur mantenendo il carattere nazionale, sono floride e prospere, e che i Tedeschi, ad esempio, accettando volentieri la cittadinanza brasiliiana, non perdono i caratteri nazionali, né dimenticano la patria.

Ad ogni modo, però, urge una decisione su questo grave argomento: e noi fidiamo che Governo e Parlamento vedano e intendano la questione, più che nei punti di dettaglio, nel suo complesso e nella importanza che ha per la vita nazionale.

Altre forme di aiuto ai coloni italiani. — Ma, anche al di fuori dell'azione della Società di colonizzazione, opera utile e pratica a favore dei nostri emigranti, specialmente degli agricoltori, potrebbe essere svolta col promuovere istituzioni dirette ad agevolare ai nostri il credito e lo smercio dei prodotti agricoli. La necessità più urgente pei nostri emigranti, piccoli coltivatori, è di ottenere credito a buon mercato e di emanciparsi dalle molteplici trafilé d'intermediari, che li sfruttano, liberandosi così dalle usure che assorbono gran parte dei profitti delle coltivazioni.

Pel credito, si potrebbe cercare di far convergere parte degli stessi risparmi degli emigrati a vantaggio dei nostri coloni. Sarebbe un aiuto poderoso alle energie produttive dei nostri emigranti, attualmente costretti a pagare interessi elevatissimi.

Inoltre, noi dobbiamo studiare come sia possibile, con cooperative o con altre istituzioni, dar modo ai nostri di smerciare a buon patto i loro prodotti, e di acquistare a condizioni vantaggiose le materie prime. Ed anche queste istituzioni, oltre a riuscire praticamente utili ai nostri, possono essere strumento efficace di espansione commerciale italiana e di collegamento delle colonie con la madre patria.

§ 5. — Azione internazionale dello Stato in difesa degli emigranti.

L'aumento dell'emigrazione viene imponendo allo Stato nuovi doveri anche nei rapporti internazionali. Noi ci siamo preoccupati, ed a ragione, di assicurare protezione e tutela, nei rapporti internazionali, alle nostre esportazioni ed ai concittadini che all'estero esercitano le industrie e i traffici. Non meno vivo interessamento dobbiamo avere per i nostri lavoratori che vivono a milioni in territorio estero.

Anzitutto garanzie di diritto è necessario siano assicurate ai nostri emigranti, anche negli Stati esteri, onde essi godano di quelle salvaguardie e di quei diritti, che sono riconosciuti oramai, in tutti i paesi civili, ai lavoratori, e non siano mai esclusi dai benefici delle legislazioni protettive del lavoro.

È perciò che noi facciamo vivissimi voti perchè il Ministero degli affari esteri affretti la stipulazione di quei trattati di lavoro, preconizzati dall'onorevole Luzzatti, dei quali abbiamo avuto un primo lodevolissimo esempio nella recente convenzione con la Francia, e per cui sono stati gettati i primi germi nelle trattative in corso per gli accordi commerciali con altri paesi.

Il contenuto di questi trattati dovrà essere, necessariamente vario, secondo i paesi diversi. Per gli Stati, in cui i nostri si dedicano prevalentemente ai lavori delle costruzioni e delle fabbriche, dobbiamo ottenere che essi siano ammessi, a parità di condizioni coi naturali, a godere di garanzie contro i sistemi di sfruttamento industriale eccessivo, che siano difesi dagli infortuni sul lavoro ed eventualmente risarciti, nella misura stabilita dalle leggi locali, senza restrizioni, né limitazioni. Lo stesso è a desiderare per le norme di diritto riguardanti

il contratto di lavoro, per le assicurazioni sociali, per la tutela del lavoro delle donne e dei fanciulli, e per tutti gli altri benefici della legislazione sociale.

Pei paesi agricoli, si tratta principalmente di assicurare garanzie di diritto pel pagamento dei salari, pel regolamento dei rapporti derivanti dai contratti agrari, e così via. Forse per questi paesi, più che per altri, è necessario agire con vigore, in quanto che, senza questo *minimum* di garanzie, la libertà personale del lavoratore diverrebbe una frase priva di senso. E lo Stato deve dimostrare che della tutela di questa libertà e dell'incolumità dei cittadini, esso si interessa con forte amore.

Un altro punto d'importanza capitale, di cui debbono occuparsi i trattati, è il regolamento della cittadinanza. Noi dobbiamo desiderare che i nostri non perdano i *caratteri nazionali*, ma, nel loro interesse, può essere utile che essi, dimorando lungamente all'estero, acquistino la cittadinanza dei paesi che li ospitano. Perciò, come già la Germania fece con gli Stati Uniti, noi dovremmo stipulare accordi speciali perchè sia reso agevole ai nostri emigrati l'acquisto della cittadinanza nei paesi esteri in cui lavorano, senza che perciò perdano i diritti di cittadinanza italiana, quando ritornino nel paese d'origine.

Inoltre, con la stipulazione di tali trattati dovrebbe provvedersi alla difesa dei nostri dalle speculazioni ingorde, che talvolta assumono il carattere di truffe, di cui essi sono vittime nei paesi stranieri. Accenniamo a quelle agenzie di emigrazione, di collocamento, ecc., la cui azione non sarebbe forse tollerata all'estero, se non si trattasse di traffico riguardante stranieri.

Certo, non ci dissimuliamo che quest'opera non è agevole né semplice. Sono da vincere diffidenze diffuse nella parte meno illuminata, ma forse più larga, dell'opinione pubblica di alcuni paesi stranieri; ed è da iniziare un genere di vincoli insoliti nei rapporti internazionali, a cui parecchi Stati esteri possono essere restii, non avendo adeguato corrispettivo d'indole simile. Ma l'esempio del recente trattato con la Francia ci dà bene a sperare che si potranno vincere le difficoltà che ancora si oppongono, mercè un'opera tenace ed assidua.

Occorre però che nello stesso tempo il nostro paese migliori le sue previdenze per le assicurazioni sociali, onde possa offrire, nei trattati del lavoro, condizioni di reciprocità che rendano possibili accordi sostanzialmente equi e soddisfacenti.

Un ultimo punto ancora che non deve essere trascurato nella stipulazione di questi accordi internazionali è l'applicazione delle leggi restrittive sull'immigrazione, allo scopo di ottenere che quest'applicazione abbia luogo con la minore possibile molestia degli emigranti.

La questione è di particolare interesse per gli Stati Uniti, dove oggi si dirige tanta parte dei nostri. Come è noto, in quella Repubblica non vengono ammesse diverse categorie di persone, perchè affette da malattie contagiose o ributtanti, o perchè ritenute inadatte al lavoro, e così via. Una Commissione, nei porti di sbarco, sottopone ad una speciale visita gli emigranti, e decide sulla loro ammissione. Quelli respinti vengono rinviati al luogo di provenienza.

Senza dubbio, quella della reiezione è una misura gravissima per l'emigrante. Egli subisce una grave perdita finanziaria, per le spese di trasporto perdute, per la vendita delle masserizie, per la perdita dell'occupazione che aveva in patria, e così via. Di questa perdita il vettore deve risarcirlo, se è incorso nella responsabilità di cui all'articolo 24 della legge sull'emigrazione (e cioè, quando gli erano note le circostanze che avrebbero determinata la reiezione dell'emigrante). Ma ciò non avviene sempre, anzi avviene in numero relativamente limitato di casi. E, poi, nessuno mai risarcisce gli emigranti dei danni e dei dolori strazianti a cui vanno incontro, nei casi in cui, per la reiezione di qualche emigrante, sono divise famiglie che erano partite unite.

Per rendere meno gravi le conseguenze dell'applicazione della legge degli Stati Uniti, il nostro Governo, di accordo con quello federale, stabilì che gli emigranti, nei nostri porti, fossero sottoposti ad una visita preventiva, prima dell'imbarco. Così a coloro che sarebbero respinti si risparmiano i disagi del viaggio e i danni a cui andrebbero incontro.

Ma, nonostante questa visita preventiva, gli emigranti giunti nei

porti di arrivo debbono subire una nuova visita, in seguito alla quale ne viene respinto un buon numero. E ciò ha dato luogo a qualche osservazione che noi non possiamo trascurare di tener presente.

Si è da parecchi creduta inopportuna la visita preventiva nei porti d'imbarco. Ma pare invece a noi, come principio, che sia meglio per nostri emigranti non essere ammessi all'imbarco nei porti d'Italia, anzichè essere respinti al loro arrivo negli Stati Uniti.

Più importanti sono i rilievi sul modo con cui sono eseguite le visite nei porti italiani. Noi non sappiamo se gli inconvenienti lamentati siano veri, ma, se ciò fosse, non dubitiamo che il Governo degli Stati Uniti provvederebbe perchè i medici da esso dipendenti compiessero il loro dovere con zelo, sì, ma con zelo illuminato, degno delle tradizioni civili ed umanitarie della grande Confederazione.

Un altro rilievo si è pure mosso di frequente. Perchè sottoporre gli emigranti ad una doppia visita, prima della partenza ed all'arrivo? Non si potrebbe piuttosto dare valore legale alla visita che si passa nei porti d'imbarco, in modo che gli emigranti, arrivati a destinazione, siano fatti sbarcare senza bisogno di ulteriori formalità?

La questione è grave e degna del maggiore interessamento da parte del Governo. Si tratta di risparmiare danni e dolori a parecchie migliaia di Italiani, quanti sono quelli che, ogni anno, vengono respinti da New York o da Boston, e fra cui pur troppo si deve deplorare un numero rilevante di suicidi e di impazzimenti.

CAP. V. — Rimesse degli emigrati.

Le somme di denaro inviate in Italia, da parte degli emigrati, sono senza dubbio di notevole importanza, ma non è facile determinarne l'ammontare. È una vera e propria importazione di capitali, che ha conseguenze favorevoli per la nostra economia e che ha determinato la trasformazione di molti medi e piccoli centri, specialmente del Mezzogiorno, in cui si sono rinnovate le abitazioni e migliorate le culture, con vantaggio dell'igiene e della produzione agraria.

Come è noto, gli emigranti che lasciano le famiglie in Italia inviano delle somme per provvedere al sostentamento dei loro cari, mentre poi buona parte di quelli che rimpatriano, dopo una lunga permanenza all'estero, portano seco delle somme, sovente di ragguardevole importanza.

Sull'ammontare del capitale così importato in Italia, noi non abbiamo dati attendibili. Si ritiene, d'ordinario, che ogni anno arrivino in Italia circa 200 milioni di lire provenienti dagli Italiani emigrati in America; ma non si sa come questa somma sia calcolata, nè con quale approssimazione si avvicini alla realtà.

Data l'organizzazione delle rimesse di denaro, è difficile istituire dei calcoli esatti. Si tratta di somme che in America sono raccolte da un numeroso stuolo di banchieri e d'intermediari, e che in Italia sono pagate da non poche case bancarie e commerciali. Buona parte, poi, delle rimesse si eseguisce a mezzo di lettere raccomandate, dentro le quali gli emigranti hanno l'abitudine di rinchiudere della carta-monnaia. E ancora una larga parte del denaro proveniente dall'America viene portato da coloro che rimpatriano.

Un indice dell'importanza di queste rimesse noi abbiamo nel movimento delle operazioni di risparmio, presso le nostre Casse postali, compiute da Italiani residenti all'estero. Si tratta di un movimento rapidamente progressivo: infatti, il credito degli emigrati, che alla fine del 1890 era di lire 72,846.89, alla fine del 1903 era salito a lire 55,403,730.84, come risulta dal prospetto annesso (allegato II), in cui sono contenuti maggiori particolari su questo servizio.

Ma anche l'invio delle somme di danaro da parte degli emigrati ha avuto la sua pagina dolorosa.

Non di rado, dei banchieri disonesti defraudavano i nostri lavoratori dei loro sudati risparmi, rubando le somme ad essi affidate per la trasmissione in Italia. Gli abusi nel calcolo dei cambi, poi, erano innumerevoli e sistematici; cosicchè i risparmi dei nostri arrivavano quasi sempre in Italia dopo avere subito delle defalcazioni arbitrarie.

Per porre un rimedio a tale stato di cose, si provvide con la legge del 1º febbraio 1901, con la quale fu affidata al Banco di Napoli la

tutela delle rimesse degli emigrati, ai quali si volle così dare garanzia di sicurezza e di regolarità, per l'invio del loro denaro.

Il Banco di Napoli ha già attuato questo servizio, sul quale diamo maggiori particolari, pubblicando, nell'allegato I, l'interessante relazione, presentata in proposito dall'onorevole Miraglia, direttore generale del Banco, al Ministro del tesoro. Da essa risulta che alla fine del 1903 erano in funzione 86 uffici di corrispondenza del Banco, per le rimesse degli emigrati; e che le operazioni compiute furono:

nel 1902, n. 63,381, per l'ammontare di L. 9,304,835. 24

nel 1903, n. 133,545, id. di L. 23,575,694. 63

Senza dubbio, questi risultati sono confortanti; ma ancora molto resta da fare.

Gli uffici di corrispondenza del Banco di Napoli fanno capo a una diecina di banchieri. Difficoltà di ordine vario hanno impedito al Banco di servirsi dell'opera di un numero maggiore di case, come sarebbe stato desiderabile per evitare anche l'apparenza di ogni monopolio. All'organizzazione di questo servizio nocque, senza dubbio, il non avere ammesso nel regolamento che il Banco o istituisse delle speciali agenzie o tenesse degli ispettori, residenti all'estero, incaricati di controllare e dirigere il servizio delle rimesse, come era stato proposto nel progetto di regolamento preparato da una speciale Commissione. Ma la disposizione in questo senso fu tolta, dietro il parere del Consiglio di Stato e della Commissione permanente di vigilanza sugli Istituti di emissione.

Ora che l'esperienza ha dimostrato la necessità degli ispettori per il servizio delle rimesse, è da augurare che il Ministro del tesoro provveda perchè sia rimosso ogni ostacolo alla migliore organizzazione del servizio, modificando opportunamente il regolamento.

Occorre che l'azione del Banco di Napoli si allarghi e si svolga sempre più, e che esso possa vincere i molteplici e gravi ostacoli che incontra, sia per l'ignoranza dei nostri, sia per l'organizzazione dei banchieri concorrenti. È da spezzare una fitta rete d'interessi, e ciò richiede organi adatti ed azione tenace.

Il Banco è sulla buona via ed ha già fatto abbastanza. Inoltre, esso ha giovato indirettamente agli emigrati, in quanto che i banchieri privati hanno ribassato la ragione dei cambi, per fargli concorrenza.

Ma noi auguriamo e pensiamo che esso possa e debba fare assai di più, se la sua azione verrà agevolata coi provvedimenti sopra accennati, su cui il Consiglio dell'emigrazione ebbe ripetutamente a pronunziarsi in senso favorevole, e che sono invocati dallo stesso onorevole Miraglia, nella sua pregevole relazione.

CAP. VI. — Amministrazione del Fondo per l'emigrazione.

1. — Organizzazione attuale dell'amministrazione del Fondo.

L'istituzione di uno speciale fondo pei servizi dell'emigrazione fu resa necessaria dall'impossibilità di provvedere, col bilancio dello Stato, ad una conveniente dotazione dei servizi stessi. Si dovette perciò ricorrere a speciali imposte gravanti sui vettori, le quali però vengono a ripercuotersi in qualche misura sugli emigranti.

Per questa sua stessa origine, il Fondo ha un carattere particolare che richiede un'amministrazione rigida, inspirata ad un solo principio, *che nessuna spesa, per nessuno scopo, sia pure nobilissimo, deve gravare sul Fondo per l'emigrazione, se non vada ad intero ed esclusivo vantaggio degli emigranti.*

Per assicurare l'adempimento di questa condizione, il Parlamento volle che il Fondo per l'emigrazione fosse amministrato sotto la vigilanza permanente di suoi delegati. E si volle altresì che la Commissione di vigilanza rendesse periodicamente conto dell'opera sua, perchè Parlamento ed opinione pubblica potessero esercitare un continuo ed attento controllo sul modo in cui sono spese queste somme, provenienti in tanta parte dai contributi di coloro che l'onorevole Luzzatti chiamò, con frase eloquente, il fior di nostra gente infelice.

Nè questa vigilanza della Commissione parlamentare esclude quelle altre garanzie stabilite dalla legge per l'amministrazione del pubblico denaro. Infatti, pel Fondo dell'emigrazione, le spese vengono

disposte con ordinativi del Commissario generale vistati dal Ministro, i quali ne hanno la diretta responsabilità. Su queste spese la Corte dei conti esercita il suo ordinario controllo amministrativo e contabile; e, nell'approvazione dei bilanci consuntivi, questo controllo può essere esercitato dal Parlamento, per mezzo delle speciali Commissioni, a cui è affidato l'esame dei bilanci.

La Commissione parlamentare di vigilanza (composta, com'è noto, di 3 senatori e di 3 deputati) esamina, anch'essa, così i bilanci consuntivi, come quelli preventivi del Fondo, e può — semprechè lo ritenga opportuno — esercitare un'azione diretta di controllo e di verifica sul modo in cui sono state erogate le singole spese. Ciò, se non è dichiarato da alcuna positiva disposizione di legge, è nello spirito dell'istituzione e corrisponde agli scopi per cui essa fu voluta dal Parlamento.

S. 2. — Azione della Commissione parlamentare di vigilanza.

Nell'esercizio del mandato affidatoci, noi abbiamo cercato di rispondere alla fiducia del Parlamento, esaminando, con severa attenzione, i bilanci e quelle altre proposte riguardanti alcune spese, sulle quali fummo chiamati a deliberare.

Nell'esame dei bilanci, noi abbiamo cercato di assicurare che fossero osservate le più corrette norme di contabilità. Perciò raccomandammo sempre che i titoli dei singoli capitoli fossero specifici e ben circoscritti, in modo da escludere *a priori* la possibilità di ogni spesa non rispondente a quelle speciali forme di tutela degli emigranti, per cui erano fatti gli stanziamenti, e allo scopo di dar modo alla Commissione di vigilanza d'intervenire in tempo utile per quelle spese che non si ritenessero completamente rispondenti all'economia e ai fini del Fondo per l'emigrazione.

Per intrattenervi soltanto sul bilancio preventivo del 1904-905, che aspetta il vostro voto, noi vi diremo che esso è stato da noi esaminato, con la maggiore diligenza, in varie sedute. Capitolo per capitolo e stanziamento per stanziamento furono da noi discussi, con la scorta

dei consuntivi precedenti e del progetto di divisione in paragrafi dei vari capitoli. Su questi elementi, noi fummo indotti a consigliare per alcuni capitoli una suddivisione e un migliore aggruppamento, per altri una più appropriata dizione dei titoli in modo da meglio specificare l'oggetto della spesa, e per alcuni, infine, una riduzione degli stanziamenti. Così, riuscirà possibile alla Commissione di vigilanza, come al Parlamento, di fare, in sede di consuntivo, un più agevole e rigoroso controllo sulle singole erogazioni.

Indichiamo qui appresso alcune delle modificazioni da noi proposte al progetto di bilancio presentatoci:

a) distinguere le spese di viaggio e le indennità di missione dovute agli ispettori viaggianti, da quelle per altri funzionari del Commissariato e per incaricati speciali (a cui fosse necessario ricorrere in mancanza di funzionari dell'emigrazione);

b) distinguere le spese per stampati ad uso di ufficio da quelle per la pubblicazione del Bollettino dell'emigrazione, per la stampa di circolari, manifesti, ecc., che invece erano conglobate in unico capitolo;

c) modificare le dizioni dei capitoli riguardanti le spese di ufficio e simili, in modo da meglio specificare il loro carattere di spese, destinate esclusivamente per il Commissariato e per gli Ispettorati nei porti d'imbarco;

d) diminuire i capitoli: *missioni presso il Commissariato, spese casuali e spese per il Consiglio dell'emigrazione e per il Comitato permanente.*

Le nostre proposte sono state attuate nel progetto del bilancio presentato al Parlamento.

Si discusse anche, particolareggiatamente, la proposta di ripartizione dei sussidi fra gli uffici di patronato, in base alla relazione sull'opera loro, presentata dal Commissariato. In massima, furono approvati gli stanziamenti proposti, e fu approvato anche un fondo a disposizione, di lire 98,300, da assegnare a patronati di nuovo impianto o in aumento delle assegnazioni stabilite, previo però parere della vostra Commissione. Non fu approvata la proposta di portare da dieci

a ventimila lire il sussidio all'opera di monsignor Bonomelli, sembrando tale aumento non giustificato.

Nella stessa occasione, furono pure sollevate alcune questioni di massima, tendenti a meglio disciplinare l'amministrazione del Fondo.

Per l'articolo 181 del regolamento, venivano rinviate ad apposite *norme* le regole riguardanti la tenuta della contabilità del Fondo per l'emigrazione. Queste norme ancora non sono state concrete, e noi raccomandammo che fossero proposte, al più presto, anche allo scopo di meglio definire le attribuzioni della Commissione parlamentare di vigilanza, e di stabilire per quali spese sia necessario sentire preventivamente il parere della Commissione stessa.

Un'altra raccomandazione fu anche fatta circa l'accertamento delle entrate.

Il cespote principale per il Fondo per l'emigrazione è la tassa di lire 8, per ogni emigrante, imposta ai vettori. Ora, sulla liquidazione di questa tassa è opportuno che venga esercitato un continuo controllo, e ciò anche in considerazione che, presso gli Ispettorati chiamati a liquidarla, non vi è alcun ufficiale contabile.

Tale controllo è particolarmente da raccomandare, quando si tratti di imbarchi in porti esteri, essendo possibile, in questi casi, sottrarsi al pagamento della tassa, col fare figurare come venduti all'estero biglietti rilasciati in Italia. Invitammo perciò il Commissariato a studiare attentamente la questione, e a proporre le provvidenze opportune.

È bene che le regole contabili disciplinanti il Fondo per l'emigrazione siano ben determinate e precise. Si tratta di un Fondo che costituisce un sacro patrimonio dei poveri, e che ha acquistato una certa importanza come patrimonio e come movimento di cassa.

Le entrate sono state le seguenti:

1901-1902 (somme riscosse) . . .	L. 2,035,560. 61
1902-1903 (id.) . . . ,	2,365,034. 44

e le spese effettivamente erogate sono le seguenti:

1901-1902 (somme pagate) . . .	L. 454,642. 43
1902-1903 (id.) . . . ,	703,789. 39

Per l'esercizio in corso, è prevista un'entrata effettiva di lire 1,921,500, e una spesa di lire 1,424,600 (di cui, però, 400 mila lire sono previste per i ricoveri e non sono state spese che in parte).

Per il venturo esercizio 1904-1905 si è prevista un'entrata di lire 2,200,500 e una spesa effettiva di lire 1,702,600.

Il patrimonio del Fondo ammonta già a più di quattro milioni di lire, ed è da augurare che esso possa impiegarsi, senza indugio, con il maggiore possibile vantaggio degli emigranti.

PARTE TERZA.

L'EMIGRAZIONE TRANSOCEANICA, LE CORRENTI COMMERCIALI, E I SERVIZI MARITTIMI.

CAP. I. — L'emigrazione transoceanica e il commercio internazionale dell'Italia.

I nessi fra l'emigrazione e le correnti commerciali sono molteplici. I nostri portano all'estero le loro abitudini di vita e i loro gusti, e continuano a consumare i prodotti nazionali, ciò che determina un'attiva esportazione dai nostri mercati.

Quando le colonie crescono e la domanda dei prodotti italiani si fa più attiva, sorgono all'estero delle industrie per la produzione degli articoli richiesti dai consumatori italiani; ma esse non sempre rispondono ai gusti dei nostri. Così è avvenuto, per esempio, nell'America del Nord, per diversi prodotti di consumo, come le paste alimentari. Sulle prime, tutta la quantità necessaria per consumo s'importava dall'Italia; adesso sono sorti dei pastifici anche in America, ma non perciò si è arrestata l'importazione italiana, chè i nostri emigranti, nonostante la differenza di prezzo, preferiscono il prodotto paesano.

Alla diffusione dei nostri prodotti contribuiscono poi, in larga misura, quei piccoli mercanti che emigrano dall'Italia, e quei lavoratori che, arrivati in America, si trasformano in venditori di frutta, di derrate alimentari, di chineaglierie, ecc. Sono essi che, con l'offrire i prodotti paesani a buon prezzo e dovunque, contribuiscono a mantenere il gusto dei nostri per i prodotti nazionali.

Circa l'importanza e l'estensione di questi traffici, le statistiche ci possono dare scarsi elementi. Si tratta di un piccolo commercio molto

frazionato, che sfugge in parte alla rilevazione statistica, e che, in ogni modo, le statistiche ufficiali non ci possono raffigurare con precisione. Del pari sfugge, in parte, alla rilevazione statistica il movimento d'importazione in Italia di prodotti industriali e di manufatti, che i nostri emigranti, ritornando in patria, portano con sè o che mandano alle loro famiglie.

Ma l'emigrazione ha esercitato sulle nostre correnti commerciali influenza ben maggiore, per via indiretta.

L'aumento del numero degli emigranti ha determinato, specialmente su qualche linea, come quella degli Stati Uniti, un'abbondante offerta di tonnellaggio navale, superiore alla domanda pei trasporti di merci. Ciò ha contribuito a ribassare i noli marittimi per le merci, con vantaggio notevole pei nostri traffici; in quanto che, come è noto, il commercio d'importazione e d'esportazione è in relazione diretta col corso dei noli.

Un esame particolareggiato dell'influenza diretta ed indiretta della emigrazione transoceanica sui nostri traffici internazionali richiederebbe una troppo lunga indagine. Ma — rilevando di passaggio l'influenza notevole che le rimesse degli emigranti hanno esercitato sui corsi dei cambi, e il vantaggio che, dal miglioramento dei cambi, ha risentito l'economia nazionale — vogliamo esaminare brevemente il movimento commerciale fra l'Italia e gli Stati Uniti, quale si è svolto negli ultimi anni. Questo esame ci darà la riprova dell'influenza diretta e indiretta, che l'emigrazione esercita sulle correnti commerciali.

In questi ultimi anni, gli scambi fra l'Italia e gli Stati Uniti sono aumentati in misura notevole, contemporaneamente all'aumento della nostra emigrazione diretta alla grande Confederazione americana.

Le importazioni dagli Stati Uniti in Italia, che, nel 1898, ammontavano a 166 milioni di lire, nel 1902 e nel 1903 superavano i 211 milioni di lire (1). Ancora più rilevante è stato l'aumento delle espor-

(1) I dati statistici sono tratti, per gli anni 1898-1902, dalle pubblicazioni della Direzione generale delle gabelle; per 1903, da notizie, cortesemente favoriteci dalla stessa Direzione.

tazioni dall'Italia per gli Stati Uniti: da 107 milioni, nel 1898, a 177 milioni, nel 1902. Nel 1903 il valore delle nostre esportazioni si ridusse a 166 milioni di lire; ma ciò è dovuto alla diminuzione nell'esportazione delle seterie (il cui valore, da 78 milioni nel 1902, scese a 62 milioni nel 1903).

L'aumento delle importazioni americane in Italia (e prendiamo le cifre del 1902, per cui abbiamo dati particolareggiati) dipende specialmente dall'aumento nell'importazione dei cotoni. Si tratta quindi di un movimento commerciale, su cui l'emigrazione ha potuto esercitare soltanto un'influenza indiretta.

Più rilevanti e dirette sono invece le conseguenze dell'emigrazione sul movimento di esportazione dall'Italia per gli Stati Uniti. Dall'analisi delle varie categorie di merci esportate nella Confederazione, rileviamo un aumento importante nell'esportazione delle seterie, su cui l'emigrazione ha esercitata influenza soltanto per via indiretta. Ma insieme abbiamo, dal 1898 al 1902, un aumento nelle esportazioni di molti articoli di consumo popolare. Così, ad esempio, le esportazioni salgono: da 7 a 16 milioni per i vini, gli spiriti, le bevande, ecc.; da 300 mila lire a 1 milione e mezzo per i tabacchi, le droghe e simili. Nello stesso quinquennio, l'esportazione di paste alimentari salì da 45 mila quintali, nel 1898, a 95 mila quintali, nel 1902; le noci e le nocciuole passarono da 15 mila a 40 mila quintali; i legumi da 2 mila a 10 mila quintali; il formaggio da 16 mila a 31 mila quintali; il corallo da 600 a 42 mila chilogrammi (a cui corrisponde un aumento di valore da 900 mila lire a 8 milioni e mezzo circa). Si raddoppiò anche il valore delle mercerie esportate.

Insomma, quasi tutti gli articoli di consumo popolare hanno avuto un notevole aumento nelle esportazioni. Ed è da sperare che i nostri esportatori seguano, con occhio sagace, le correnti migratorie, e sappiano rispondere ai bisogni delle nostre colonie all'estero nelle quali lo smercio è più agevole, oltre che per l'omogeneità dei gusti, anche per la facilità maggiore dell'organizzazione commerciale.

**Cap. II. — L'emigrazione transoceanica
e i nostri servizi marittimi.**

§ 1. — Influenza dell'emigrazione sullo sviluppo dei servizi marittimi.

Un altro punto importante, che ci si presenta nello studio della nostra emigrazione transoceanica, è l'influenza che essa ha esercitato ed esercita tuttavia sui nostri servizi marittimi.

Si tratta di un movimento imponente di passeggeri in partenza, che si compie per via di mare, a cui corrisponde un movimento ragguardevole nei viaggi di ritorno; e ciò importa un'attiva domanda di trasporti marittimi. La fisionomia dei nostri servizi marittimi, specialmente per i viaggi transatlantici, è dovuta, in gran parte, all'emigrazione. La attività delle correnti migratorie ha determinato l'istituzione di linee regolari fra l'Italia e l'America del Nord e del Sud, ed ha anche contribuito al miglioramento del materiale nautico che serve per queste linee. È stato infatti necessario adibire piroscali di tonnellaggio piuttosto elevato, di velocità non bassa: e, in alcune stagioni dell'anno poi, per soddisfare all'attiva domanda di trasporti, si sono impiegati sulle nostre linee dei piroscali celeri e di forte tonnellaggio.

Regolarità delle linee, miglioramento del materiale, e abbondanza del tonnellaggio hanno giovato, per vie diverse, ai nostri scambi coi paesi transatlantici e alle comunicazioni coll'America. Attualmente, noi abbiamo servizi transatlantici soddisfacenti, mentre non sovvenzioniamo che una sola linea, quella dell'America centrale, esercitata dalla "Veloce", (1).

Ci sembra pertanto opportuno esaminare sommariamente l'organizzazione dei servizi marittimi transatlantici, dovuta alla nostra emigrazione. Limitandoci all'ultimo quinquennio (1899-903), rileviamo

(1) Come è noto, questa sovvenzione deve ancora essere votata dal Parlamento.

che il movimento di passeggeri di terza classe sulle linee transatlantiche è stato il seguente (1):

ANNI	PASSEGGERI DI TERZA CLASSE	
	partiti dai porti del Regno	arrivati nei porti del Regno
1899	149,476	69,441
1900	170,382	80,570
1901	242,580	77,567
1902	252,234	92,707
1903	275,339	120,645

Si tratta, dunque, di un movimento crescente, per quanto riguarda così le partenze, come i ritorni: movimento che raggiunge il suo *maximum* nel 1903.

La cifra di affari, che ha importato il traffico del trasporto degli emigranti, non è determinabile con esattezza, ma è certo rilevante.

Per limitarci ai soli passeggeri di terza classe partiti e sbarcati, possiamo tentare di stabilire, con una larga approssimazione, la somma dei noli incassati dai vettori. Ponendo che, nel 1903, si sia praticato per gli emigranti un nolo medio di lire 140 (al netto di tasse e di provvigione), si può calcolare che i noli pagati dagli emigranti partiti dall'Italia e rimpatriati, nel 1903, si aggirino intorno a 55 milioni di lire.

Questo forte movimento di affari ci spiega come alle Compagnie, che già esercitavano le linee dall'Italia all'America, se ne siano aggiunte, negli ultimi anni, delle nuove: "Italia", "Dominion Line", a cui è successa la "White Star Line", "Cunard Line", e "Pacific Steam Navigation Company", per non citare che le Società maggiori.

Le altre Compagnie, poi, hanno aumentato e migliorato il materiale

(1) I dati sono tratti, per gli anni 1899-1901, dal *Bollettino dell'emigrazione*, anno 1903, n. 13, pag. 17. Per gli anni 1902 e 1903, dagli allegati alla *Terza Relazione annuale sui servizi dell'emigrazione*.

che già destinavano a queste linee: la Navigazione Generale Italiana ha aggiunto cinque nuovi piroscavi, abbastanza celeri (*Sicilia, Sardegna, Umbria, Liguria e Lombardia*); le due grandi Compagnie tedesche (Norddeutscher Lloyd e Hamburg Amerika Linie) hanno mandato sulle nostre linee degli eccellenti piroscavi; la Cyprien Fabre (i cui piroscavi sono noleggiati dalla Società italiana "La Patria") ha aggiunto due nuovi piroscavi, *Roma* e *Germania*; l'Anchor Line (dei cui piroscavi è noleggiatrice la Società Anglo-Italiana) ha mandato sulle nostre linee i nuovi piroscavi *Calabria, Perugia* e *Italia*, di non grande velocità, ma di tipo, giudicato dai tecnici, adatto al trasporto degli emigranti. È, insomma, tutto un rinnovamento lento, ma notevole, del materiale nautico sulle nostre linee, che è stato reso possibile dall'esodo dei nostri lavoratori.

Dai dati pubblicati dal Commissariato sul *Bollettino dell'emigrazione*, noi possiamo trarre degli elementi per avere un'idea delle condizioni attuali sui servizi marittimi, per quanto riguarda il trasporto degli emigranti.

Pel 1904, è stata concessa la patente a 19 vettori, e cioè quattro Compagnie italiane, che destinano alle linee materiale di loro proprietà; una Compagnia costituita in Italia (i cui capitali però, a quanto pare, sono stranieri), che ha due piroscavi di sua proprietà e due di bandiera straniera presi a noio; un armatore italiano; e cinque noleggiatori italiani, dei quali, però, tre dispongono di piroscavi di bandiera straniera. In complesso, adunque, sarebbero 11 vettori nazionali.

Gli 8 vettori stranieri sono tutti Compagnie di navigazione, e cioè: due tedesche, tre inglesi, due francesi e una spagnuola.

§ 2. — Concorrenza della bandiera estera alla bandiera italiana.

Guardando, invece che alla nazionalità dei vettori, a quella della bandiera, abbiamo che i piroscavi iscritti sulle patenti pel 1904 sono:

40 italiani, con un tonnellaggio lordo complessivo di 146,649, e netto di 91,839;

57 stranieri, con un tonnellaggio lordo complessivo di 352,807, e netto di 188,805.

E pure togliendo gli otto piroscavi della "Transatlantique", che, come sopra abbiamo detto, fanno la linea dell'Havre, restano sulle nostre linee circa 50 piroscavi stranieri, con un tonnellaggio lordo di 282,371.

Quindi i piroscavi stranieri hanno, su quelli nazionali, prevalenza numerica e, specialmente, prevalenza di tonnellaggio. Nessuno fra i piroscavi di bandiera italiana iscritti sulle patenti supera le 6000 tonnellate di stazza, e i due maggiori (*Sicilia* e *Sardegna*) hanno un tonnellaggio di 5603. Invece, fra gli stranieri, 15 superano questo tonnellaggio, senza contare gli otto della "Transatlantique", tutti di stazza superiore. E, fra questi 15, 6 hanno un tonnellaggio da 6 a 8 mila tonnellate; 2 da 8 a 10 mila; 6 da 10 a 15 mila; e 1 (il *Republic* della "White Star") supera le 15 mila tonnellate di stazza lorda.

Circa la velocità, essa è accertata per 38 piroscavi nazionali e 49 stranieri, che fanno il servizio dai porti nazionali (1). Ed anche per la velocità i piroscavi stranieri superano i nazionali. Infatti, abbiamo piroscavi con:

Velocità fino a 12 miglia:	18 nazionali, 19 stranieri
", da 12 a 13	5 ", 10 ",
", da 13 a 14	9 ", 9 ",
", superiore a 14	6 ", 11 ",

La prevalenza di numero e di tonnellaggio dei piroscavi stranieri si rispecchia nel movimento dei nostri porti.

Dai dati raccolti e pubblicati sul *Bollettino dell'emigrazione*, risulta che il tonnellaggio netto complessivo delle navi destinate al trasporto degli emigranti, partite per viaggi transatlantici, nel 1902, fu:

di 427,831 per la bandiera italiana;
di 588,162 per la bandiera straniera;
nel 1903 (1° semestre), rispettivamente 242,226 e 394,256.

Proporzioni non molto dissimili si mantengono per il numero di emigranti trasportati dalla bandiera italiana e dalla straniera. Infatti, ab-

(1) *Bollettino dell'emigrazione*, anno 1904, n. 1, pag. 14.

Bollett. emigrat. N. 11 — 8

biamo avuto, nel 1902: 100,254 emigranti (il 39.74 per cento del totale) trasportati da navi di bandiera italiana; e 151,980 (il 60.26 per cento) dalla bandiera straniera; e nel 1903: rispettivamente 113,580 (41.25 per cento) e 161,759 (58.75 per cento). In quest'ultimo anno, la bandiera straniera ha partecipato nella seguente misura al trasporto degli emigranti:

Bandiera inglese	emigranti	59,491 (21.61 per cento)
" tedesca	"	49,615 (18.02 ")
" francese	"	45,731 (16.61 ")
" spagnola	"	6,922 (2.51 ")

Questa larga partecipazione della bandiera straniera al trasporto degli emigranti dai porti d'Italia non è fatto nuovo. Anzi la bandiera italiana, negli ultimi anni, ha fatto continui progressi; ed è aumentato costantemente il numero, come il tonnellaggio, delle navi destinate al trasporto degli emigranti, così in cifre assolute, come in rapporto al movimento complessivo dai porti italiani. Fu pure dimostrato (1), che le navi di bandiera italiana trasportano, in rapporto al tonnellaggio impiegato, un numero di emigranti relativamente superiore, in confronto alla bandiera straniera.

Deve anche riconoscersi che questa larga partecipazione della bandiera straniera al trasporto degli emigranti ha portato qualche frutto. Certo non ha giovato a ribassare i noli per gli emigranti, sia a causa dell'attiva domanda di trasporti, sia per gli accordi che le differenze di nazionalità non impediscono. Ma non si può negare che la abbondanza di tonnellaggio ha reso più attivo il movimento dei nostri porti; ciò che non è stato senza conseguenze utili per le industrie connesse con quella dei trasporti marittimi. Del pari, il tonnellaggio impiegato, se è fronteggiato da una domanda assai attiva per il trasporto di emigranti, non è in rapporto con il movimento di passeggeri di classe, specialmente sulla linea degli Stati Uniti, sulla quale è altresì

(1) *Bollettino dell'emigrazione*, anno 1903, n. 13, pag. 23.

sproporzionato al traffico delle merci. Da ciò una certa riduzione sui noli pei passeggeri di classe e per le merci nella stessa linea.

Abbiamo inoltre rilevato le utili conseguenze che quest'attivo movimento e la frequenza di comunicazioni, dovuti in tanta parte alla bandiera estera, esercitano sui rapporti commerciali e anche su quelli politici con l'America.

Ma, d'altra parte, questa larga partecipazione della bandiera estera sottrae assai rilevanti benefici all'industria nazionale. Come sopra abbiamo indicato, si tratta di 161.759 emigranti trasportati, in un anno, nei soli viaggi di andata; e, calcolando il nolo medio a lire 140, si ha in cifra tonda 23 milioni di lire tolti alla marina nazionale. Aggiungendo i noli per gli emigranti di ritorno, si arriverà a più di 30 milioni di lire; e ciò, senza contare i noli per le merci e pei passeggeri di classe.

Si tratta adunque di una rilevante somma di affari; e si noti, di affari che si svolgono in circostanze particolarmente favorevoli, come hanno riconosciuto esplicitamente i Consigli d'amministrazione delle principali Compagnie straniere, che fanno le nostre linee, nel presentare agli azionisti le loro relazioni, pur così misurate e laconiche. Nè questa partecipazione ha per la nostra marina corrispettivi nella reciprocità: chè la bandiera italiana è assolutamente estranea al trasporto degli emigranti che si compie nelle linee del Nord-Europa. Questa forte concorrenza costituisce quindi una condizione di cose, che merita il più attento studio. Il paese ha fatto dei gravi sacrifici per la marina mercantile, allo scopo di avere strumenti adeguati agli scambi commerciali, e possibilità di larga espansione economica. Per la migliore organizzazione dei servizi marittimi, noi sovvenzioniamo la nostra marina mercantile; e il problema delle sovvenzioni marittime — uno dei più importanti per l'economia nazionale — dovrà avere, in tempo non lontano, una soluzione dal Parlamento.

Non possiamo quindi rimanere indifferenti di fronte a questo forte traffico tolto alla nostra marina, per la quale costituirebbe una risorsa grandissima, risorsa che potrebbe avere il suo benefico riverbero, così

su tutta l'organizzazione dei servizi marittimi, come anche sulla soluzione del problema delle sovvenzioni.

Discutendosi la legge sull'emigrazione, fu proposto di riservare il trasporto degli emigranti alla bandiera nazionale. Ma, a parte ogni altra considerazione di ordine internazionale, si opponeva, ad ogni esclusione o limitazione della concorrenza estera una grave difficoltà: l'assoluta insufficienza del nostro materiale nautico a trasportare tutti gli emigranti che partono dall'Italia.

Tale insufficienza, purtroppo, permane ancora; ma non è ostacolo insormontabile, chè l'industria nazionale potrebbe mettersi in grado di provvedere, con materiale proprio, a questo importante traffico. Noi raccomandiamo quindi di esaminare, se, in quale misura e a quali condizioni, il trasporto degli emigranti si possa riservare alla bandiera nazionale.

Un tale provvedimento risponderebbe anche alle finalità di una più efficace tutela degli emigranti e alle esigenze della difesa nazionale. Infatti, nonostante che i vettori per ottenere la patente debbano sottomettersi alle leggi italiane, pure l'applicazione delle norme riguardanti il trasporto degli emigranti a navi di bandiera straniera è meno sicura, nè è scevra di pericoli. D'altra parte, sulle navi straniere, quasi tutto il personale di bordo, tutta l'ufficialità e i medici sono stranieri, e ciò rende difficili i contatti con gli emigranti e meno spedito il servizio.

Inoltre, se questo traffico fosse riservato alla bandiera nazionale, si verrebbe formando una flotta di piroscavi moderni e rapidi, che, in tempo di guerra, potrebbero prestare utili servizi come navi ausiliarie della marina da guerra.

Devono anche ricordarsi le misure protettive adottate dai diversi Stati e gli altri provvedimenti a cui all'estero si è ricorso per assicurare il trasporto degli emigranti esclusivamente, o almeno in assoluta prevalenza, alla bandiera nazionale. Così, in Amburgo e Brema, il trasporto degli emigranti è esercitato solamente dall' "Hamburg Amerika Linie", e dal "Norddeutscher Lloyd". E di recente, si stabilì che nessun emigrante straniero potesse attraversare in ferrovia il territorio tedesco, se non fosse munito di un biglietto d'imbarco.

rilasciato da una delle due grandi Compagnie germaniche; misura, questa, adottata per fare la concorrenza ai porti di Rotterdam, Anversa, Havre, e a quelli dell'Inghilterra.

Ora mentre nei paesi esteri, in diritto o almeno in fatto, si esclude o si limita la concorrenza delle bandiere estere, e anzi si studia come attirare gli emigranti nei porti nazionali, noi dobbiamo interessarci di questo grave problema, a cui sono connessi tanti vitali interessi, e da cui dipende in tanta parte l'avvenire della nostra marina, che ha urgente bisogno di rinnovarsi e progredire.

CONCLUSIONE.

Ed ora raccogliamo le sparse fila.

Noi abbiamo cercato di caratterizzare l'emigrazione nostra, qual è nel momento attuale: non esodo di proletari senza foco nè loco, ma di lavoratori, che vanno in cerca di mercedi più elevate, esodo disordinato e indisciplinato però, e tale, pei caratteri della razza, per il basso livello di cultura del nostro proletariato agricolo, per l'abbandono in cui i nostri emigranti sono stati lasciati per tanti anni.

Nelle correnti migratorie, noi vediamo rilevate le varie caratteristiche della nostra gente e dell'ambiente sociale, in cui essa vive, e troviamo tutti i tipi, tutti i rappresentanti dell'Italia contemporanea: il lavoratore di campagna forte e docile, dai muscoli induriti e dalle mani callose, che, sotto la scoria dura e sovente rozza, cela tanta spontanea gentilezza d'animo, tanta soave poesia di sentimento; l'artigiano più irrequieto e meno incolto, dall'intelligenza pronta e vivace, operoso e sobrio lavoratore, che all'opera sua sa dare quell'impronta artistica, che è una delle più belle e più antiche abitudini della nostra gente; il piccolo mercante, intraprendente e tenace, dall'intuito finissimo, dall'attività instancabile, irrequieto ed audace girovago, che ricorda i nostri *mercatores* medioevali. E poi, insieme, i piccoli borghesi, che in patria tutto cercano e nulla trovano, e vanno in balia dell'ignoto, al di là dell'Oceano. Miseri spostati, come noi li diciamo, in mezzo ai quali però v'è tanta virtù d'iniziativa e di coraggio, tanto operoso desiderio di azione. E poi ancora un piccolo numero di vinti nella lotta per la vita in patria, commercianti falliti, ufficiali cacciati dall'esercito, piccoli proprietari rovinati dai debiti, che vareano l'Oceano, non sapendo adattarsi in patria a maneggiare la vanga o la pala. E insieme le nostre donne, soavi di dolcezza, ammirabili di coraggio e di spirito di sacrificio, spose e madri senza pari, che fanno tornare sulle labbra le lodi che gli antichi poeti della bellezza consacrarono alla donna italica.

Tutta questa gente diversa conviene sulle tolde dei transatlantici da ogni borgo d'Italia. E a me pare di rivedere quel commovente spettacolo che è la partenza della nave carica di emigranti, nell'ora vespertina. Fra i saluti e lo sventolio dei fazzoletti, fra il fischio delle sirene e le voci roche dei marinai che trasmettono gli ordini, sulle tolde delle navi, quasi immobile e muta, tutta questa gente diversa guarda ancora una volta le prode della patria che si allontanano.

In quel momento solenne, taccono i sentimenti di rancore dei vinti, gli smaniosi desideri di migliore fortuna degli ambiziosi, e in tutti questi esuli volontari vibra ancora una volta intenso un solo sentimento, quello dell'amore al natio loco.

Domani, dispersi in paesi lontani, tra gente straniera, nuove cure, nuove preoccupazioni verranno a far vibrare i loro animi. Ma che essi ed i loro figli non possano dimenticare giammai l'Italia!

È questo il nostro voto, deve essere questa la direttiva della nostra azione.

Per questo intento noi dobbiamo, con amorosa e concorde operosità, spiegare un'azione continua ed avveduta. In patria e nelle traversate transoceaniche, di protezione e di tutela; all'estero, di coesione nazionale.

Già abbastanza si è fatto per la tutela della nostra emigrazione, in patria e durante il viaggio: si è operata una larga epurazione fra i vecchi agenti e subagenti di emigrazione; si è ottenuto che le responsabilità degli imprenditori di trasporti e degli intermediari verso gli emigranti siano bene definite e facilmente accertabili; e si è dato modo agli emigranti di fare valere le loro ragioni, in giudizio, con forme e procedimenti rapidi ed economici. La determinazione periodica dei noli ha giovato ad impedire il rialzo eccessivo dei prezzi di trasporto, nei mesi di maggiore affluenza di emigranti. Si è anche avuto un certo miglioramento nel materiale nautico impiegato, come pure si sono avuti progressi notevoli nel trattamento fatto agli emigranti a bordo; ed a ciò ha contribuito l'assistenza degl'Ispettori d'emigrazione nei porti e quella dei Commissari governativi a bordo delle navi.

Anche all'estero qualche cosa si è fatto: con l'istituzione dei patro-

nati e coi sussidi per l'assistenza giudiziaria degli emigranti colpiti da infortunio sul lavoro. Tutti questi risultati non possono essere messi in dubbio, e ne va data giusta lode al Commissariato dell'emigrazione.

Ma il vivo desiderio di bene che ci anima non ci rende paghi, e ci fa desiderare che assai di più si faccia; specie ora che, superate le prime e non lievi difficoltà dell'organizzazione dei servizi, l'opera del Commissariato può e deve dirigersi, con raddoppiata energia, alla soluzione dei problemi maggiori.

Abbiamo già esposto, nel corso di questa relazione, le nostre osservazioni e i nostri voti, animati non da desiderio di censurare, ma da quello di spingere Governo e Commissariato ad un'azione più larga. Ora conchiudendo, noi riassumiamo i nostri voti.

Noi crediamo che, ad assicurare una più efficace tutela degli emigranti, gioverà:

a) *per il servizio dei passaporti*: trovare i mezzi opportuni, onde sia impedito il traffico che, tutto di, se ne fa;

b) *per l'arrolamento degli emigranti*: promuovere una più attenta vigilanza sugli imprenditori e sugli intermediari dei trasporti; e ciò, sia allo scopo di evitare abusi, sia per impedire che persone non autorizzate si ingeriscano in affari di emigrazione, ed agiscano clandestinamente, servendosi di prestanomi;

c) *circa l'imbarco in porti esteri*: spiegare (nell'interesse degli emigranti, come anche nell'interesse dell'applicazione della legge) una azione più efficace, diretta a reprimere l'emigrazione clandestina, ricorrendo, ove ciò sia opportuno, ad accordi internazionali. In quanto, poi, all'imbarco degli emigranti dell'Italia settentrionale, che si compie all'Havre, con l'autorizzazione del Governo, è opportuno usare una più rigorosa sorveglianza in quel porto;

d) *per i noli*: conviene resistere sempre ad ogni ingiustificata pretesa dei vettori, altrimenti l'istituto perderebbe le sue ragioni d'essere;

e) *per le traversate transatlantiche*: è necessario che il materiale sia ancora migliorato, con l'eliminazione dei piroscavi inadatti. Inoltre, le visite debbono essere compiute con maggiore diligenza di quella

finora usata; ed anche il trattamento a bordo deve essere curato meglio, al quale intento gioverà mantenere in servizio di emigrazione quegli ufficiali di marina che hanno fatto buona prova;

f) *per gli organi di tutela degli emigranti*: è necessario che il Commissariato dia a sé stesso una più stabile organizzazione, rafforzando così la sua posizione autonoma; che sia stimolata l'attività dei Comitati mandamentali e comunali per l'emigrazione; che le Commissioni arbitrali giudichino le controversie con maggiore sollecitudine e che insieme siano eliminate incertezze e difficoltà nel loro ordinamento;

g) *per le notizie sulle condizioni del lavoro in paesi esteri*: occorre che siano date con maggiore larghezza e con più praticità. È necessaria una parte positiva di informazioni sulle condizioni del lavoro in paesi esteri, come dei pari sono necessarie guide ed altre pubblicazioni popolari per gli emigranti;

h) *per le pubblicazioni sull'emigrazione, da servire al mondo degli studiosi*: è necessario curare con maggiore sollecitudine la pubblicazione dei rapporti consolari; come pure urge dare impulso agli studi riguardanti le cause e le caratteristiche della nostra emigrazione;

i) *per la tutela dell'emigrazione così europea e africana, come transoceanica*: è necessario allargare e coordinare l'opera dei patronati, istituire uffici di lavoro nei principali centri d'immigrazione, e uffici d'informazione ai confini. Ma occorre principalmente promuovere istituzioni che possano servire a costituire dei centri d'italianità oltre Oceano. A tale scopo, si deve provvedere, al più presto, perché si formino istituzioni, con carattere nazionale, le quali possano funzionare all'estero come centri di attrazione delle energie nazionali e anelli di congiunzione fra la patria e le sue colonie.

Un lungo cammino, adunque, ci resta ancora da fare; ma noi ci auguriamo che sia presto compiuto, con l'accordo fra l'amministrazione e coloro a cui la legge affidò compito di consiglio, di controllo e di vigilanza.

Per meglio raggiungere gli scopi a cui miriamo, gioverà modificare, in qualche parte, la legge in vigore, come già il Consiglio della emigrazione ebbe a raccomandare, specialmente allo scopo di:

- a) dare un organico al Commissariato, riducendo il lavoro straordinario ai casi esclusivamente eccezionali e transitori;
- b) chiamare a far parte del Consiglio dell'emigrazione due rappresentanti delle classi agricole (cioè delle classi che danno il più largo contingente all'emigrazione), aumentando insieme il numero dei cultori di scienze economiche e sociali che sono chiamati a comporlo; e rendere più spedito ed efficace il funzionamento dello stesso Consiglio, ammettendo che possa essere convocato, oltre che dal ministro, anche dal suo presidente;
- c) rendere semestrale la revisione dei noli, semplificandone la procedura, col togliere l'obbligo di sentire il parere del Consiglio superiore di marina, il quale manca della necessaria competenza speciale;
- d) ritoccare le disposizioni riguardanti le Commissioni arbitrali, per togliere incertezze e assicurare rapidità di decisioni;
- e) elevare la velocità minima dei piroscavi.

Queste modificazioni alla legge, la cui opportunità ed urgenza è stata riconosciuta universalmente, non dovrebbero essere oltre ritardate.

Ma occorre altresì che sicurezza e ardimento maggiori presiedano all'azione dello Stato per la tutela dell'emigrazione, specialmente all'estero. I mezzi non mancano e l'opinione pubblica comincia a rendersi conto dell'importanza dei problemi dell'emigrazione e della necessità di non tardare oltre a provvedere, se non si vuole arrivare troppo tardi. È questo il momento di agire.

S'interessi il Governo di una più sagace e più sicura repressione degli abusi, di cui tuttavia sono vittime gli emigranti. Ma soprattutto miri a prevenire questi abusi, provvedendo all'elevamento intellettuale e morale dei nostri lavoratori di campagna.

È urgente dovere dello Stato redimere tanta parte del paese dalla triste e dolorosa condizione d'ignoranza in cui vive tuttora, e togliere da noi l'onta di quel gran numero di analfabeti, che vanno ogni anno all'estero a rappresentare il nostro paese.

La lotta contro l'analfabetismo risponde anche agli interessi immediati dell'emigrazione.

L'opera di tutela e di difesa e quella di avviamento al lavoro, che lo Stato deve esercitare, trovano degli ostacoli gravissimi nell'ignoranza degli emigrati. Metterli in condizione di conoscere bene i loro interessi e di regolarli accortamente, di sapersi difendere da sé medesimi dalle molteplici insidie loro tese da coloro che ne sfruttano l'ignoranza: ecco uno dei mezzi di tutela sociale più efficaci.

Con questo intento principale, abbiamo volentieri dato il nostro consenso per un concorso del Fondo per l'emigrazione alla diffusione per l'istruzione popolare nei centri principali della nostra emigrazione, dove sia meno diffusa l'istruzione popolare.

Ma la necessità prima e più urgente è di mantenere saldi gli spiriti e le forme d'italianità fra i nostri emigrati. Noi dobbiamo rispetto leale e sincero ai diritti dei paesi che ospitano i nostri emigrati, ma insieme dobbiamo, con fermo proposito, proteggere dovunque la nostra nazionalità.

Possa questo proposito trovare concordi tutte le parti politiche, e la concordia dei propositi trovi rispondenza nell'azione efficace ed avveduta degli organi, a cui fu affidata questa nobile missione della tutela dei nostri lavoratori che espatriano e della conservazione della nostra nazionalità. Non mancherà allora il plauso di tutti coloro, a cui, negli anni della prima giovinezza, arrise l'ideale della redenzione nazionale, ed a cui oggi arride la speranza di vedere la patria grande, per prosperità ed operosità, strumento nel mondo di progresso civile e di pace.

EDOARDO PANTANO, *relatore.*



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1904.

N. 18.

SOMMARIO.

- I. Gli Italiani nel distretto consolare di Bento Gonçalves (Brasile).
- II. Legge sulla colonizzazione del Paraguay.
- III. Legge sulla colonizzazione dello Stato del Paranà (Brasile).
- IV. Convenzione fra l'Inghilterra e la Cina per l'impiego della mano d'opera cinese nelle colonie e nei protettorati britannici.
- V. Convenzione fra l'Italia e la Francia per la protezione degli operai.
- VI. Statistica dell'emigrazione italiana per l'estero nel 1º sem. 1904.
- VII. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri (Marsiglia, Grecia, Algeria, Egitto, Tunisia, Colonia Eritrea, Africa del Sud, Argentina, Brasile, Boston, Distretto di Colombia).



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA

1904

INDEX

I. — Prezzi dei noli per il trasporto degli emigranti nel 3º quadri-	Pag.	3
mestre 1904.		
1) Decreto del Ministro degli affari esteri e deliberazione del Com-		
missariato dell'emigrazione, relativi ai noli massimi per il tra-		
sporto degli emigranti nel 3º quadrimestre 1904:		
A) Decreto del Ministro degli affari esteri	3	
B) Deliberazione del Commissariato dell'emigrazione	7	
2) Relazione sui prezzi dei noli.	11	
<i>Allegati alla relazione:</i>		
ALLEGATO A) Noli massimi stabiliti dal 1º quadrimestre 1902 fino		
al 3º quadrimestre 1904, confrontati coi noli proposti dai		
vettori e con quelli che il Commissariato avrebbe approvato		
per quest'ultimo quadrimestre.	29	
ALLEGATO B) Noli praticati in alcuni porti esteri per il trasporto		
dei passeggeri di 3ª classe.	39	
ALLEGATO C) Noli praticati negli anni 1900 e 1901 per il tra-		
sporto dei passeggeri di 3ª classe dall'Italia a Nuova York,		
a Rio de Janeiro e Santos, e al Plata, in confronto con i		
noli massimi per le stesse destinazioni, stabiliti a norma dalla		
legge 31 gennaio 1901, per gli anni 1902, 1903 e 1904.	55	
ALLEGATO D) Anno di costruzione, tonnellaggio e velocità dei		
piroscafi addetti al trasporto degli emigranti dai porti italiani		
alle Americhe.	57	
ALLEGATO E) Noli effettivamente praticati dai vettori nei mesi		
di aprile, maggio, giugno, luglio e agosto 1904.	62	
ALLEGATO F) Parete del Consiglio superiore di marina.	73	
II. — Movimento dell'emigrazione italiana per paesi transoceanici nel		
3º trimestre 1904	75	
III. — Atti del Commissariato:		
1) Noli:		
A — Noli fissati nel corso del 3º quadrimestre 1904	80	
B — Noli massimi per il 1º quadrimestre 1905	80	
2) Protezione degli emigranti all'estero:		
a — Circolare n. 104, in data 24 ottobre 1904, ai signori Medici		
e Commissari governativi in servizio di emigrazione, riguar-		
dante gli Istituti di patronato per gli emigranti italiani nelle		
Americhe.	86	
b — Circolare n. 103, in data 22 ottobre 1904, ai Comitati per		
l'emigrazione e ai Prefetti del Regno, relativa alla tutela degli		
operai colpiti da infortuni sul lavoro all'estero.	89	
c — Circolare n. 112, in data 19 dicembre 1904, ai Prefetti e ai		
Comitati per l'emigrazione, relativa alle associazioni di patro-		
nato per gli emigranti italiani all'estero.	91	
3) Rimesse degli emigrati — Circolare n. 107, in data 31 ottobre 1904,		
ai Comitati per l'emigrazione e alle RR. Autorità consolari al-		
l'estero, circa la tutela delle rimesse e dei risparmi degli emigrati	93	

GLI ITALIANI NEL DISTRETTO CONSOLARE DI BENTO GONÇALVES

(Rio Grande del Sud; Brasile) (1).

(Da un rapporto del sig. L. PETROCCHI, R. Agente consolare
in Bento Gonçalves - Luglio 1904).

Condizioni generali del distretto.

Chi visitasse l'interno della regione coloniale italiana di Rio Grande del Sud potrebbe constatare che la maggior parte dei nostri connazionali residenti in località distanti dai centri principali di questo vasto distretto consolare si trovano in condizioni economiche molto misere e non hanno i mezzi, talvolta, per provvedersi degli oggetti più necessari di vestiario. A causa della mancanza di sbocchi e di buone vie di comunicazione coi centri principali, i prezzi dei generi coloniali sono diminuiti in un modo straordinario: la *banha* (strutto), per esempio, che negli anni passati si vendeva a un *milreis* (2) il chilogrammo, oggi costa appena 420 *reis*. E se si pensa che l'industria della *banha* è la principale, quasi l'unica del contadino italiano, si potrà facilmente comprendere perchè, oggi, i coloni lontani dalle *ville* (villaggi, sedi dei municipi) sono non solo sprovvisti di danaro, ma anche sfiduciati e pieni di debiti.

Oltre al granturco, col quale ingrassano i porci ed allevano altro bestiame, i coloni seminano anche i fagioli; ma, stante la grande distanza e le difficoltà delle comunicazioni fra le *linee* (strade campestri) e i porti fluviali, il prezzo ch'essi riescono ad ottenere dai negozianti è misero (tre *milreis* il sacco di 60 kg.), perchè i negozianti devono, per il trasporto, sostenere una spesa eccedente lo stesso valore del prodotto.

(1) Vedasi un rapporto precedente sulle colonie italiane nel distretto di Bento Gonçalves nel n. 13 (1903) del Bollettino dell'emigrazione.

(2) Un *milreis*, al cambio attuale, vale circa lire 1.15.

I nostri bravi coloni seminano anche lino, canapa, cotone; allevano, con grande facilità, i bachi da seta; ma chi compra loro questi prodotti? Di fabbriche di tessuti non ve n'è che una nella città di Rio Grande, e questa trova più conveniente acquistare altrove, specialmente in Europa, la materia greggia.

Una grande risorsa per tutti sarebbe la viticoltura; ma, disgraziatamente, finora non è mai capitata in questo paese una persona competente che insegni al contadino a coltivare razionalmente la vite, producendo un tipo di vino che regga ai viaggi e al clima, senza bisogno di misture. È generalmente sentita la necessità di un buon agronomo; e si nutre speranza che il R. Governo vorrà contribuire a soddisfare questo bisogno.

Le condizioni nelle quali versano i nostri coloni presentemente sono, ripeto, non buone; ma non mancherebbe il modo di farle migliorare. Occorrerebbe, ad esempio, che il Governo locale continuasse, come ha cominciato da un anno a questa parte, a costruire nuove strade, a riattare le vecchie, provvedendo direttamente e meglio alla loro manutenzione, facesse costruire solidi ponti sui corsi d'acqua, ed obbligasse i Comuni a rendere transitabili le *linee* che servono di allacciamento alle *Vie Geraes*.

Molti vantaggi sarebbero pure da attendersi dal progettato miglioramento della *Barra* di Rio Grande, come pure dalla costruzione della strada ferrata (di cui fu posta solennemente la prima pietra il 1º maggio), che dovrà arrivare fino a Caxias, attraversando la nostra zona coloniale, e dalle conche progettate per rendere navigabile il Rio Taquary.

Ma, ciò che soprattutto gioverebbe a queste regioni sarebbe il trovare persone che sapessero guidare, consigliare, aiutare questa nostra gente, che, venuta dall'Italia con grandi speranze e buona volontà, non può trovare in sè sola l'energia necessaria allo sviluppo materiale e morale della colonia.

Gli abitanti vicini alle *ville*, più fortunati degli altri, sono riusciti, quasi tutti, ad acquistare un certo benessere, perchè poterono, sin dal principio, trovare facile smercio ai loro prodotti.

Di essi, ben pochi sono quelli che sentano vivamente il desiderio del rimpatrio: in Italia erano nullatenenti; oggi che sono riusciti a mettere insieme qualcosa, anche se sorgesse in loro il desiderio di rimpatriare, troverebbero un forte ostacolo nella difficoltà di liquidare in modo conveniente la loro proprietà.

Tuttavia, il sentimento d'italianità, sebbene, a prima vista, sembri assopito, è radicato nell'animo dei coloni. Data l'attuale crisi finanziaria, poche sono le feste e le riunioni per le commemorazioni patriottiche; ma ciò non toglie che ognuno si senta legato da vivo affetto alla Madre Patria ed alle sue istituzioni.

È generalmente riconosciuta l'importanza della scuola italiana in questo Stato, giacchè solo per mezzo della scuola si mantiene il culto delle patrie memorie, si coltivano lo spirito e la mente, si diffondono la lingua e la cultura italiana. L'invio di altri maestri-agenti per parte del R. Governo, continua a formare il vivo desiderio di tutti i connazionali che vivono nei vari centri coloniali.

Nè i Brasiliani, che pure, ed a giusta ragione, vogliono conservare e diffondere il loro idioma, la loro letteratura, il loro sentimento di nazionalità, si oppongono a che i nostri connazionali mandino i loro figli alla scuola italiana; anzi apprezzano questa scuola, studiano il metodo didattico che vi è adottato, e vengono volentieri ad assistere agli esami. Lasciano ad ognuno piena ed intera libertà di manifestare i propri sentimenti patriottici, e prendono parte, ben volentieri, alle feste che hanno carattere d'italianità. Sul palazzo municipale di Bento Gonçalves, in occasione di ogni festa italiana, si vede sventolare, da tre anni a questa parte, la bandiera nazionale.

Le autorità locali sono sempre andate perfettamente d'accordo con l'Agenzia consolare. Non di rado è avvenuto che il delegato di polizia, prima di fare arrestare qualche minorenne italiano di cattiva condotta, sia venuto a sentire il parere dell'Ufficio consolare.

Le condizioni morali della colonia sono, in generale, buone.

La maggior parte dei nostri emigrati sono originari delle provincie venete: Vicenza in primo luogo, quindi Treviso, Belluno e Udine. Vi sono pure molti Lombardi delle provincie di Cremona e di Ber-

gamo; dei Tirolesi; alcuni pochi Lucchesi, dei Romagnoli e dei Napoletani.

Quasi tutti sono dediti all'agricoltura o a qualche mestiere. Girovaghi non ve ne sono; ne capita solo qualcuno di passaggio.

Bento Gonçalves.

Indicare esattamente il numero dei nostri connazionali che risiedono nel Municipio di Bento Gonçalves, è cosa molto difficile, perchè qui le statistiche sono, in genere, molto approssimative.

L'Ufficio municipale, al 31 dicembre 1903, calcolava la popolazione del municipio a 17,461 persone, divise, per nazionalità, come segue:

Brasiliani	9,898	Portoghesi	6
Italiani	6,843	Francesi	3
Austriaci	486	Russi	3
Spagnuoli	57	Arabi	3
Polacchi	95	Venezuelani	3
Prussiani	46	Inglesi	1
Svizzeri	9		
Tedeschi (della Germania)	8		
		Totale . . .	<u>17,461</u>

Si noti che nel numero dei Brasiliani sono compresi anche i figli degli Italiani nati nel Brasile, che non sono pochi.

Questi 17,461 abitanti, che occupano un'area calcolata, approssimativamente, in 763,396,284 mq., pagano annualmente, di sole tasse municipali, la somma di 50 *contos di reis* (1), così divisa:

Tassa di polizia	Reis	24,000,000
Tassa industrie e professioni	"	12,500,000
Imposte diverse	"	2,600,000
Tassa sugli animali macellati	"	7,000,000
Imposta stradale	"	1,500,000
Decima urbana	"	2,800,000
Pedaggio sul Rio das Antas	"	2,510,000
Multe	"	390,000
Debiti attivi	"	700,000
Totale . . .	Reis	<u>54,000,000</u>

(1) Un *conto di reis* equivale a mille *milreis*, e cioè a circa lire italiane 1150.

Questa somma viene annualmente spesa nel seguente modo:

Stipendio all'intendente	Reis	4,800,000
" al vice intendente del 1º distretto	"	1,920,000
" al vice intendente del 2º distretto	"	1,200,000
" al segretario dell'Intendenza	"	2,400,000
" al tesoriere	"	2,400,000
" al segretario del Consiglio	"	600,000
" allo scrivano aiutante	"	1,620,000
" al verificatore dei pesi e misure	"	360,000
" al portinaio e custode (donzello).	"	720,000
Gratificazione al maestro di musica	"	600,000
Guardie municipali (armamento, paga, foraggi, ecc.)	"	7,500,000
Illuminazione del quartiere	"	160,000
Al carceriere	"	360,000
Illuminazione e acqua per il palazzo municipale	"	50,000
Festività	"	100,000
Abbonamento a giornali e spese di posta	"	600,000
Vitto ai prigionieri poveri	"	300,000
Conservazione del cimitero	"	300,000
Illuminazione della <i>villa</i>	"	1,500,000
Agli stradini della <i>Via Geral</i>	"	3,240,000
Frutti di cedole.	"	4,000,000
Miglioramenti materiali	"	14,380,000
Spese eventuali.	"	4,890,000
Totale . . . Reis	54,000,000	

Le scuole pubbliche, poste sotto la sorveglianza diretta dell'intendente e dei consiglieri municipali, sono mantenute dallo Stato.

In tutto il municipio vi sono 18 scuole pubbliche brasiliene, delle quali 9 maschili, 2 femminili e 7 miste.

Le scuole italiane, sussidiate dal R. Governo con materiale scolastico, ascendono a 24, comprese quelle che si sono aperte nel corrente anno.

Nella *villa* vi sono due edifici pubblici: la stazione telegrafica ed il palazzo municipale, dove risiedono l'Intendenza, il quartiere delle guardie e le prigioni. Di case private, poi, ve ne sono 184, delle quali 80 di legno, 23 di pietra ed il rimanente di mattoni.

In tutto il municipio le case ascendono a 2584, delle quali 2023 sono di legno, 133 di mattoni e 428 di pietra.

Le chiese sono 12, e cioè 11 cattoliche e una evangelica metodista.

Si contano altresì, sparse per le *linee*, altre 111 cappelle, appartenenti tutte al culto cattolico, ma non sempre uffiziate.

■ Nella *villa* vi è un'Agenzia postale. Il corriere arriva e parte due volte la settimana per Porto Alegre e fa, oltre il servizio postale, anche quello dei passeggeri, fino a San Yoão de Montenegro (porto fluviale), al prezzo di 10 *milreis*. La diligenza può contenere sei persone.

Di Società italiane di mutuo soccorso ve ne sono tre: una nella *villa*, con stabile proprio, e due nelle *linee*. Vi sono pure una Società filodrammatica, un Club ricreativo, la Filarmonica "Giuseppe Verdi", e due Loggie massoniche.

Il clima è freddo d'inverno, temperato nelle altre stagioni.

Lo stato sanitario è soddisfacente: non si verificano epidemie, neanche di vaiuolo, sebbene la vaccinazione non venga praticata. Mancano case di salute; e i malati poveri devono andare fino a Porto Alegre, alla "Santa Casa di Misericordia". Vi sono tre farmacie; il servizio sanitario vien fatto da un solo medico laureato in Italia e da due *curandeiros*.

Il territorio del municipio è montuoso, essendo attraversato da est ad ovest dalla Serra Geral, la quale è una continuazione della Serra do Mar. È bagnato da vari corsi d'acqua, il principale dei quali è il Rio das Antas. Questo fiume, che prende poi il nome di Taquary, possiede molte cascate ed ha uno straordinario volume di acqua, specialmente nell'epoca delle piogge. Non essendo navigabile a causa delle sue cascate, quando è in piena, i negozianti di tavole formano con queste delle lunghe zattere e le conducono a Porto Alegre in circa sei giornate, viaggiando solo di giorno. Sul Rio das Antas vi sono sette passi con barca, per andare nei municipi limitrofi. Il prezzo di passaggio è di 200 *reis* per le persone a cavallo e di 100 per i pedoni.

Tutti gli altri fiumi che scorrono nel municipio sono affluenti del Rio das Antas; alcuni di questi sono abbastanza ricchi d'acqua e di belle cascate, come il Rio Buratj, il Marrecão o Barra Mansa, il Baracão, l'Herval ed altri.

Qua e là si incontrano piccoli stagni; non vi sono laghi.

Il municipio di Bento Gonçalves è eminentemente agricolo, ed i suoi principali prodotti sono il granturco, il frumento e l'uva. Vengono poi: il riso, i fagioli, la segala, il tabacco, le patate, i piselli, le lenticchie, l'erba medica, le frutta, l'orzo, l'avena, le fave, i lupini, il grano sardo, il lino, la canapa, il cotone, la seta, la cera, il miele, lo zucchero biondo, il caffè, il bestiame, il legname da costruzione.

Dal prospetto seguente può vedersi a quanto ascese, approssimativamente, l'esportazione dei generi coloniali durante l'anno 1903.

Frumento . Sacchi di 60 kg.	49,000	Carne di maiale Kg.	700,000
Granturco	820,000	Zucchero " .	30,700
Fagioli	135,000	Cera " .	11,100
Segala	10,000	Miele " .	81,000
Avena	3,500	Seta " .	1,500
Fave	35,000	Lino " .	10,500
Lenticchie	5,000	Canapa " .	4,500
Riso	9,500	Cacio " .	316,500
Pataste	5,000	Erba medica " .	16,500
Pataste dolci	30,000	Salami " .	350,000
Vino Litri	148,000,000	Prosciutti " .	7,000
Caxaça (acquavite di canna) "	2,000,000	Lardo " .	6,000
Grappa "	450,000	Tavole Dozzine	18,000
Banha (strutto) Kg.	4,000,000	Uova " .	650,000
		Galline N.	700,000

Il prezzo di trasporto dei detti generi dalla sede del municipio al porto fluviale di San Yoão de Montenegro, per il percorso di 78 chilometri, essendo ora transitabile la Via Geral, è ridotto a 60 *reis* il chilogrammo, mentre prima costava molto di più.

Le piccole fabbriche esistenti attualmente nel Municipio sono le seguenti: 4 fabbriche di cappelli di paglia; 3 di birra; 1 di gazosa; 30 di *caxaça* (acquavite di canna); 8 di grappa; 12 di zucchero; 2 di funi; 2 di cocciami; 2 di cappelli di feltro; 3 ferriere; 7 concerie. Vi sono pure vari calzolai e legnaiuoli, un tornitore, qualche sarto, uno scultore in legno, tre stagnini, due orologai e orefici.

Le principali case che fanno il commercio di esportazione e di importazione ascendono a 48, e sono tenute da italiani.

I generi coloniali dalle *linee* vengono trasportati al porto fluviale di S. Yoão de Montenegro a dorso di mulo, come si è detto; e quelli

prodotti vicino alla *villa*, con carrette tirate ordinariamente da sette animali. Il tragitto di andata e ritorno si compie in cinque giorni.

Il territorio del Municipio appartiene tutto ai privati, che lo acquistarono dal Governo, ad eccezione di vari lotti municipali che si trovano vicini alla *villa*, e che possono essere venduti od anche dati in affitto per cinque anni.

Trovansi pure in vendita lotti coloniali di privati, con o senza abitazione, ed il loro prezzo si aggira dai 2 ai 3 *contos* di reis, a seconda della qualità della terra e della posizione.

Guaporè.

Facendo seguito alla mia precedente relazione semestrale (1), riguardante anche il Guaporè, aggiungerò, ora, le impressioni ricevute nella mia recente visita fatta in quella località.

La *villa* del Guaporé, come già dissi, dista 50 chilometri dal porto fluviale del Mussum, sul Rio Taquary, al quale è unita mediante una strada carrozzabile, già ultimata e costruita secondo le regole d'arte. Detta strada dovrà essere prolungata per altri 50 chilometri, e cioè fino a Lageado, porto dove arrivano e donde partono, giornalmente, i vaporini per Porto Alegre. E già in alcuni punti, verso il villaggio di Encantado, si incontrano diverse squadre di operai che, riattando alla meglio la vecchia strada, cercano di renderne meno pericolosi e di più facile transito alcuni tratti, specialmente in mezzo ai boschi, dove, non penetrando che a stento il raggio solare, si formano delle pozzanghere e delle fosse profonde, che sono vere trappole per il passeggero inesperto.

Raramente i *truppieri* (mulattieri) che vengono dal Guaporè battono quella via, perchè tutti caricano e scaricano le loro mercanzie al Mussum, da dove, per acqua, si va, dicono, in sei ore al Lageado, per mezzo di barconi, che ricevono anche i passeggeri venuti con la diligenza dal Guaporè, per poi trasbordarli sui vaporini.

(1) Vedasi il Bollettino n. 13 del 1904, pag. 11.

Fra i motivi per i quali è preferibile servirsi di questi barconi per recarsi a Lageado v'è anche quello che, percorrendo la Via Geral, occorre attraversare tre fiumi: il Rio Guaporè, il Yaçarè e la Forqueta, tutti e tre affluenti del Taquary, e corsi d'acqua abbastanza considerevoli, che diventano anche pericolosi dopo poche ore di pioggia.

La *villa* Guaporè, per mezzo di una linea telefonica, è in comunicazione con Alfredo Chaves. Detta linea, in questi ultimi giorni, è stata collegata con Estrella, Lageado e Porto-Alegre.

Dentro l'anno verrà impiantato nella *villa* un ufficio postale, dove farà recapito anche il corriere di Lageado; mentre, oggi, la posta arriva soltanto da Bento Gonçalves per la via di Alfredo Chaves.

Presentemente vi sono nella *villa* pochissime scuole pubbliche brasiliane ed alcune poche italiane.

È opinione comune che il Guaporè abbia uno splendido avvenire davanti a sè. Giornalmente vi arrivano intiere famiglie emigrate da altre colonie o da altri Stati; e c'è posto per tutti, perchè l'amministrazione dispone ancora di più di duemila lotti, confinanti con un'altra vastissima regione, che potrà dare pane e relativa agiatezza a parecchie migliaia di famiglie.

Per il momento, sembra che le cose per i coloni vadano bene, poichè essi trovano da lavorare nella *villa*, dove si costruisce una grande piazza, oppure sono addetti ai lavori stradali, guadagnando salari abbastanza elevati. Essi percepiscono 600 *reis* al giorno in danaro, e scontano col rimanente del salario (che ascende a 2 *milreis* e mezzo) il debito contratto nell'acquisto del lotto coloniale. Molti dei primi arrivati, avendo acquistati più lotti, rivendono le terre già cominciate a diboscare, e vanno più avanti. Coloro che provengono dalle colonie di Bento Gonçalves, Caxias, Garibaldi, ecc., arrivano col denaro ricavato dalla vendita degli antichi possessi; e per ora vedono tutto color di rosa.

Il Guaporè è una colonia essenzialmente agricola, e, avendo gli sbocchi dei Campos e del porto fluviale, trova oggi facile smercio ai suoi prodotti. Ma che avverrà quando anche nei Campos si comincerà a coltivare la terra?



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1905.

N. 8.

SOMMARIO.

- I. Le colonie italiane nel distretto di Bento Gonçalves (Rio Grande del Sud, Brasile).
- II. Legislazione straniera sul lavoro: Legge dello Stato di Massachusetts sul pagamento dei salari degli operai — Disposizioni circa gli infortuni sul lavoro nello Stato di Messico.
- III. Notizie sull'immigrazione negli Stati Uniti nell'anno 1903-904.
- IV. Notizie varie: Lo sciopero dei minatori nelle provincie del Reno e della Westfalia. — Gli Italiani in Triberg (Foresta Nera). — L'immigrazione operaia italiana nella città di Lipsia. — Le condizioni degli Italiani nello Stato di San Paolo (Brasile). — Notizie sullo Stato del Congo. — Gli Italiani nell'Indo-Cina francese.
- V. Avvertenze agli emigranti italiani intorno ad alcuni paesi esteri: Provincie del Reno e Westfalia, Lussemburgo, Bulgaria, Siria, Algeria, Egitto, Africa del Sud, Venezuela, Brasile, Chili.



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1905

I N D I C E

Colonizzazione italiana nello Stato di Espírito Santo
(Brasile).

	<i>Pag.</i>
Capitolo I. — Cenni sulle condizioni degli italiani nello Stato di Espírito Santo e specialmente dei coloni	3
Capitolo II. — I bisogni spirituali dei coloni ed i missionari Colombini e Francescani.	10
Capitolo III. — Vie di comunicazione	14
Capitolo IV. — Rapporti dei coloni coi commercianti (Appendice al Capitolo IV)	19
Capitolo V. — Misurazione delle terre pubbliche	32
Capitolo VI. — Ordinamento della giustizia e della sicurezza pubblica .	40
Capitolo VII. — Insegnamento e scuole.	45
Capitolo VIII. — Condizioni morali dei coloni in generale	50
Capitolo IX. — Condizioni sanitarie dei coloni	56
Capitolo X. — Allevamento del bestiame nelle colonie italiane	62
Capitolo XI. — L'agricoltura nelle colonie italiane	65
Capitolo XII. — Provvedimenti necessari a favore delle colonie.	84
Capitolo XIII. — I coloni italiani nella vallata del Rio San Matheus. .	86
Capitolo XIV. — Cause del deprezzamento del caffè nello Stato di Espírito Santo	88
Capitolo XV. — Confronto fra le condizioni dei coloni italiani piccoli proprietari nello Stato di Espírito Santo e negli Stati di Paraná, Santa Caterina e Rio Grande do Sul	89
Capitolo XVI. — Conclusioni e proposte.	116
<i>Appendice.</i> — Note ed appunti circa conversazioni avute dal Regio Console con coloni, commercianti, missionari ed altre persone residenti nell'interno dello Stato di Espírito Santo.	119
Schizzo dimostrativo dello Stato di Espírito Santo con la indicazione delle regioni occupate da coloni italiani (Scala di 1: 1,500,000).	

LE COLONIE ITALIANE NEL DISTRETTO DI BENTO GONÇALVES⁽¹⁾ (Rio Grande del Sud).

(Da una relazione del signor **L. Petrocchi**, R. Agente consolare a Bento Gonçalves:
dicembre 1904).

Le colonie italiane che fanno parte della circoscrizione consolare di Bento Gonçalves sono: *Bento Gonçalves, Garibaldi, Guaporé, Alfredo Chaves* ed *Antonio Prado*. Esse occupano, approssimativamente, una area di ettare 360,000, e confinano coi municipi di *S. Yoão de Monte-negro, Estrella, Lageado, Soledade, Passo Fundo, Lagoâ, Vermella, Vaccaria e Caxias*.

Le strade coloniali — Da molti indizi si può ritenere, o, per lo meno, sperare, che siamo alla vigilia di un benefico sviluppo dei mezzi di trasporto, ai quali è intimamente legato il benessere dei coloni.

Sembra, infatti, che sia preoccupazione costante in chi regge il Governo di questo Stato, di dotare le colonie di buone vie di comunicazione. Già da vario tempo si nota in ogni municipio un certo risveglio: ovunque par che si pensi a costruire delle vere strade maestre e a conservare o riattare le *linee*. Queste *linee* sono vie campestri, che, attraversando la strada maestra (*Via-geral*), sono parallele tra di loro, e si trovano alla distanza di poco più di due chilometri l'una dall'altra. Segnano, quasi sempre, la fronte dei lotti coloniali.

Già la strada carrozzabile che dal Guaporé va al porto fluviale del Mussum, sul Rio Taquarj, è stata prolungata, sull'altra sponda del fiume, sino ad Estrella, luogo dove arrivano giornalmente in qualsiasi epoca dell'anno, i vaporini da Porto Alegre.

(1) Circa gli Italiani nel distretto consolare di Bento Gonçalves e le colonie italiane ivi stabilite furono già pubblicati nel *Bollettino dell'emigrazione* altri due rapporti dello stesso R. Agente consolare, l'uno nel n. 13, e l'altro nel n. 18 dell'anno 1904.

Così pure si continua a lavorare per il prolungamento della strada che dal Mussum va fino a Lageado, altro porto sul Rio Taquarj, dove possono approdare i vaporini diretti alla capitale.

Nè sono state dimenticate le strade campestri; fra pochi mesi sarà aperta al commercio la via *28 de Setembro*, la quale, attraversando la *Via-geral* del Guaporè, servirà di sbocco a varie segherie a vapore, impiantate nell'interno, in mezzo a vastissime pinete ed a boschi vergini, ricchi di cedri e di altre piante preziose.

Dove, circa due anni fa, si poteva a mala pena passare allargando il sentiero armati di *facão* (grossa coltello), oggi si passa in carrozza, attraverso a folte boscaglie; le quali, appartenendo a privati, non sono state ancora atterrate dal braccio del lavoratore, a motivo dell'altissimo prezzo al quale sono state messe in vendita quelle terre.

Anche la via *Buarque de Macedo*, che dal porto fluviale di S. Yoão de Montenegro conduce fino ad Alfredo Chaves, per Garibaldi e Bento Gonçalves, è stata, per conto del Governo, resa carrozzabile per un percorso di 120 km. La diligenza postale parte il mercoledì ed il sabato da S. Yoão; e va, attraversando le colonie tedesche, a Villa Garibaldi, a Bento Gonçalves e ad Alfredo Chaves. Presto potrà forse proseguire fino a Capoeiras e Campo do Meio, per andare a terminare a Lagoa Vermelha e alla città di Passo Fundo. Nella diligenza c'è posto per nove persone; e si pagano 10,000 reis fino a Garibaldi e Bento Gonçalves, e 15,000 reis fino ad Alfredo Chaves.

I lavori della via *Buarque de Macedo*, la quale è senza dubbio una importantissima arteria coloniale, hanno proceduto alacremente sotto la direzione di capi-squadra italiani; e sono stati eseguiti con tale precisione che, in tutto il percorso, si può viaggiare a qualunque ora, senza pericolo d'incontrare alcun inciampo; mentre pochi mesi addietro v'erano, in certe epoche dell'anno, dei punti quasi intransitabili molto pericolosi. Gli operai, che erano quasi tutti italiani, ricevevano, in media, una mercede giornaliera di 2500 reis. Nei giorni festivi e nei giorni piovosi, ad ogni operaio venivano pagati altri 600 reis per le spese di vitto. Il numero dei braccianti ascendeva a poche centinaia. Tutti fecero dei risparmi.

Nè il lontano ed industrioso municipio di Antonio Prado è rimasto indietro. Il Governo, al fine di mettere in comunicazione quel territorio con gli sbocchi commerciali, ha ordinato la costruzione di una strada carrozzabile, di prima classe, la quale, partendo dalla *Villa*, dovrà sboccare alla *Povoação Felix*, piccolo villaggio sulla *Via Geral* che da Caxias va al porto fluviale di São Sebastião sul Rio Cahj. Ai lavori della strada sono stati addetti, in maggioranza, quei coloni italiani, che ancora non hanno saldato il debito contratto verso lo Stato, con l'acquisto della terra. Anche qui, come al Guaporé, viene loro pagata, in media, una mercede giornaliera di 2500 reis; e cioè 600 reis in danaro, ed il resto a sconto del debito.

Intanto, i lavori di quella strada, veramente pittoresca, che scende con dolce declivio giù al Rio das Antas, per poi risalire sui monti della riva opposta, procedono con alacrità. Ben presto si attraverseranno i piccoli villaggi di Nova Treviso e Castro-Alves, nonchè Nova Pompei, in quel di Bento Gonçalves, e Nova Vicenza nel municipio di Caxias.

Una volta ultimati i lavori, il comune di Antonio Prado avrà, come le altre colonie, una sicura e diretta comunicazione, non solo con la capitale, ma anche coi *Campos*, con esso confinanti, e dove, come ebbi a riferire nel mio rapporto del dicembre 1903, l'agricoltura è affatto trascurata, dedicandosi i pochi abitanti di quelle estese regioni al solo allevamento del bestiame.

La ferrovia coloniale. — Per ordine del Governo locale, il prolungamento della ferrovia che da Porto Alegre va a Novo Hamburgo, e avrebbe dovuto, per un tragitto di 120 km., arrivare fino a Caxias, venne sospeso, anzi abbandonato, sebbene fossero già pronti circa 19 km. di strada. Pare che questa decisione sia stata presa perchè, dopo studi più maturi, fu riconosciuto che, essendo S. Yoão de Montenegro, porto fluviale sul Rio Cahj, il naturale sbocco delle ubertose colonie italiane e tedesche, nonchè dei vasti *campos*, a occidente della Vaccaria, era conveniente renderlo il punto centrale della nuova ferrovia coloniale di Caxias.

Il 7 settembre 1904, in S. Yoão, si inauguraron con grande solennità i nuovi lavori stradali; ma, oggi, essendovi quasi più ingegneri,

capisquadra ed assistenti che lavoratori, si avrebbe poca fiducia nel progresso dei detti lavori, se già non si sapesse che il Governo cederà l'impresa alla Compagnia Belga, la quale è anche appaltatrice della ferrovia Porto Alegre-Uruguaiana.

Fino ad ora i lavori hanno ben poco progredito, perchè la maggior parte degli sterratori abbandonarono l'impresa sin dal primo mese, a causa della tenuità della mercede. La Direzione aveva contrattato, con privati, lo sterramento, nella pianura arenosa a 510 reis al metro cubo; e questi lo passavano ai lavoranti a 350 reis, e li obbligavano a fornirsi del vitto nella dispensa dell'impresa, pagando 800 reis al giorno. I conti si facevano una volta al mese coi lavoranti; ora, calcolato ciò che veniva loro sottratto dagli appaltatori nella misurazione dello sterro, ciò che spendevano nel vitto, e ciò che perdevano nelle giornate piovose od in quelle nelle quali i lavori venivano sospesi per qualsiasi accidente, accadeva che gli sterratori si trovavano, quasi sempre, in debito verso l'impresa assuntrice dei lavori ferroviari.

Quelli che rimasero sul posto, furono i muratori; perchè la loro mercede giornaliera ascende a 5000 reis. E così gli scalpellini, ai quali si pagano 3000 reis per ogni metro cubo di pietra tagliata. La pietra di Montenegro si lavora con facilità, e l'operaio fa buoni guadagni. I barocciai, poi, addetti al trasporto delle pietre, ricevono 900 reis al metro cubo per ogni chilometro di strada.

Gli appaltatori, dal canto loro, riguardo ai lavori in pietra, avevano contrattato con la Direzione: per i muri a secco, 9000 reis al metro cubo; per quelli a cemento, dai 12 ai 15 mila reis.

Con la nuova impresa della Compagnia Belga, la quale dirigerà, con criteri unitari, tutte le ferrovie dello Stato, e le completerà verso l'Argentina, verso l'Uruguay e verso lo Stato di S. Catharina, si spera che le cose cambieranno d'aspetto, e che i lavoratori, specialmente i coloni residenti in località lontane dai centri abitati, accorreranno numerosi, saranno loro pagati almeno 3000 reis al giorno, e saranno lasciati liberi di fornirsi del vitto dove crederanno opportuno.

In tal modo potrà forse cessare l'esodo dei nostri coloni che, trovandosi sprovvisti di danaro, e nell'impossibilità di migliorare la

loro condizione, perchè residenti in luoghi privi di mezzi di comunicazione o troppo distanti dagli sbocchi commerciali, abbandonano sfiduciati la terra dissodata con tanto sudore, pagata con tanti stenti, per andare, come vanno da qualche mese, emigrando nell'Argentina o nel Chili.

La seta. — L'allevamento del filugello, in queste colonie, è addirittura trascurato. Eppure, come ebbi altre volte a riferire oggi l'industria della seta sarebbe, secondo l'opinione dei più, l'unica che potrebbe dar vita a queste popolazioni, e procurare una relativa agiatezza a tanta gente che, abbandonata a sè stessa, e sparsa lungo i lontani e dirupati terreni della regione del Rio das Antas, vive quasi nella miseria e nello squallore.

Il prodotto della seta, come hanno dimostrato gli esperimenti fatti, può dirsi sicuro, proficuo e di facile esportazione, perchè poco voluminoso.

Essendo questo clima adattatissimo all'allevamento del baco da seta, ogni anno si potrebbe, in più riprese, a incominciare da ottobre, ricavare una buona quantità di bozzoli, quando, oltre al rinnovamento del seme, si pensasse anche ad innestare i gelsi indigeni.

Il gelso di qui è selvatico; ha foglie larghe e cresce bene dovunque. Specialmente nelle vallate e lungo le sponde dei corsi d'acqua, non essendo soggetto alle brine primaverili, come sull'altipiano della Serra, cresce rapidamente ed in modo meraviglioso. Da alcuni lo si pianta per talee, superficialmente; eppure queste talee fanno delle lunghissime messe e al secondo anno, danno già un'abbondante raccolta di foglie.

Se l'industria della seta fosse incoraggiata, i nostri coloni, anche vendendo i bozzoli a un milreis (lire 1.25 circa) al kg., potrebbero fare ogni anno un discreto guadagno.

Ma, disgraziatamente, il bozzolo non è conosciuto sul mercato, e quella poca seta che si produce, viene consumata quasi tutta dai coloni, i quali la filano malamente, e l'adoperano per far calze o scialletti per la famiglia. Raramente accade che trovino da rivendere qualche chilogrammo di seta filata ad alcuni telai di tessuti, e la cedono per un prezzo oscillante dai 25 ai 36 milreis al kg.

Si può ritenere che, se qualche industriale facesse costruire un forno essiccatore in uno di questi centri, per esempio in Bento-Gonçalves o Garibaldi, i quali trovansi, al massimo, a due giornate di distanza dai punti più lontani dalle colonie italiane, e incoraggiasse davvero l'allevamento del filugello, in breve tempo si potrebbe avere una tale quantità di bozzoli, da poterne esportare centinaia e centinaia di quintali.

E l'esportazione è ora divenuta facile, perchè essendo stati ultimati come abbiamo detto i lavori di ricostruzione della *Via Buarque de Macedo*, la quale congiunge queste colonie col porto fluviale di S. Yoão de Montenegro, tutto il percorso è transitabile in qualunque stagione dell'anno.

Già le case commerciali di qui hanno cessato di far trasportare le mercanzie a dorso di mulo, e adoperano carrette tirate da 7 muli. Queste carrette, di regola, impiegano circa un giorno e mezzo a percorrere i 78 km., che separano Bento Gonçalves dal porto fluviale. Il trasporto dei generi viene fatto a prezzi molto ridotti. Prima non si pagava meno di 100 reis per ogni kg. di peso, oggi bastano 60 reis. Per i carichi grandi si paga anche meno, perchè la tassa per ogni *arroba* (kg. 15) varia dai 500 ai 600 reis, a seconda del volume e della qualità del genere che viene trasportato.

Riguardo all'esportazione per l'Europa, è opinione generale che dovrà essere resa più facile, perchè la Società di Navigazione Generale Italiana ha disposto che le merci ed i passeggeri possano venire da Genova fino a Porto Alegre, in transito per la via di Montevideo, senza incontrare, cioè, alcuna spesa di trasbordo in quel porto, dove si troveranno vapori in coincidenza da e per l'Italia.

Così pure la nuova Società di navigazione "Cruzeiro do Sul", costituitasi da poco in Santos, e i cui piroscafi toccheranno vari porti brasiliani, e specialmente Porto Alegre, contribuirà anch'essa a rendere più facili e più solleciti i mezzi di trasporto dei generi coloniali di questo Stato.

La viticoltura. — Un'altra sorgente di ricchezza per queste colonie sarebbe la viticoltura, se venisse qui un enologo esperto che inse-

gnasse a questa gente il modo di coltivare la vigna e di fare il vino; o se venissero almeno dei buoni viticoltori dal Piemonte, dalla Toscana o dalla Sicilia.

Le colline di Rio Grande del Sud, tanto per il clima temperato, quanto per la loro posizione e per le condizioni del suolo, si possono ritenere adatte alla cultura della vite.

Disgraziatamente, però, finora tutto si è fatto a caso. Nelle colonie italiane si cominciò a piantare le viti circa ventiquattro anni fa; ed i primi vignaiuoli, sia che fossero inesperti dell'arte, sia che mancassero loro gli arnesi adatti all'uopo, scelto un luogo più vicino che fosse possibile all'abitato, con un legno aguzzo facevano dei buchi nel terreno meno sassoso e vi piantavano i maglioli, lasciando che questi crescessero liberamente, sostenuti da rami secchi e infrascati. Al secondo e terzo anno, visto che le viti si estendevano molto e si caricavano d'uva, cominciarono a fare degli enormi pergolati, e senza pensare al proverbio relativo alla vite, che dice: "fammi povera, ti farò ricco", il loro unico pensiero era quello di lasciare alle viti più tralci e più speroni che fosse possibile, al fine di ottenere un abbondante raccolto di agresto.

Di primavera e d'estate, poi, si curavano soltanto di distruggere, con acqua bollente, le formiche divoratrici delle giovani messe. La macchina insetticida restò loro sconosciuta; nè mai eseguirono la zappatura, la vangatura profonda, la concimazione della vigna.

Oggi, o per innata indolenza, o perchè si vede che la vite si carica d'uva senza anche coltivarla, non si fa niente di meglio. Invece di piantare i maglioli, si prendono le barbatelle e si interrano in piccole buchette profonde, tutt'al più, mezzo braccio, nè si potano a due occhi al secondo anno, ma si lascia loro piena libertà di crescere e di allargarsi.

E la vite viene avanti e fruttifica abbondantemente, ma come? Prima di tutto, non penetrando un filo di luce in quegli immensi pergolati, che coprono talora parecchi ettari di terreno, l'uva è priva della benefica azione del raggio solare e non può maturare come si deve; se ne ottiene quindi un vino acidulo, privo di materia zucche-

rina, e tanto debole da non resistere neppure ad un viaggio di pochi chilometri.

Non essendo poi state, prima della piantagione, dissodate le fosse alla voluta profondità e larghezza, la vite viene a trovarsi in un terreno compatto, e, non potendo penetrare nel suolo, è costretta a barbificare superficialmente. E così, durante la più breve siccità, la pianta soffre, ed il frutto non può giungere a maturazione.

La potatura delle viti vecchie ed estenuate, che di regola dovrebbe farsi d'autunno, al cader delle foglie, vien fatta invece in primavera, e dopo che la messa è bene inoltrata, per evitare il pericolo delle brine, tanto frequenti in queste alte regioni, dopo i grandi diboscamenti che sono stati fatti. In tal modo si costringono le viti a rimettere una seconda volta.

La solfatura con cenere, per impedire la irradiazione notturna, non si conosce; le nubi artificiali, in uso da noi, neppure.

Solo da pochi anni è apparsa la peronospora, che si combatte con abbondanti irrorazioni di solfato di rame, ma distribuito senza regola e inefficace perchè composto male e con roba di pessima qualità.

Anche l'antracnosi è apparsa in questi vigneti, ma, fino ad ora, nessuno ha pensato a combatterla.

Da molti si assicura che in questo Stato potrebbe far bene ogni sorta di vite, specialmente se innestata sull'americana, la quale resiste agli attacchi della fillossera e vegeta anche in *Cima da Serra do Mar*, che trovasi a più di 1000 metri d'altezza.

Nella mia ultima escursione fatta fino a Lages, città sulla Serra dello Stato di Santa Catharina, potei vedere io stesso nell'orto del convento dei frati tedeschi, un bellissimo pergolato di viti europee cariche d'uva.

Le viti americane più comuni nelle colonie italiane sono: la vite *Isabella*, la *Concord* e la *Campbel's Earls*, proveniente, quest'ultima, dagli Stati Uniti dell'America del Nord.

Quelle straniere, chiamate qui *viti francesi*, sono: l'*Herbemont* e la *Cunningham*, che crescono vigorosamente e si caricano d'uva. Nell'orto annesso alla scuola piantai, tre anni or sono, una barbatella;

ed oggi quella vite è carica di ben 54 grappoli d'uva, uno più bello dell'altro.

Anche le viti che danno uve da tavola possono far bene in questi luoghi. Nei pressi di Porto Alegre, e precisamente nell'orto della sartoria Ungaretti-Bernardi, vidi dei bellissimi grappoli d'uva da tavola, lunghi circa 30 centimetri.

Circa il modo come si fa il vino, è da osservare che, andando l'uva soggetta alla distruzione per parte delle farfalline e di altri insetti, nonchè a marcire facilmente, i coloni, senza aspettare che il raccolto sia maturo, lo trattano bene con solfato di rame; e quindi procedono subito alla vendemmia. Pigiano le uve malamente e le lasciano fermentare in locali dove manca la voluta temperatura, o perchè costruiti in legno o perchè male riparati.

Prima che la fermentazione sia compiuta svinano; e ciò per evitare che il vino perda, subito, il dolciastro del mosto. E poichè un tale vino, fatto con uve acerbe, frutto di viti mal coltivate, e tenuto in locali dove la temperatura s'alza e s'abbassa di continuo, non può chiarificarsi, invece di adoprare dei chiari d'ovo che affondino le fecce, di usare filtri o chiarificatori mettono dentro le botti del solfato di rame o altri acidi, del tannino, dell'alcool e dello zucchero; quindi bevono o pongono in vendita questo prodotto, che di vino ha solo il nome e che, se è analizzato dalla Commissione d'igiene, vien fatto gettare nel fiume.

Cacio sistema parmigiano. — Con un piccolo capitale di alcune migliaia di lire, il signor Vittorio Bonfanti impiantò, circa quattro anni or sono, una fabbrica di *cacio sistema parmigiano*, nella *Linha Santa Eulália*, in quel di Bento Gonçalves.

Ben presto, questo nuovo prodotto acquistò molto credito non solo sul mercato di Porto Alegre, ma anche su quello di San Paulo, dove, i rivenditori lo fanno passare per vero *Parmigiano*.

Il proprietario della fabbrica, troverebbe facilmente da vendere una quantità di formaggio molto maggiore di quello che produce; ma, per mancanza di mezzi, non può ingrandire il suo caseificio, al quale ha aggiunto la fabbricazione del burro, che rivende in scatole.

Intanto, egli dà modo di vivere discretamente a circa trenta famiglie, che gli forniscono il latte.

Ogni anno egli fabbrica circa 10,000 chilogrammi di cacio, che rivende sulla piazza di Porto Alegre al prezzo di 1800 reis al chilogramma se è di 2^a qualità, ed a 2300 reis se è di 1^a qualità. Il burro in scatole si vende a 2000 reis al chilogramma.

Data la facilità con la quale crescono in alcuni luoghi i foraggi, e la poca fatica con cui si possono seminare i campi a granturco da darsi, come qui si usa, per pasto agli animali, ogni colono, qualora vi fossero dei caseifici, potrebbe acquistare diverse vacche, che costano al massimo, dai 50 ai 60,000 reis ciascuna. Così, quand'anche la *banha* (strutto), unico prodotto dal quale il lavoratore della terra ricava qualche soldo, continuasse ad avere dei prezzi bassissimi, egli ricaverebbe dalla vendita del latte quel poco che gli necessita per far fronte alle più dure necessità della vita.

La Vaccaria. — Nei *campos* della Vaccaria, ai quali s'è accennato dianzi, gli *estanceiros* che fabbricano il cacio sono ben pochi; in genere allevano tutti il bestiame, ma in modo trascurato.

La maggior parte degli animali vaccini sono di razza piccola ed imbastardita. Vivono a bandita, nutrendosi delle erbe che spuntano in quegli immensi *campos*. Una volta o due la settimana, i *caboclos* (meticci color del rame) radunano gli animali per accertarsi se ve ne sia qualcuno ammalato e per dargli, in tal caso, una brancata di sale.

Il territorio della Vaccaria, solamente quello del municipio omonimo, comprende un'area di 600 *leguas* quadrate (1) e trovasi all'altezza di circa 1000 metri sul livello del mare. Può considerarsi come un vero altipiano della Serra do Mar e consiste in sterminati *campos* ondulati; terre buone in gran parte, dove, come oasi nella vastità del deserto, trovansi disseminati folti boschi (*capoes*) di piante sempre vive, tra le quali si eleva il maestoso pino serrano, con le sue forme gigantesche; e dove, di quando in quando, si scorgono, a grande distanza l'una dall'altra, le modeste e pittoresche dimore degli *estanceiros*, ossia dei *gauchos riograndenses*.

Nella Vaccaria s'incontrano ad ogni passo fiumi e rigagnoli, i quali, distribuiscono in tutte le direzioni acque fresche, pure e cristalline.

(1) La *legua* quadrata è uguale a m² 43,560,000.

Il suolo di quella regione è fertile e adatto alla coltivazione dei cereali, e principalmente del riso, dell'orzo e del frumento. Si racconta, anzi, che i primi abitanti della Vaccaria e di tutta la Cima da Serra coltivassero, su grande scala, il frumento; ma che dovettero abbandonare questo importante ramo di cultura a causa della *ruggine* che attaccava i campi del grano, e, soprattutto, dell'enorme difficoltà dei trasporti.

Oggi vi esiste, come abbiamo detto, la sola industria pastorile; ma, essendo entrata in vigore la legge che impone una tassa territoriale sulle proprietà, l'agricoltura non tarderà a rifiorirvi. Su quell'altipiano allignano bene anche tutte quelle piante fruttifere che, coltivate bene, e quando il mercato non manchi, possono formare la ricchezza di un paese. Tra le altre vi crescono il cotogno, il plesso, il melo, il pero, il susino, il noce, il mandorlo e il melograno.

In un giorno non lontano, poi, quando i boschi delle colonie italiane saranno stati totalmente distrutti dal fuoco od atterrati dalla scure del segantino, allora le pinete della Vaccaria verranno ad acquistare un gran valore; tanto più che quella dei legnami è, pel Rio Grande, una delle più fiorenti industrie di esportazione. Ma speriamo che questo giorno non debba mai giungere. Già troppi sono i boschi che i coloni di ogni paese hanno distrutti; e, se si continuasse così, si andrebbe incontro a un disastro.

Varie sono le strade che conducono ai *campos* della Vaccaria: una da Porto Alegre per ferrovia sino a Passo Fundo; una dal Guaporé; una da Alfredo Chaves per Capoecias; un'altra per Antonio Prado; una da Caxias, ed una, infine, da Porto Alegre per Novo Hamburgo e Taquara, donde, dopo un percorso di 39 km. di via carrozzabile, si arriva alla popolazione di San Francisco de Paula de Cima da Serra. Da questa località, poi, parte la strada battuta dalle carovane di muli che portano le mercanzie a Lages. Il territorio di San Francisco ha un'estensione di 400 *leguas* quadrate; è alto circa 922 m. sul livello del mare, e trovasi nelle identiche condizioni di quello del municipio della Vaccaria, dal quale lo divide per il tortuoso Rio Das Antas.

Dalla Vaccaria si esportano, su grande scala, pelli, vacche, bovi,

muli, cavalli, porci, pecore, crini di cavallo, corna lavorate a foggia di bicchieri, panni di lana per bardatura di selle, ed un poco di lana.

L'esportazione vera della lana si fa, invece, dai *campos* di San Jeronimo, i quali, essendo vicinissimi alla capitale e bagnati da corsi di acqua navigabili, possono facilmente spedire i loro prodotti per mezzo dei vaporini.

Nella Vaccaria si importa tutto quanto è necessario alla vita dell'uomo, cominciando dai generi alimentari.

Gli abitanti dei *campos* sono ospitalieri nel più ampio senso della parola. Dotati di un carattere altiero e nobile, sono capaci di generose azioni. Vivono una vita modestissima: l'unica loro ambizione è quella delle armi e del cavallo bardato d'oro e d'argento: indossano sembre le *bombachas*, calzoni larghissimi, ed il *pala*, una specie di lungo scialle che copre tutta la persona. E quando sono in viaggio, non conoscono altro letto all'infuori della sella del cavallo. Sobri nel mangiare, si nutrono solo di riso, fagioli neri, carne secca detta *xarque*, ed arrosto, condito col solo sale, al quale aggiungono la farina di mandioca, che fa l'ufficio del pane. Di bevande non conoscono che il *matte* (sorta di tè, che sorbiscono con una cannuccia da una zucca); raramente bevono dell'acquavite di canna o del vino di O-Porto.

Della caccia sono poco amanti; non uccidono mai gli uccelli e solo, qualche volta, vanno a cavallo a cacciare il *veado*, che è una specie di cervo.

Gli *estanceiros* sogliono avere un gran numero di *criados* (servitori), per la maggior parte mulatti allevati in casa e figli degli antichi schiavi.

Quelli che possono, mandano a studiare i figliuoli nelle città; e di preferenza li mettono nei collegi dei gesuiti.

Lontani dalle chiese, poco o nulla si curano della religione.

È raro trovare un *estanceiro* che non porti il titolo di maggiore o colonnello della guardia nazionale.

Di quando in quando si recano nelle città lontane; e sebbene là esigano tutti gli agi e tutti i lussi della vita mondana, nondimeno, appena ritornati a respirare l'aria pura e libera dei loro *campos*, sanno

riadattarsi, stoicamente, alla segregazione dal mondo, come i loro antenati, i quali, essendo venuti fin lì dallo Stato di San Paulo, si dettero ad una vita di pace, di monotonia e quasi d'inerzia.

Privi di assistenza medica, vivono lo stesso, tranquillamente; e si curano col succo di alcune piante, secondo l'uso indigeno.

I più poveri di loro non hanno meno di una *legua* quadrata di terreno; e tutte le proprietà sono circondate da muri a secco, alti più di un metro e mezzo, e che si prolungano per chilometri e chilometri.

Varie di queste possessioni, specialmente nella Lagôa Vermelha, sono state messe in vendita; e già molti dei nostri connazionali sono accorsi a comprare quelle terre, che sembra aspettino il braccio del lavoratore, per poter far ricco chi le lavorerà, se i mezzi di comunicazione si svilupperanno, e se il costo dei trasporti sarà conveniente.

Le piccole case commerciali che si incontrano nei *campos*, ad eccezione di qualche arabo, sono tenute da Italiani; i quali, essendosi saputi adattare all'ambiente, si trovano, quasi tutti, in discrete condizioni finanziarie. Molti di loro sono di Lucca; e tutti vanno a rifornirsi di generi sui porti fluviali del Rio Cahj, mediante numerose carovane di muli.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

BOLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

Anno 1905.

N. 12.

SOMMARIO.

Lo Stato di Rio Grande del Sud (Brasile), Relazione del cav. E. CIAPELLI,
R. Console (con una carta illustrativa).

ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.
VIA UMBRIA

1905

LO STATO DI RIO GRANDE DEL SUD (1).

(Rapporto del cav. E. CIAPELLI, R. Console in Porto Alegre).

I. — Posizione geografica, confini, superficie e popolazione.

Lo Stato di Rio Grande del Sud è il più meridionale del Brasile. Confina a nord con gli Stati di Santa Caterina e del Paranà; a sud con la Repubblica dell'Uruguay; ad est con l'Oceano Atlantico; ad ovest con la Repubblica Argentina, dalla quale lo separa il fiume Uruguay.

È situato fra 29° 17' e 33° 45' 33'' di latitudine sud, a contare dai suoi punti estremi, che sono a settentrione la foce del fiume Mampituba ed a mezzogiorno quella del Chuy, nell'Atlantico, e fra 6° 50' 29'' e 14° 45' 34'' di longitudine ovest dal meridiano di Rio de Janeiro.

La superficie dello Stato è di kmq. 236,553 e la popolazione di 1,145,019 abitanti, secondo il censimento fatto eseguire dal Governo Federale nel dicembre 1900.

Dal Mampituba alla foce del Rio Grande si stende una lunga e stretta penisola sabbiosa, piena di dune costantemente agitate dai venti, chiusa fra l'Oceano e la vasta laguna dos Patos, ed interrotta da molte altre lagune di differenti dimensioni, ma molto più piccole della prima, comunicanti quasi tutte l'una coll'altra.

Lo Stato di Rio Grande del Sud presenta due regioni divise dalla catena di montagne chiamata Serra Geral, la quale, dal confine nord, s'avanza, per un breve tratto, parallelamente alla costa e, volgendo poscia verso ovest,

(1) Vedasi, per altre notizie sullo Stato di Rio Grande del Sud, il rapporto del conte P. Antonelli, già Ministro in Rio de Janeiro: *Lo Stato di Rio Grande do Sul e l'emigrazione italiana*, pubblicato nel Bollettino del Ministero degli affari esteri (giugno 1899). Vedasi pure nello stesso Bollettino (marzo 1900) un rapporto del cav. E. Ciapelli: *Lo Stato di Rio Grande do Sul nel Brasile e l'immigrazione italiana*. Quest'ultimo rapporto contiene, oltre inolte notizie sulle principali colonie dello Stato di Rio Grande, il testo dei principali articoli del *Regolamento sulle colonie*, sancito il 19 agosto 1899.

Nel Bollettino dell'emigrazione, n. 4 del 1901, è contenuto un altro rapporto dello stesso Console cav. Ciapelli sullo Stato di Rio Grande del Sud. Il presente rapporto si riferisce alla situazione dello Stato di Rio Grande al principio dell'anno 1903.

attraversa lo Stato in tutta la sua lunghezza, terminando al limite suo occidentale verso le sponde del fiume Uruguay. Questa catena prende successivamente i nomi di Serra do Mar, Botucaray, S. Martinho, S. Xavier, Iboray-aça, ecc.

A nord di essa si trova la regione dell'altipiano, nella quale sono situate le colonie italiane Caxias, Bento Gonçalves e Garibaldi, poste fra la Serra Geral ed il fiume das Antas, e, più verso settentrione, di là dal fiume stesso, le altre di Alfredo Chaves, Antonio Prado e Guaporé, nella quale ultima predomina la nazionalità italiana.

Nella regione nord-ovest, verso il confine con la Repubblica Argentina, a poca distanza dalla città di Cruz Alta, è sorta da pochi anni la colonia Jjuhy, che in questi ultimi tempi ha ricevuto un grande impulso, specialmente per opera degli agricoltori italiani.

Il resto dell'altipiano è occupato dai *Campos*, vaste regioni coperte di pascoli ricchi di bestiame bovino, di cavalli e di muli, al cui allevamento attendono, quasi esclusivamente, i Brasiliani.

I *Campos* sono molti: ad est quello da Vaccaria, a ponente quelli do Meio, Comprido, do Bugre Morto, de Nonohay, de Santo Angelo, de Morro Pellado, das Missoes ed altri. L'altipiano raggiunge la sua massima altezza nei *Campos* da Vaccaria con 1100 metri sul livello del mare.

Nel versante sud della Serra Geral, fino a raggiungere la pianura, si trovano i seguenti nuclei, alcuni dei quali costituiscono oggi degli importanti municipi: Tres Forquilhas (Tedeschi); Marquez do Herval (Italiani); Villa Nova (Italiani); Noya Petropolis (Tedeschi, Italiani); Estrella (Tedeschi); Monte Alverne (Tedeschi); Santa Cruz (Tedeschi); Santo Angelo (Tedeschi, Polacchi e Russi); Silveira Martins (Italiani); Jaguary (Polacchi, Austriaci, Italiani, Tedeschi); ed altri centri coloniali di minore importanza.

Nella zona centrale dello Stato sorgono le città di Porto-Alegre, Rio Pardo, Cachoeira, Santa Maria da Bocca do Monte, Alegrete, Uruguaiana.

La parte meridionale di esso, conosciuta generalmente sotto il nome di *Campanha*, è una vasta pianura, interrotta, verso l'est, dalle ramificazioni della Serra Geral, che prendono i nomi di Serra do Herval, da Encruzilhada, de Caçapava, dos Tapes, das Asperezas, e da varie serie di colline (*coxilhas*).

A levante si stende la laguna dos Patos, la cui lunghezza è calcolata a 264 chilometri e la larghezza massima a 50, e, a mezzogiorno di essa, quella minore di Mirim, congiunta alla prima per mezzo del canale di S. Gonçalo, sulla riva destra del quale si trova la città di Pelotas. Oltre questa città, nella regione sud esistono pure le seguenti: Rio Grande, Bagé, S. Gabriel, Santa Anna do Livramento, Jaguarão ed altre minori.

Nella *Campanha* la maggior parte del territorio è destinata all'allevamento del bestiame; però vi sono zone fertilissime coltivate a cereali ed in qualche luogo anche a vigneti. Questa regione è la più ricca di minerali, che abbondano particolarmente nei territori dei Municipi di Lavras, Encruzilhada, S. Sepé e Caçapava.

II. — Cenni descrittivi: clima, razze e nazionalità, religione, lingue e colonie straniere.

Clima. — Il clima è temperato in tutto il territorio dello Stato; sull'altipiano la temperatura è più bassa, ma di rado gela.

Il vento delle Ande, che prende il nome di Minuano, si fa sentire qualche volta durante l'inverno e mantiene per alcuni giorni una temperatura fredda, che, però, discende raramente sotto i 5 gradi.

Le stagioni non sono regolari: in alcuni anni il caldo incomincia in novembre e dura fino a marzo; in altri, invece, il dicembre è piovoso e si mantiene relativamente fresco. Esse sono così divise: estate (gennaio, febbraio e marzo); inverno (luglio, agosto e settembre); autunno (aprile, maggio e giugno); primavera (ottobre, novembre e dicembre); le due prime sono le più pronunziate.

Il paese è sano e la malaria vi è sconosciuta, anche nelle vicinanze dei fiumi e delle lagune. Le malattie predominanti sono i reumatismi, quelle degli organi respiratori e digestivi e le febbri tifoidee, le quali, sebbene assumano qualche volta un carattere epidemico, tuttavia presentano quasi sempre forme meno gravi che nei paesi d'Europa. La tisi è la malattia più comune e quella che dà la più alta percentuale alla mortalità.

Razze e nazionalità. — Il territorio di questo Stato era, originariamente, abitato da differenti tribù, tutte appartenenti ai Tupis do Sul o Guarany, fra le quali primeggiavano quelle dei Patos, Charruas, Minuanos, Guaycanas e Tapes. Popoli selvaggi, che non avevano idea alcuna di leggi, nè di sottoscrizione ad autorità qualsiasi; indolenti, imprevidenti e brutali. Non conoscevano nessuna industria, eccettuata la fabbricazione di una bevanda alcoolica che estraevano da frutta selvatiche, ed il solo prodotto che coltivavano era la mandioca.

Il principale alimento veniva loro fornito dalla caccia e, quando una zona era esaurita, andavano vagando in un'altra, ciò che dava luogo a continue lotte fra le diverse tribù. La loro civiltà, anche al tempo della scoperta del paese, era quella della pietra, poiché di pietra o di legno erano fatti tutti i loro strumenti e non conobbero il ferro ed il rame se non quando vennero a contatto coi Portoghesi.

Gl'Indianì si sottomisero soltanto all'influenza dei Gesuiti spagnuoli, i quali, con 100,000 di quei selvaggi, quasi tutti della tribù dei Tapes, fondarono le sette missioni dell'Uruguay. Queste prosperarono dal 1631 fin verso il 1800, nella quale epoca furono conquistate dai Portoghesi e decadvero rapidamente, perchè gl'Indianì, malcontenti dei nuovi governanti, passarono nel Paraguay o si dispersero nelle più remote località del Rio Grande. Se ne trovano ancora in diversi municipi, in uno stato di relativa civiltà. Nelle vicinanze di Nonohay ne vivono alcune centinaia e nei campi della Vaccaria esistono in numero abbastanza rilevante i discendenti della tribù dei Guaycanas, conosciuti sotto il nome di Bugres, che, fino a trent'anni fa, occupavano il territorio dell'attuale municipio di Caxias, il quale viene tuttora designato dai coloni col nome di Campo dos Bugres, storpiato in Campo dei Bulgari.

La popolazione di questo Stato era calcolata, nel 1890, a 897,455 abitanti e si divideva come segue rispetto alla razza: bianchi 629,690; discendenti da Indiani 48,038; neri 77,876; meticci 141,851. La divisione per razze e per nazionalità non è data dal censimento eseguito nel dicembre 1900.

Religione. — La religione predominante è la cattolica; pochi sono i protestanti e gli anglicani. Non v'è religione di Stato ed è libero l'esercizio di qualsiasi culto.

Lingue. — La lingua del paese è la portoghese; ma nelle scuole s'insegnano il francese, il tedesco e l'inglese.

Colonia straniera. — L'elemento tedesco è il più importante fra quelli di origine straniera, i quali, insieme all'indigeno, costituiscono la grande famiglia riograndense e non erano non meno di 200,000 persone, tutte naturalizzate brasiliene e considerate tali anche dal Governo della madre patria, ad eccezione di poche, forse un migliaio, che hanno conservato la loro cittadinanza mediante dichiarazione fatta dinanzi all'Autorità consolare nei primi dieci anni della loro residenza in questo Stato. All'elemento tedesco segue l'italiano, che, sebbene sia, forse, eguale di numero, è meno importante del primo in fatto di commerci e d'industrie e nella vita politica del paese.

L'immigrazione tedesca cominciò nel 1824 e fu più favorita della nostra, non soltanto per la maggior fertilità dei terreni ottenuti, ma anche, e soprattutto, per la loro posizione, generalmente meno discosta dalla capitale e più vicina ai fiumi navigabili. Oltre di ciò, parecchi fra i principali nuclei tedeschi godono da circa un ventennio del beneficio delle comunicazioni ferroviarie, come S. Leopoldo, Novo Amburgo, Cruz Alta, e presto un altro ancora, quello di Santa Cruz, sarà legato alla ferrovia Porto Alegre-Uruguiana mediante un apposito tronco.

Il grosso dell'immigrazione italiana è stato, invece, confinato sull'alti-

piano, in terreni generalmente non ubertosi, lontani dai corsi d'acqua navigabili, e la strada ferrata, tante volte promessa e che dovrebbe legare i Municipi di Garibaldi, Bento Gonçalves e Caxias con la capitale, non ha avuto, finora, principio d'esecuzione; ciò nonostante, i nostri contadini hanno acquistato, in pochi decenni, una posizione superiore a quella di tutte le altre nazionalità per la quantità e la varietà dei prodotti.

Alla popolazione di origine tedesca spetta il primato, anche sull'indigena, negli affari commerciali ed industriali; anzi si può dire che ad essa appartenga tutto quanto havvi d'importante in questi due rami dell'attività umana. E si comprende che così debba essere, poichè la nostra immigrazione cominciò molto più tardi e fu quasi esclusivamente di agricoltori. Di capitali italiani ne entrarono ben pochi e quelli che si formarono e vanno formandosi qui, non sono ancora abbastanza rilevanti per darsi alle grandi imprese e si limitano, quindi, ad alimentare le piccole industrie e a dar vita ad ogni specie di commerci minimi, pei quali gl'Italiani hanno delle preziose attitudini, fra cui un'insuperabile parsimonia ed una rara perseveranza nella via intrapresa, ne siano pur modesti i risultati.

Intellettualmente anche le colonie tedesche progrediscono poco e le loro scuole, eccettuate quelle dei centri maggiori, sono pressochè nelle stesse condizioni delle nostre, per nulla soddisfacenti. In esse, però, esiste quello spirito di disciplina e di solidarietà che, disgraziatamente, manca nei nostri connazionali e la tendenza ad associarsi è molto più spiccata che fra questi ultimi, sicchè non vi è nucleo, per piccolo che sia, che non abbia le sue società ricreative, di musica e di tiro a segno. Soprattutto i *Schützenvereine* sono istituzioni che i nostri dovrebbero imitare; ed è per la difesa organizzata da esse che le colonie tedesche nulla ebbero a soffrire durante l'ultima rivoluzione, poichè nessun rivoltoso osò molestarle, mentre i centri abitati dagli Italiani rimasero, per mesi interi, alla mercè di facinorosi, fatta eccezione di un solo, quello di Antonio Prado, a difesa del quale si formò un drappello comandato da un nostro ex-militare.

L'emigrazione dalla Germania per il Brasile fu proibita nel 1859 e permessa nuovamente, per gli Stati meridionali, nel 1896. Dal 1889 al 1901 entrarono nello Stato di Rio Grande del Sud soltanto 8647 immigranti tedeschi; mentre gl'Italiani entrati nel medesimo periodo di tempo furono 35,249.

Qui appresso sono indicati i principali nuclei fondati dai Tedeschi e gli anni della loro fondazione:

Feitoria Velha (1824), da cui ebbe origine la città di S. Leopoldo; Santa Cruz (1849); Mundo Novo (1850); Conventos (1853); Mariante Silva ed Estrella (1854); Maratá (1856); Santa Maria da Soledade e Santo Angelo

(1857); Nova Petropolis e S. Lourenço (1858); Rio Pardense (1859); Monte Averne e Teutonia (1860).

Le città di S. Leopoldo, Taquara do Mundo Novo, Santa Cruz, Estrella sono abitate quasi esclusivamente da Tedeschi, ed in numero predominante essi sono pure nelle città di Lageado e di Cruz Alta.

I principali articoli di produzione sono: mandioca, grãnturco, riso, fagioli, patate, canna da zucchero, tabacco e strutto (*banha*). Questi due ultimi sono i principali articoli che vengono esportati per gli altri Stati del Brasile.

L'immigrazione portoghese, negli ultimi decenni, fu più di commercianti e di operai che di agricoltori, e questi si dedicarono non alla colonizzazione propriamente detta, ma piuttosto alle piccole coltivazioni nelle vicinanze delle città. I Portoghesi, sia negli affari commerciali, sia nei bancari, occupano una buona posizione rispetto alle altre colonie.

Gli Spagnuoli sono numerosi specialmente nel mezzogiorno dello Stato ed ivi costituiscono l'elemento straniero più importante, non soltanto nel commercio, ma anche per le estese proprietà che possiedono.

Polacchi e Russi ammontano a qualche migliaio e quasi tutti sono dediti all'agricoltura; non formano, però, dei nuclei a sé, bensì vivono mescolati a Tedeschi ed Italiani, nei vari centri fondati da coloni di queste due nazionalità.

L'Austria ha in questo Stato un rilevante numero di agricoltori polacchi e trentini sparsi un po' dappertutto; gli ultimi, eccellenti lavoratori (ciò che non si può dire dei polacchi), si confondono con gli italiani, coi quali hanno comune la lingua, e con essi rivaleggiano nella coltivazione della vite.

La colonia inglese è piccola e si compone di qualche negoziante, di pochi commessi di commercio, degli impiegati delle succursali della *London and Brazilian Bank* e di qualche altro che è addetto alle varie Compagnie di strade ferrate: in tutto circa un centinaio.

III. — Ordinamento amministrativo e giudiziario; finanze; istruzione.

Ordinamento amministrativo. — Il territorio dello Stato si divide in 66 municipi, a capo di ognuno dei quali sta un intendente, che è coadiuvato da un Consiglio, la cui competenza è limitata alla fissazione delle rendite e delle spese, e da uno o più subintendenti nominati dall'intendente. Questi ed i membri dei Consigli municipali sono eletti per suffragio diretto e durano in carica cinque anni.

Ordinamento giudiziario. — Le funzioni giudiziarie sono esercitate da un tribunale superiore che risiede nella capitale, dai giudici di comarca, dai giurì e dai giudici distrettuali. Il tribunale superiore è composto di sette giudici nominati dal Presidente dello Stato fra i giudici di comarca, per ordine di anzianità. Ad esso spetta di decidere sui conflitti di giurisdizione fra le autorità giudiziarie o fra queste e le amministrative. Giudica in ultima istanza le cause in grado d'appello, in materia civile e penale, e le cause promosse contro il Governo dello Stato. I giudici di comarca sono pure nominati dal Presidente dello Stato, previo un esame di concorso davanti al Tribunale superiore. Essi giudicano in primo grado le cause civili di valore superiore a *reis* 500,000 ed in appello quelle decise dai giudici distrettuali.

Il territorio dello Stato è diviso in 32 comarche ed ogni comarca ha giurisdizione su uno o più municipi; vi sono poi tanti giudici distrettuali quanti sono i distretti in cui è diviso ciascun municipio.

Finanze dello Stato. — Le entrate e le spese ordinarie dello Stato relative all'ultimo quinquennio sono indicate nel prospetto che segue:

A N N I	ENTRATE	SPESA	AVANZO
1897.	Milreis 9,635,516	Milreis 7,971,695	Milreis 1,663,821
1898.	10,819,718	10,256,696	563,022
1899.	11,093,249	10,502,022	596,227
1900.	10,083,124	8,774,420	1,308,704
1901.	8,835,133	8,384,646	450,487

Per l'esercizio 1901 era stata preventivata una rendita di *milreis* 9,758,800, ma quella realmente conseguita fu di *milreis* 8,835,133;547. La differenza in meno di *milreis* 923,666;453 fra il reddito preventivato e il reddito realizzato fu principalmente causata dalla notevole diminuzione delle tasse sull'esportazione e sulle trasmissioni di proprietà.

Infatti, nel 1901, il valore ufficiale dei prodotti esportati fu complessivamente di *milreis* 44,128,912, mentre nell'anno precedente era stato di *milreis* 50,034,171, con una differenza in meno, nel 1901, di *milreis* 5,905,259, vale a dire di circa sette milioni di lire.

Per quanto riguarda gli stabili, devesi osservare che i prezzi dei fabbricati diminuirono della metà, e più ancora quelli dei terreni.

La *Companhia Territorial Porto Alegrense* ha venduto all'incanto, durante il 1901, terreni di sua proprietà per un terzo del valore che avrebbe potuto ricavarne tre o quattro anni or sono.

Mettendo a confronto le rendite del 1900 con quelle del 1901, risulta che in quest'ultimo anno lo Stato introitò *milreis* 1,247,990;910 meno che nel precedente. La spesa ordinaria fu, nel 1901, di *milreis* 8,384,646;509 e la straordinaria di *milreis* 1,353,028;147; in totale *milreis* 9,737,674,656. Alla prima si provvide con i proventi ordinari ed alla seconda mediante prelevamenti sugli avanzi degli anni precedenti, previamente autorizzati dall'Assemblea dei Rappresentanti.

Dal prospetto che segue appariscono i titoli delle diverse spese:

TITOLI DELLE SPESE	S P E S A	
	parziale	totale
Assemblea dei Rappresentanti (indennità giornaliera ed altre spese)	Reis	Reis
Assegno al Presidente dello Stato . . . . .	....	79,497,870
Segreteria di Stato per gli affari interni . . . . .	....	37,727,169
Istruzione pubblica	131,246,128	
Brigata militare	1,729,066,909	
Giustizia	1,362,884,152	
Sanità pubblica	815,399,000	
Polizia	73,123,754	
Illuminazione	487,997,728	
Giunta commerciale	488,640	
Sovvenzioni a pie istituzioni	15,301,996	
Segreteria di Stato del Tesoro	212,205,053	4,827,713,360
Uffici statuali delle imposte	259,242,249	
Collektorie	608,451,083	
Diverse	350,651,575	
Interessi del debito	41,893,246	
Ammortizzazione del debito	516,013,940	
Pensioni	203,292,570	
Eventuali	161,775,602	
Residui passivi dell'ultimo esercizio	93,790,884	
Segreteria di Stato per le opere pubbliche	133,617,380	2,373,728,514
Servizio delle terre e colonizzazione	435,626,548	
Telegrafo	259,168,679	
Opere pubbliche	88,712,278	
Contributo per la repressione del contrabbando (!)	227,596,327	1,011,103,832
	....	54,875,773
Totalle delle spese ordinarie . . . . .	....	8,384,646,509
Supplemento di spesa per la Brigata militare	745,453,154	
Mantenimento dei Corpi provvisori della Brigata militare	603,413,993	
Esami di licenza degli istituti secondari	4,161,000	
Totalle delle spese straordinarie . . . . .	....	1,353,028,147
Totalle generale . . . . .	....	9,737,674,656

(1) Il Governo dello Stato riceve da quello federale una sovvenzione di contos 400 per questo servizio.

La brigata militare ed i corpi provvisori della medesima, sparsi su vari punti del vasto territorio dello Stato, ed in particolar modo verso i confini con la Repubblica dell'Uruguay, gravarono sul bilancio per *contos* 2720, vale a dire per circa un terzo delle spese ordinarie.

Gli interessi pagati ammontarono a *reis* 516,013,940, compreso quello del 7 per cento in oro, garantito alla strada ferrata dalla capitale a Novo Amburgo, sempre passiva.

Il debito dello Stato al 31 dicembre 1901 era di *contos* 3702, costituito come segue:

Obbligazioni dei moli di Rio Grande, al 6 per cento. <i>Milreis</i>	671,000
Id. per l'acquisto di terreni (1), al 6 per cento »	339,000
Id. per miglioramenti al fiume S. Gonçalo, al 6 per cento »	196,700
Id. prestito del 1881, al 6 per cento »	302,000
Id. prestito del 1893, al 6 per cento »	931,000
Id. prestito al 5 per cento »	804,500
Debiti diversi senza interessi »	58,080
Debiti in conto corrente, al 7 per cento. »	400,000
<hr/>	
Totale . . . <i>Milreis</i>	3,702,280

Al 30 aprile 1902 il debito era ridotto a *milreis* 3,661,250.

Nel bilancio preventivo per l'anno 1903 l'entrata fu calcolata a *reis* 9,169,166,660 e la spesa a *reis* 9,124,529,984.

L'Assemblea dei Rappresentanti dello Stato, alla chiusura dei suoi lavori nei primi giorni di novembre 1902 (le sessioni durano due mesi per ciascun anno), autorizzò varie spese straordinarie, che interessavano il paese in generale ed in particolar modo le colonie agricole, poiché miravano principalmente a facilitare le relazioni commerciali.

Le più importanti di queste autorizzazioni furono le seguenti:

1º Prelevamento di 800 *contos di reis* sull'avanzo della gestione del 1902, da impiegare nella costruzione di strade e di ponti, in diversi nuclei coloniali;

2º Esecuzione delle operazioni di credito necessarie per far fronte alla garanzia dell'interesse del 4 per cento, accordata dal Governo sul capitale che sarà impiegato nella costruzione della strada ferrata da Novo Amburgo a Caxias, in conformità del contratto stipulato con gli attuali concessionari;

(1) Questo prestito fu emesso in origine allo scopo di facilitare al Governo l'acquisto di terreni dai grandi proprietari, ma non ebbe, in realtà, tale destinazione.

3º Prestito, all'interno od all'estero, per essere destinato a servizi e miglioramenti straordinari, di lire sterline 1,000,000, o l'equi-valente in moneta brasiliiana, al tasso del 5 per cento annuo, da ammortizzarsi in una misura non eccedente l'1 1/2 all'anno.

Un'altra decisione presa dall'Assemblea dei Rappresentanti nella sessione del 1902 interessa in modo particolare i centri agricoli, ed è quella con cui il Governo è stato autorizzato ad imporre un'imposta sui beni immobili rurali in ragione del 0.2 per cento del loro valore reale e di 10 *reis* per ettaro, alla condizione di diminuire le tasse sull'esportazione, a misura che sarà iniziata la riscossione dell'imposta fondiaria; mentre, finora, la tassa sui prodotti esportati era la sola che colpiva gli agricoltori, se si toglie quella di focatico, di spettanza dei municipi, e che in media è di *reis* 10,000 per ogni famiglia.

La nuova imposta non costituirà un onere gravoso per i coloni, purché sia mantenuta la promessa — e lo sarà senza dubbio — della soppressione graduale delle tasse di esportazione ora in vigore (1).

Il Presidente dello Stato, nel messaggio con cui ha presentato all'Assemblea dei Rappresentanti il progetto della nuova imposta, osserva appunto che i coloni, ed in generale i possessori dei terreni, non ne risentiranno un gran danno.

Infatti, egli dice, se si suppone un complesso di terreni coltivati del valore di cinque *contos di reis* e dell'estensione di 50 ettari, la tassa sarà di *reis* 10,000 sul valore e di 500 sull'area; in tutto, cioè, di *reis* 10,500. Limitata a questa misura, essa non rappresenterà che un'insignificante diminuzione della rendita del produttore, o un piccolo aumento delle spese generali di conservazione della proprietà.

Istruzione. — Il territorio dello Stato è diviso in sette circoscrizioni scolastiche, ognuna delle quali ha a capo un ispettore. Nella capitale risiede un ispettore generale.

Le scuole elementari governative sono 903 e presentemente ne funzionano 780, con una popolazione scolastica di 34,639 alunni. Nelle principali città furono, in questi ultimi anni, creati degli istituti di insegnamento primario complementare (collegi distrettuali) ed a Porto Alegre funziona una scuola normale. Vi sono inoltre un ginnasio governativo, una scuola d'ingegneria, una di medicina e l'Accademia di diritto. Sparse per tutto il terri-

(1) Le tasse sull'esportazione variano dal 1/2 al 10 per cento: i prodotti delle industrie manifatturiere sono generalmente tassati il 4 per cento del valore ufficiale e quelli dell'agricoltura in generale il 6 per cento, eccettuato il tabacco che paga il 10 per cento. Pagano pure il 10 per cento i cuoi e gli altri prodotti bovini.

torio dello Stato esistono molte scuole private, nelle quali s'impartisce l'istruzione primaria e secondaria. Si può calcolare che nel 1901 siano state frequentate da 18,825 alunni.

IV. — Agricoltura e pastorizia.

Colture agrarie. — La ricchezza principale dello Stato consiste nella pastorizia e nell'agricoltura; circa la metà del suolo è a pascoli e l'altra metà in parte a foreste ed in parte coltivata. I terreni coltivati rappresentano, nel loro insieme, una porzione molto minore di quella coperta da foreste, ma vanno aumentando di anno in anno, benché lentamente, e di altrettanto si restringe la zona boschiva, poichè è in essa che si trovano la maggior parte dei nuclei coloniali di antica e di recente fondazione. Si calcola che lo Stato possiede circa 2000 leghe quadrate di foreste, ossia chilometri quadrati 87,120 (1), e soltanto quelle della regione nord, verso il fiume Uruguay, misurano 660 chilometri di lunghezza e da 60 a 66 di larghezza. Nei boschi dell'altipiano i tipi di piante predominanti sono: il pino, che arriva fino a 40 metri di altezza e l'ipè (Tecona Ipè); nella regione centrale il lauro (Cordia eccelsa), l'augico (Acacia riparia); in quella del sud il cedro (Cedrela brasiliensis); l'açonta-cavallo (Luhea grandiflora); la canjeirana (Cabralia canjeirana).

Riguardo all'agricoltura ed alla pastorizia, il territorio di questo paese si può dividere in tre regioni, trascurando quella marittima, che si stende lungo la costa sabbiosa dell'Oceano ed è di poca importanza, così per l'una come per l'altra delle due sudette grandi industrie:

1º altipiano situato nella parte settentrionale dello Stato, costituito da un grande numero di *campos* (2), i più importanti dei quali sono quelli di Cima da Serra, Vaccaria, Passo Fundo, Nonohay, Palmeira;

2º regione montuosa, che si stende principalmente sugli scaglioni che conducono dall'altipiano alla pianura;

3º pianura, che comprende la parte centrale e meridionale dello Stato ed è limitata, a nord, dai fiumi Jacuhy, Vaccacahy ed Ibicuhy.

Nella prima regione predominano le colonie italiane; nella seconda le tedesche e quelle di popolazione mista, eccettuata Silveira Martins, abitata esclusivamente da nostri connazionali. La terza regione, conosciuta comunemente col nome di Campanha, è quasi interamente destinata all'alleva-

(1) Una lega quadrata equivale a mq. 43,560,000.

(2) Vaste estensioni utilizzate per l'allevamento del bestiame ed in parte trasformate in terre coltivate per opera di agricoltori stranieri, le quali ultime costituiscono delle grandi oasi nell'immensità dei *campos*.

mento del bestiame, e conta pochi centri coloniali e di scarsa importanza, come Marianna Pimentel, Barão do Triunfo, São Feliciano, São Lourenço, Maciel, Faccioli.

La fertilità varia secondo le zone. In generale si può dire che la parte orientale dell'altipiano, dove sono situate la maggior parte delle colonie italiane, non è molto fertile, ad eccezione di alcune località, come, ad esempio, il nucleo Guaporé e qualche altro che si trova nelle valli dei fiumi, specialmente di quello das Antas.

Fertilissima invece è la parte occidentale dell'altipiano, nella quale si trovano le colonie Ijuhy e Guarany, ed egualmente fecondo è il suolo dei municipi di Santo Angelo e di Palmeira, ove sono disponibili vasti terreni di proprietà del Governo e di privati; eccezionalmente fertile è, poi, tutta l'estrema zona settentrionale dello Stato verso il fiume Uruguay.

Fra le regioni colonizzate, la seconda, quella che ho chiamato montuosa, è indubbiamente la migliore, poiché le sue terre, oltre che contenere abbondanti depositi organici delle selve, sono ricche di elementi minerali, sostanze calcaree e fosfati, mentre nelle colonie italiane dell'altipiano abbondono la trachite e le rocce feldspatiche ignee.

Per farsi un'idea della fertilità delle colonie tedesche, basta dire che in esse esistono dei terreni che danno granturco fin dal 1835, senza aver mai ricevuto la benché minima quantità di concime. A questo proposito giova notare che nessun colono usa concimare la terra; quando essa è esausta, è lasciata riposare per parecchi anni, fino a che sia coperta di arbusti, che, giunti ad una certa altezza, vengono tagliati e bruciati, ed in questo modo il suolo riacquista forza e può sopportare nuove colture. Però, se tale sistema sarà possibile ancora per molto tempo, poiché non mancano terreni da sostituire a quelli diventati sterili, verrà il momento in cui i coloni dovranno adottare metodi più razionali e più consoni alle regole di una buona economia rurale.

La terza regione è costituita da pascoli ed è ricca di minerali. In essa l'agricoltura non è esercitata su larga scala, bensì limitata ai bisogni locali, sebbene i terreni lungo il confine meridionale sieno di una fertilità da potersi paragonare a quella delle migliori terre dell'Argentina e dell'Uruguay.

Il territorio dello Stato di Rio Grande do Sul è adatto a tutte le colture del mezzogiorno dell'Europa, poiché la media annuale della temperatura oscilla fra 18 e 19 centigradi, secondo le altitudini.

Le sole piante indigene sono il granturco e la mandioca. Quest'ultima era coltivata anche dagli aborigeni; tutte le altre sono state importate qui, come negli altri paesi dell'America del Sud.

La coltura cui si applicarono gl'immigranti portoghesi delle Azzorre, che

furono i primi agricoltori venuti a stabilirsi nel Rio Grande, è quella del frumento, e nel 1805 cominciò l'esportazione di questo cereale per il Portogallo, ma pochi anni dopo la produzione decrebbe e fu gradatamente abbandonata.

Insieme al frumento si coltiva l'orzo; senonchè l'agricoltura in generale fu totalmente paralizzata dalla rivoluzione del 1835, che durò per dieci anni, e soltanto più tardi ricevette un poderoso impulso dai coloni tedeschi. I principali prodotti sono: granturco, frumento, orzo, segala, avena, fagioli, riso, mandioca, patate irlandesi e dolci, amendoim, canna da zucchero, tabacco, erba mate, fave, lenticchie, piselli, vino, lino, canapa; ed i più importanti per i coloni italiani: granturco, vino, frumento, riso, fagioli, patate dolci e, nelle regioni più calde, canna da zucchero.

Nelle nostre colonie abbondano pure varie qualità di frutta (mele, pere, pesche, susine), ma codesto è un prodotto che va quasi totalmente perduto per mancanza di mezzi rapidi di trasporto.

— **Principali prodotti agricoli (1).** — *Granturco.* — La coltura più estesa è quella del granturco, il quale cresce in tutto il territorio dello Stato e dà in media da 50 a 60 ettolitri all'ettaro.

Oltre che all'alimentazione domestica, serve anche a quella dei cavalli e dei muli in sostituzione dell'avena; ma il suo impiego più importante è l'ingrassamento dei maiali, il cui prodotto maggiormente rimunerativo è lo strutto, che è facilmente trasportabile, mentre l'esportazione del predetto cereale non può aver luogo, a causa del poco valore che rappresenta, se non dalle colonie più vicine alla capitale e che sono con essa in diretta comunicazione per mezzo di vie fluviali.

Infatti il prezzo del mais varia su questa piazza da 4 a 6 mila *reis* il sacco di 60 chilogrammi e lo supera soltanto eccezionalmente e per breve durata, mentre il trasporto dai diversi nuclei dell'altipiano fino a Porto Alegre costerebbe quasi altrettanto.

Il granturco dà due raccolti, uno nei primi mesi dell'anno ed il secondo in maggio e giugno.

La prima seminagione si fa in settembre o in ottobre e la seconda in gennaio o febbraio.

Frumento. — Viene largamente coltivato nelle colonie italiane: quelle di Caxias, Bento Gonçalves, Alfredo Chaves, Silveira Martins, ne producono quantità rilevanti. Importante ne è pure la coltivazione nelle colonie Ja-

(1) Questi cenni sono ricavati da informazioni fornite dal signor Giuseppe Paldaof, direttore della Stazione agronomica statuale e dalle notizie sull'agricoltura contenute nel libro *Rio Grande do Sul*, di Gustavo Königswald.

guary ed Ijuhy, dove va sempre più estendendosi. Rende da 30 a 40 ettolitri all'ettaro.

Sventuratamente anche questo prodotto è poco rimunerativo a causa della concorrenza delle farine provenienti dall'Argentina, per vincere la quale bisognerebbe ricorrere alla grande coltura, possibile soltanto in vaste estensioni piane, vale a dire, pel Rio Grande, nelle zone dei *campos*, dove, però, non sono molte le terre adatte alla coltivazione di questo cereale. I mesi più propizi per la seminagione sono il maggio ed il giugno; la raccolta ha luogo in dicembre od in gennaio.

Segala, orzo ed avena. — Vengono coltivati a preferenza dai coloni tedeschi e polacchi.

Grano delle Canarie (alpiste). — È coltivato nella regione meridionale dello Stato e soprattutto nei municipi di Encruzilhada e Piratiny e se ne fa una discreta esportazione per la regione settentrionale del Brasile.

Riso. — La coltura del riso va sempre più estendendosi e si può dire che ora sia sufficiente a soppiare ad un terzo del consumo locale.

Ci sono delle plaghe che danno un prodotto eccellente, che può reggere al confronto con quello del Piemonte; soltanto viene rovinato nella brillatura per la mancanza di macchinari perfezionati. La seminagione si fa in settembre o in ottobre e la raccolta dopo 5 o 6 mesi.

Fagioli. — I fagioli, insieme al riso ed alla farina di mandioca, costituiscono il principale alimento della bassa popolazione brasiliana e dei vecchi coloni tedeschi. La qualità nera chiamata *preto de Porto Alegre* è coltivata specialmente nelle colonie tedesche, perchè esige terreni fertili, mentre i coloni italiani si attengono alle varietà bianche o rosse, che sono meno esigenti e resistono alla siccità più del fagiolo nero.

Il fagiolo rende in media da 16 a 20 ettolitri per ettaro, ed i mesi più propizi per la piantagione sono agosto e settembre. Le qualità coltivate dai coloni italiani si piantano da settembre a tutto gennaio.

Patate — Si piantano due volte all'anno e producono persino 30 mila chilogrammi all'ettaro. La patata inglese viene coltivata di preferenza nelle colonie tedesche ed è largamente esportata nel nord Brasile, specialmente da S. Leopoldo e da Novo Amburgo, situate a poca distanza da Porto Alegre, con cui sono unite per mezzo di una ferrovia.

Il colono italiano ne pianta quanto basta ai suoi bisogni, perchè non potrebbe esportare l'eccedenza, essendo molto difficile la conservazione dei tuberi e carissimo il trasporto.

Piselli, fave, lenticchie, ceci. — Sono coltivati su piccola scala.

Canna da zucchero. — Cresce nelle regioni basse ed i coloni italiani ne piantano grandi quantità nei nuclei situati presso il Rio das Antas, a 889

Santo Antonio da Patrulha, a Jaguary, Ijuhy e Silveira Martins. La zona più adatta alla sua coltura è quella dell'alto Uruguay, ma si può dire che dà risultati soddisfacenti in tutte le colonie dell'altipiano e della regione montuosa. Serve quasi esclusivamente alla fabbricazione dell'acquavite (cachaça), e di un dolce chiamato *rapadura*, di cui si fa larga esportazione al nord.

La canna da zucchero del Rio Grande contiene in media dal 15 al 18 per cento di zucchero.

Tabacco. — È uno dei più importanti prodotti delle colonie tedesche: Santa Cruz e Crûz Alta ne producono grandi quantità.

Caffè. — Cresce al nord, verso il fiume Uruguay, nella valle di quello das Antas, a Santo Antonio da Patrulha; ma, finora, la sua coltura è fatta soltanto a modo di esperimento; però si afferma che è suscettibile di prendere un grande sviluppo nelle regioni più calde dello Stato.

Mandioca (Manihot utilissima). — È coltivata, principalmente, dagli indigeni e dai coloni tedeschi e polacchi. Vegeta in qualunque terreno e non richiede cure; si pianta da agosto a tutto novembre, fiorisce in autunno e subito dopo la fioritura le radici sono utilizzabili. Lavate e mondate, sono sottoposte alla macinazione in molini primitivi e la farina grossolana che se ne ottiene è collocata in grandi canestri di bambù, e dopo averne spremuto il succo velenoso; che contengono i tuberi di questa pianta, viene seccata nei forni e convenientemente stacciata. Così preparata, la si pone in commercio e se ne fa una larga esportazione non soltanto negli Stati brasiliani del nord, ma anche nell'Uruguay e nell'Argentina. Una pianta di mandioca dà fino a 30 chilogrammi di tuberi di varia lunghezza, che qualche volta raggiunge 50 e perfino 80 centimetri.

Una varietà importante della mandioca è l'aipin (manihot aipi), chiamata dolce perchè non contiene succhi velenosi.

Amendoim. — È una pianta oleosa, i cui frutti crescono sotto terra, una specie di arachide (*Arachis hypogaea*). Preferisce i terreni sabbiosi; viene piantata in settembre e raccolta in marzo od aprile. L'olio che se ne ritrae serve per l'illuminazione, e la bacca spremuta, nonchè la parte superiore della pianta (fusto e foglie) costituiscono un eccellente alimento per gli animali bovini, pei cavalli e pei muli.

Erba-mate (*Ilex paraguayensis*). — Cresce in quasi tutti i municipi dello Stato, ma principalmente in quelli di Santa Cruz, Passo Fundo, Rio Pardo, Dores de Camaquam, Santa Maria, Palmeira, Lageado, Taquary, nelle colonie Barão do Triunfo e Marianna Pimentel, ed in tutto il restante della Serra do Herval. Essa è data da alberi dell'altezza di 6 a 10 metri, che formano dei boschi interi chiamati dagli indigeni « Hervâes ». La raccolta

dura dal maggio all'agosto e settembre ed è fatta da paesani brasiliensi (Herdeiros o Carijneiros).

L'esportazione di erba-mate si è mantenuta quasi stazionaria negli ultimi anni e rappresenta annualmente un valore medio di 240 *contos di reis*.

Vite. — È largamente coltivata dai coloni italiani; anzi, dopo il gran-turco, costituisce per essi la più importante coltura. Però il vino che se ne ricava è, in generale, di qualità molto deficiente e resiste poco al trasporto. L'uva Isabella, che è la specie che più si coltiva, dà un prodotto la cui forza alcoolica media è di 7 gradi e non supera i 9. A tale difetto si rimedia con alcool impuro e, più usualmente, addirittura con l'acquavite estratta dalla canna da zucchero, ciò che rende i vini di questo paese poco gradevoli al palato e per nulla confacenti allo stomaco. Alcuni fra i coloni più intelligenti ed attivi hanno da qualche tempo sostituito od innestato la vite Isabella con altre di provenienza italiana o francese, ma si tratta di tentativi isolati.

Gelso. — Il gelso prospera in tutte le colonie, ma la coltura del baco da seta, più facile qui che in Italia, a quanto assicurano molti contadini che ne fecero la prova, è limitata a piccole quantità, poichè manca qualsiasi stabilimento di filatura.

Allevamento del bestiame. — La principale ricchezza dello Stato è rappresentata dall'industria pastorile, che è esercitata quasi esclusivamente dagli indigeni.

Essa è sviluppissima specialmente nei municipi di Bagé, Uruguayana, Rosario, Cangussù, Cacimbinhas, Caçapava, e Dom Pedrito, ciascuno dei quali conta complessivamente da 200 mila a 500 mila capi, così ripartiti:

MUNICIPI	ANIMALI BOVINI	CAVALLI	MULI	TOTALE
Bagé	500,000	30,000	500	530,500
Uruguayana.	300,000	40,000	2,000	342,000
Rosario	300,000	80,000	3,000	383,000
Cangussù	360,000	18,000	1,000	379,000
Cacimbinhas.	200,000	12,000	500	212,500
Caçapava	225,000	30,000	12,000	267,000
Dom Pedrito	280,000	20,000	1,000	301,000

Seguono i municipi di Alegrete, Livramento, Lavras, Passo Fundo, Quarahy, S. Borja, S. Vicente; ognuno di essi non conta meno di 100,000 capi di bestiame.

Gli animali bovini, per la maggior parte, sono destinati alle *xarqueadas* (1) e soltanto in piccola quantità esportati vivi a Rio de Janeiro ed a Santos. Le più importanti *xarqueadas* esistono nei municipi di Pelotas, Bagé, S. Gabriel, Jaguarão, Cachoeira, Santa Maria, Quarahy e Uruguayan. Una delle più notevoli, soprattutto per la varietà delle conserve alimentari che vi si fabbricano, è quella che porta il nome di Paredão, a poca distanza dalla città di Cachoeira. È di proprietà della Compagnia *Brazilian Extract of Meat and Hide Factory Limited*, fondata nel 1887 a Londra, dove ha la sede, ed il suo capitale effettivo è di lire st. 96,500, diviso in azioni di lire st. 5 ciascuna.

Il prospetto che segue dimostra il numero degli animali bovini macellati nelle *xarqueadas* durante gli anni 1899, 1900 e 1901:

	1899	1900	1901
Santa Maria	11,368	8,375	9,450
Quarahy	22,281	21,305	51,059
Pelotas	152,195	126,094	141,478
Cachoeira	2,612	2,316	7,682
Bagé	61,402	61,906	54,329
Jaguarão	8,478	20,398	13,758
Uruguayan	3,232	27,450	6,038
S. Gabriel	14,872	15,235	16,582
	276,440	283,079	300,376

Che quest'industria sia la più importante dello Stato, risulta chiaramente dal seguente prospetto, nel quale sono messi a confronto i valori complessivi dell'esportazione della carne secca e degli altri prodotti bovini (cuoi, crine, ossa e cenere di ossa, carne conservata in scatole, ecc.) avvenuta negli ul-

(1) Stabilimenti destinati alla macellazione ed alla preparazione della carne secca (*xarque*) e degli altri prodotti bovini: cuoi, crine, ossa, cenere di ossa, ecc.

timi cinque anni con i valori totali di tutti gli altri articoli, sieno agricoli o manifatturieri, esportati dallo Stato di Rio Grande durante lo stesso quinquennio:

ANNI	VALORE dell'esportazione dello <i>xarque</i> e degli altri prodotti bovini	VALORE complessivo della esportazione, esclusa quella dello <i>xarque</i> e degli altri prodotti bovini	VALORE TOTALE dell' esportazione
	<i>Milreis</i>	<i>Milreis</i>	<i>Milreis</i>
1897	28,584,794	24,351,431	52,936,225
1898	37,827,183	14,755,946	52,583,129
1899	31,277,079	26,819,721	58,096,800
1900	31,286,022	18,748,149	50,034,171
1901	24,592,497	19,536,415	44,128,912

Il lavoro delle *xarqueadas* comincia in novembre e finisce in giugno. Oltre lo *xarque*, vi si preparano i cuoi salati e seccati, le lingue salate ed affumicate, la cenere di ossa, ed in qualche stabilimento anche l'estratto di carne e la carne conservata in scatole.

Lo *xarque* è preparato nella seguente maniera: il bue, appena ammazzato, viene dissanguato, scuoia e tagliato in quattro parti e la carne che se ne ricava, dopo essere stata liberata dalle ossa, è salata e lasciata così per 24 ore, poi appesa a delle stanghe ed esposta al sole. Di notte la si ritira, avendo cura di coprirla con delle tettoie mobili per preservarla dall'umidità. Dopo cinque o sei giorni, se il tempo si mantiene bello ed asciutto, lo *xarque* è pronto; quello destinato al consumo locale è spedito alla rinfusa, mentre quello che si esporta viene messo in sacchi di 60 o di 75 chilogrammi. È da notare che le ossa sono adoperate nelle *xarqueadas* come combustibile per le macchine e poascia ridotte in cenere, esportata quasi tutta in Inghilterra, dove è impiegata nella fabbricazione di una specie di porcellana ordinaria.

Cavalli. — Il cavallo riograndense (cavallo crioulo) non conserva nulla della razza spagnuola da cui discende. Però si distingue per una resistenza non comune, ed incrociato con puri sangue dà un buon prodotto (cavallo mestiço), che, se non è, come il crioulo, resistente alle fatiche dei lunghi viaggi, ha certamente forme molto più belle. L'esportazione è nulla, ma viene grandemente utilizzato pei bisogni locali e non v'è famiglia di coloni che non ne possieda qualcuno.

Muli. — All'allevamento dei muli si attende specialmente nei Campos de Cima da Serra ed esso ha un'importanza maggiore di quella dei cavalli.

Fino a pochi anni or sono se ne esportava un grande numero negli Stati di San Paolo e di Minas Geraes. Nelle regioni montuose ed in generale in tutte le colonie agricole è il solo animale che serve al trasporto dei prodotti coloniali.

Animali laniferi. — Abbondano al sud dello Stato, nella Campanha. La pecora indigena dà una lana grossa, la cui produzione, costantemente in aumento, è abbastanza rilevante, come risulta dalle cifre che seguono:

1897.	Chilog.	1,320,032	Milreis	1,161,426
1898.	"	1,499,472	"	1,380,572
1899.	"	2,161,472	"	2,992,443

La sola fabbrica di tessuti Rheingantz di Rio Grande consuma annualmente circa 800,000 chilogrammi di lana nostrana.

Apicoltura e avicoltura. — L'apicoltura è sviluppata specialmente nei municipi di Santa Cruz, Gravatahy, Itaquy, Lageado, Rio Pardo, S. João de Camaquam, Santa Maria, Venanzio Ayres, e nelle colonie Jaguary ed Ijuhy.

Nel quinquennio 1897-1901 si ebbe la seguente esportazione di cera:

1897	Chilog.	44,699	Milreis	132,371
1898	"	38,032	"	111,531
1899	"	55,939	"	152,742
1900	"	47,206	"	?
1901	"	42,61	"	91,613

L'avicoltura non costituisce un'industria a sé; soltanto nelle vicinanze delle città vi attendono alcuni brasiliani e spagnuoli, ma né i coloni italiani, né i tedeschi se ne curano.

I gallinacei sono lasciati vagare pei campi e le uova raccolte, quando se ne presenta il destro, sono vendute ad incettatori, i quali le accomodano in cassette di legno che vengono trasportate a schiena di mulo fino al porto fluviale d'imbarco per Porto Alegre, da dove sono spedite a Santos ed a Rio.

V. — Industrie mineraria e manifattrice.

Industria mineraria. — Nel territorio dello Stato di Rio Grande del Sud esistono molti minerali: principalmente carbon fossile, rame, piombo, oro. La più importante miniera di carbon fossile è quella chiamata « do Arroio dos Ratos », nel municipio di S. Jeronimo, di proprietà della « Companhia Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronimo ». È situata a 20 chilometri dal porto dos Xarqueadas, sul fiume Jacuhy, col quale è unita mediante una ferrovia, e dista circa 60 chilometri dalla capitale. Ha cominciato a funzionare nel 1852; presentemente è aperto un solo pozzo profondo 100 metri, con 40 gallerie, al cui lavoro attendono 90 operai. La produzione media men-

sile nel corrente anno fu di 450 tonnellate, sufficienti alla richiesta attuale, ma si afferma che se ne possono estrarre da 5 a 6 mila tonnellate al mese con un personale più numeroso.

Secondo le esperienze fatte qui, una tonnellata di carbone Cardiff corrisponde a 1.6 tonnellate di carbone nazionale; in realtà è nè più nè meno di una delle nostre inferiori ligniti; di più ha effetti deleteri sui metalli per la presenza di una grande quantità di zolfo.

I prezzi di vendita per ogni tonnellata, a Porto Alegre, sono i seguenti:

1 ^a qualità	reis 25,00
2 ^a qualità	» 20,00
minuto	» 12,00

Le sole miniere di rame in esercizio sono quelle del municipio di Caçapava; di proprietà della « Société de mines de cuivre a Camaquam (Brésil) », che ha sede a Bruxelles. Il materiale estratto, previamente ridotto in grossa arena, viene spedito in Europa.

L'estrazione dell'oro è stata tentata da parecchie Società, ma, finora, senza risultati soddisfacenti, come ho rilevato parlando dei municipi di Dom Pedrito e Lavras.

Nel municipio di S. Gabriel è in esercizio una miniera d'oro, chiamata Bom Retiro, di proprietà di una Società nazionale. Si ricava, in media, 50 grammi d'oro per tonnellata di minerale e la produzione mensile è di 6 chilogrammi. Il prezzo di vendita è di circa 2 *contos di reis* per chilogramma. Vi ha inoltre abbondanza di graniti, marmi bianchi e colorati, ardesia, argilla, gesso, calce.

Industria manifattrice. — Le industrie manifattoriali hanno raggiunto un notevole sviluppo e tendono a progredire, per cui l'importazione di molti prodotti dall'estero diminuisce di anno in anno. Devesi però notare che la maggiore o minore prosperità di molte fra esse, e, per talune, perfino l'esistenza, dipende da una circostanza aleatoria, quella della tassa sul cambio della moneta brasiliiana con l'oro: infatti il cambio agisce a guisa di dazio protettore e quanto più è basso tanto più protegge le industrie del paese. Tre o quattro anni or sono, quando s'aggirava fra i 7 ed i 9 *pences* per un *milreis*, sorsebbero fabbriche di tutti i generi, che, poco dopo, quando salì repentina-mente a 12 *pences*, dovettero sospendere o almeno diminuire la produzione. Finché si manterrà al disotto di 15 *pences* per *milreis*, la maggior parte delle industrie potranno sostenersi; ma se per avventura, ciò che non sembra probabile, sorpassasse quel limite, ben poche riuscirebbero a vincere la concorrenza degli articoli similari che vengono dall'Europa e che sono, generalmente, di qualità superiore ai nostrani.

Le più importanti fabbriche sono quelle di tessuti, di macchine, di casse

forti, di birra, di mobili, di vetture e carri, di scarpe, di saponi, di cappelli di feltro, di conserve alimentari, di vetri. Numerose sono pure le fabbriche di paste alimentari, di candele, di corde, di cappelli di paglia (queste ultime nei municipi di Garibaldi e Caxias). Per la macinazione del frumento v'è un solo mulino a vapore a Rio Grande, il quale non sopperisce che in minima parte al consumo del paese; sicchè la farina continua ad essere importata in grande quantità dalle vicine Repubbliche del Plata; esistono inoltre alcuni stabilimenti per la brillatura del riso, ma difettano di macchine perfezionate. Quasi tutte le industrie, come ho notato altrove, sono in mano di Tedeschi: però il capitale del paese vi è bene rappresentato, e la sola fabbrica importante in cui entra il capitale italiano è quella della *Companhia Tecelagem Italo Brasileira Santo Bechi & C.* a Rio Grande.

A Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande, le città più industriali dello Stato, esistono le seguenti fabbriche degne di menzione:

Porto Alegre. — « *Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense* ». Cominciò a funzionare nel 1893 con un capitale di 1600 *contos*, che due anni dopo fu portato a *contos* 2400. L'area occupata dalla fabbrica e dalle sue dipendenze è di 8702 metri quadrati, e la Compagnia dispone di altri 20,000 metri quadrati per le costruzioni future. Ha 76 telai e 96 macchine per la preparazione della lana, dalla prima operazione della lavatura fino all'ultima della stiratura delle stoffe. Il suo motore ha la forza di 250 cavalli, e, come la maggior parte del macchinario, proviene dalla Germania, dall'Inghilterra e dal Belgio. La fabbrica può produrre 100,000 metri fra panno per l'esercito, panni fini e flanella; 40,000 coperte da letto e 30,000 mantelli americani (*ponchos de pala*) ed altri impermeabili da viaggio, per un valore di 1500 *contos*; essa consuma annualmente circa 300,000 chilogrammi di lana indigena e 20,000 di lana filata straniera. Vi sono occupati 300 operai fra uomini, donne e fanciulli di età superiore ai 12 anni.

« *Companhia Fabril Porto Alegrense* ». Fondata nel 1891; il capitale è di 300 *contos di reis*. Produce specialmente calze e camicie da uomo, a maglia, di cotone e di lana (sistema *Jaeger*). La produzione mensile è di circa 4000 dozzine di calze e camicie. Occupa 160 operai.

« *E. Berta & C.* ». Fabbrica casse forti, cucine economiche, molini a vento, campane, serrature, letti in ferro, ecc. È stata fondata nel 1873 e considerevolmente ampliata nel 1893. Occupa un'area di 8900 metri quadrati. Vi lavorano giornalmente 130 operai.

« *José Becker & Irmão* ». Fonderia e costruzioni navali. Fabbrica e ripara specialmente i vaporini adibiti alle diverse linee di navigazione fluviale.

« *Viuva Gustavo Hugo* ». Fabbrica di casse forti e cucine economiche.

« *Sô & Filhos* ». Fonderia di ferro, bronzo ed altri metalli; costruzioni

navali e di motori a petrolio, largamente usati nel paese per la macinazione del caffè ed altre piccole industrie.

« Germano Ulner ». Fonderia di metalli e costruzione di macchine a vapore.

« Emilio Mabilde ». Costruzioni navali.

« Luiz Rothfuchs & Irmão ». Fabbrica di vetture e carri d'ogni specie. Impiega 24 operai ed i suoi prodotti possono rivaleggiare con quelli dell'industria europea e nord americana.

« Fabrica de Moveis », di proprietà di una Società anonima, il cui capitale è di 420 *contos*. È una fabbrica grandiosa e dà degli eccellenti prodotti, ma è in grande decadenza a causa del ristagno degli affari, dovuto principalmente ad una produzione eccessiva. La fabbrica conta diversi abili operai tedeschi ed italiani.

« G. Einloft », con un capitale di 325 *contos di reis*; impiega 100 operai. Produce sedie di tutte le specie, mobili e lavori in legno (finestre, porte, ecc.) per costruzioni di case.

« Germano Steigleder Sobrinho ». Lavori in legno per costruzione di case, specialmente porte e finestre.

« Cervejaria (birreria) Christoffel »; proprietario Luiz Englert; capitale 600 *contos*; fu fondata nel 1864.

« Guilherme Becker ». Fabbrica di birra, fondata nel 1878; capitale 500 *contos*.

« Carlos Bopp ». Fabbrica di birra, fondata nel 1881.

« Fabrica de vidros Sul Brazileira »; fondata nel 1894; capitale 220 *contos*. Impiega circa 100 operai. Le materie prime, meno l'arena e la calce, sono tutte importate dall'estero. La produzione media annuale si può calcolare a 700,000 bottiglie colorate e bianche; 500,000 bicchieri; 300,000 tubi da lampade, più vari prodotti: il tutto per un valore di circa 250 *contos di reis*. I suoi prodotti sono venduti nell'interno dello Stato.

« Companhia Fabrica de Pregos Pontas de Pariz ». Fondata nel 1891; ha un capitale di 250 *contos*.

« Companhia Progresso Industrial ». Fabbrica di scarpe; capitale 300 *contos*; ha circa 150 operai, in maggioranza italiani.

Pelotas. — « C. G. Rheingantz, successori Cordeiro & Wiener »; è la fabbrica di cappelli di feltro più importante dello Stato. Nel 1901 occupava 101 operai, ma negli anni precedenti fino a 200. La produzione giornaliera fu, durante alcuni anni, di 800 cappelli; ora varia da 4 a 500. Per la fabbricazione della qualità comune s'impiegano le pelli di grossi sorci d'acqua (ratão de banhados) e per le qualità fine, pelli di lepre, di coniglio, di castoro, tutte importate dall'Europa. Nella confezione dei cappelli molli si ado-

pera lana nostrana. Consuma annualmente circa 6000 chilogrammi di pelli e 10,000 chilogrammi di lana.

« Carlos Ritter & Irmão »: è la più importante fabbrica di birra dello Stato; dispone di un macchinario perfezionato e completo, sicchè la sua birra può gareggiare con le migliori d'Europa. Ha un capitale di 1000 *contos*.

« Ambrosio Perret », produce vini ed acquavite.

« Marciano Terra & C. ». Fabrica Sul Americana per la preparazione di lingue di bue conservate in scatole.

« Bauer & Sobrinho », conserve alimentari, prosciutti.

« Locascio e Dangelo », conserve di pomodoro.

« F. C. Lang & C. », fabbrica di saponi e candele, fondata nel 1864. Produce annualmente da 200,000 a 250,000 chilogrammi di candele e da 200,000 a 300,000 chilogrammi di sapone.

« Hadler & Sassen ». Conceria di pelli e fabbrica di cuoi inverniciati.

Pelotas è l'unica città dello Stato in cui si prepara il cuoio inverniciato.

Rio Grande. — « Companhia União Fabril », succeduta alla Società in accomandita « Rheingantz & C. ». Fondata a Rio Grande nel 1784; nel 1891 si trasformò in Società anonima, con un capitale di 3500 *contos di reis*.

Questa compagnia ha tre fabbriche:

1. Fabbrica di tessuti di lana, che produce in media, ogni anno, 300,000 coperte, 200,000 metri di panno e flanelle, 20,000 mantelli e scialli di diversa qualità, per un valore complessivo di 2000 *contos*.

2. Fabbrica di tessuti di cotone, che produce circa 2,200,000 metri di cotonine bianche e rigate, di qualità ordinaria e di qualità fina, per un valore di 1250 *contos*.

3. Fabbrica di traliccio; produzione media annuale metri 3,000,000, per valore di 1250 *contos*.

Nella prima di queste fabbriche s'impiegano circa 800,000 chilogrammi di lana nostrana tra fina e grossa, eccettuata una qualità speciale molto grossa che s'importa dall'estero. Nella seconda impiegansi circa 540,000 chilogrammi di cotone, importato da Pernambuco, e nella terza circa 960 tonnellate di juta, importata dalla Scozia.

I tessuti di lana vengono smerciati principalmente nell'interno dello Stato e negli Stati di Rio de Janeiro, San Paolo, Minas, Bahia e Pernambuco, quelli di cotone e di canovaccio quasi esclusivamente nel Rio Grande.

La Compagnia occupa circa 900 operai.

« Companhia Tecelagem Italo Brazileira, Santo Bachi & C. »; fabbrica di tessuti di cotone, fondata nel 1896; dispone di 200 telai ed occupa 400 operai, producendo giornalmente da 8 a 9 mila metri di stoffa.

« Fabrica de charutos havanezes e nacionâes »; fabbrica di sigari, di proprietà di una Società anonima, di cui è fondatore e gerente Gustavo Pooch. Capitale 600 *contos*.

Le fabbriche più importanti, come risulta dai cenni che precedono, sono quelle di tessuti di lana e di cotone, e nel prospetto che segue sono messi a confronto la quantità dell'esportazione di ciascuno di questi articoli e il rispettivo valore per gli anni 1897-1901.

Quantità e valore dei prodotti delle industrie tessili esportati in Giacemuno degli anni 1897-1901.

PRODOTTI	Unità di peso o di misura	1897		1898		1899		1900		1901	
		Quantità	Valore	Quantità	Valore	Quantità	Valore	Quantità	Valore	Quantità	Valore
Tele da imballaggio e da sacchi (anilagem)	Chillog.	..	Contos	..	Contos	..	Contos	..	Contos	..	Contos
Stoffe di lana (casemirà)	»	114,190	2,097,779	(1) 17,055	2,459,482	\$23,942	3,122,929	4,535	37,375	23,578	375,070
Tessuti di cotone e fustagui (brins, algodões e cassinetas) . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	115,277
Panno grosso blu scuro e fodere di lana rossa, per la confezione dei mantelli (ponchos) . . . . .	»	..	..	..	..	..	..	..	..	..	452,628
Stoffe di flanella . . . . .	»	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1,521,241
Mantelli (ponchos) confezionati	»	6,602	78,024	18,104	32,265	1,900	99,642	3,070	74,351	23,899	266,063
Scialli . . . . .	»	..	..	..	..	..	..	4,072	23,603	6,402	32,391
Coperte da letto, di lana e di lana mista a cotone (cobertores)	»	5,744	6,984	2,561	8,586	1,739	14,542	42,737	243,362	20,326	371,094
Coperte da letto di cotone (mantas) . . . . .	»	..	..	..	..	..	..	153,408	359,491	222,437	371,260
Calze	Dozzine	..	..	..	..	..	..	25,365	..	..	15,422
Totali . . . . .	..	2,182,787	..	2,500,333	..	3,202,478	..	738,182	..	..	3,183,593

(1) Pezze.

L'esportazione maggiore si verificò nell'anno 1899, per un valore di *contos* 3,262,478, e la minore nel 1900, per un valore di *contos* 738,182.

Questa grande differenza dipese principalmente dalla cattiva amministrazione di una delle più importanti, fabbriche di qui; però, essendo stata riasunta dai fondatori, le sue condizioni non tardarono a migliorare.

VI. — Commercio e navigazione.

Importazione in generale. — La sola fonte dalla quale si possono attingere dati sull'importazione e l'esportazione dei singoli Stati del Brasile è il *Bollettino dell'Ufficio di Statistica commerciale* di Rio de Janeiro, che s'incominciò a pubblicare soltanto nel 1891, almeno a quanto mi consta.

Diamo qui appresso l'ammontare del valore complessivo delle merci importate nel Brasile nell'anno 1901, secondo i paesi di provenienza, ricavato dalla citata pubblicazione.

Valore complessivo delle merci importate nel Brasile nell'anno 1901,
per paesi di provenienza.

Inghilterra	<i>Milreis</i> 130.278,411	Belgio	»	9.547,634
Argentina	» 56.173,430	Austria-Ungheria	<i>Milreis</i> 7.632,843	
Stati Uniti	» 51.635,665	Svezia e Norvegia	» 4.966,550	
Germania	» 39.080,606	Spagna	» 2.973,894	
Francia	» 33.263,299	Svizzera	» 2.910,347	
Uruguay	» 27.085,441	Olanda	» 2.514,248	
Portogallo	» 26.928,540	Altri paesi	» 4.204,992	
Italia	» 15.857,616			
		Total . . .	<i>Milreis</i> 415,053,516	

L'importazione complessiva delle merci nel Brasile nell'anno 1901 ascese a *milreis* 415,053,516, o lire italiane 518,816,895 (1). L'Inghilterra tiene il primo posto e figura nell'importazione con *milreis* 130,278,411, o lire ita-

(1) Un *milreis* equivale, al cambio attuale, a circa lire 1.25 ed un *conto di reis* a circa lire 1,250; al cambio legale una lira sterlina vale *reis* 8,890 oro ed al cambio attuale vale *reis* 20,400 carta.

liane 162,848,014; l'Italia l'ottavo posto con *milreis* 15,857,616, o lire italiane 19,822,020. Relativamente all'Italia devesi notare che molte merci, che in realtà provengono dal nostro paese, passano per merci tedesche, essendo esportate per la via di Amburgo per mezzo di Case commerciali di quella piazza.

Dal medesimo *Bollettino commerciale* ricaviamo l'ammontare del valore delle merci importate nel Brasile nell'anno 1901, classificato secondo gli Stati dell'Unione ai quali erano dirette le merci.

**Valore complessivo delle merci importate al Brasile nell'anno 1901,
secondo gli Stati dell'Unione ai quali erano destinate.**

Rio de Janeiro	<i>Milreis</i> 178,357,168	Santa Catharina	<i>Milreis</i> 2,816,858
San Paulo	» 84,844,215	Paranà	» 2,659,899
Pernambuco.	» 38,464,281	Matto Grosso	» 2,489,163
Bahia.	» 29,270,558	Parahyba.	» 1,501,549
Parà	» 27,125,023	Espirito Santo	» 584,177
Rio Grande do Sul	» 24,044,997	Piauhy	» 359,058
Amazonas.	» 10,495,667	Rio Grande do Norte . . .	» 332,036
Maranhão.	» 4,821,974	Sergipe	» 331,969
Alagoas.	» 3,541,727		
Cearà.	» 3,063,197		
		Totale . . . <i>Milreis</i>	415,053,516

Lo Stato di Rio Janeiro occupa nell'importazione il primo posto con *milreis* 178,357,168, pari a lire italiane 222,946,460; quello di Rio Grande del Sud il sesto posto, con *milreis* 24,044,997, pari a lire italiane 30,056,246.

Nel prospetto che segue sono indicati la quantità ed il valore di ciascuna categoria di merci importate nello Stato di Rio Grande del Sud nell'anno 1901.

Movimento del commercio di importazione nello Stato
di Rio Grande del Sud nell'anno 1901.

MERCIA	UNITÀ di misura	QUANTITÀ	VALORE
Acciaio, ferro e loro prodotti	chilog.	3,521,613	960,051
Cotone e sue manifatture	»	1,147,745	3,649,426
Apparecchi, strumenti, macchine e accessori, utensili e ferramenta	»	708,030	972,864
Prodotti alimentari . . . . .	..	..	10,627,854
Argilla, maiolica, pietre, porcellana e loro prodotti	chilog.	1,929,560	309,760
Guttaperca (oggetti di)	»	9,495	88,535
Catrame	»	1,288,315	123,748
Carbon fossile	»	13,276,398	594,663
Sigari, sigarette ed altri prodotti di tabacco . .	»	185	914
Rame, piombo, stagno, alluminio, lamiere di latta e zinco e loro prodotti	»	1,266,623	619,557
Coke ed altri combustibili artificiali di minerali .	»	4,913,530	201,580
Cuoi, pelli e loro prodotti	»	20,672	216,376
Coltelleria (articoli di)	»	10,486	46,931
Foglie, corteccie, legni, bacche, fiori, radici e simili, per uso medicinale e di tintura	»	29,015	68,344
Tabacco in foglia	»	6,885	29,146
Cavalli e muli	capi	1,693	71,392
Grasso e sego	chilog.	7,020	4,382
Gioielleria	»	523	37,134
Filati di juta	»	596,877	351,753
Petrolio ed altri oli minerali raffinati	»	3,320,053	611,183
Lana e sue manifatture	»	108,069	560,752
Lino e sue manifatture	»	38,272	163,191
Libri e stampati	»	22,253	73,810
Legnami, giunchi, vimini e loro prodotti	»	459,461	151,545
Marmi	»	157,741	23,937
Olii	»	180,951	116,652
Carta da stampa	»	419,681	163,322
Carta, cartoni e lavori di cartone	»	343,491	249,039
Profumerie	»	6,526	53,097
Prodotti chimici	»	1,587,718	824,290
Seta e sue manifatture	»	5,032	225,329
Tinte e vernici	»	230,826	215,282
Vetri, cristalli e loro lavori	»	421,102	187,802
Articoli vari	»	..	1,370,938
Totale . . .	..	..	(1) 24,050,537

(1) Nel testo ufficiale è segnata la cifra di *reis* 24,044,997 che, però, non corrisponde al totale dei valori delle diverse categorie di merci.

I prodotti alimentari tengono il primo posto con *milreis* 10,627,854, pari a lire italiane 13,284,817; al secondo posto sono il cotone e le sue manifatture, con *milreis* 3,649,426, pari a lire it. 4,561,782; seguono poi: macchine, strumenti e ferramenta, ecc., per *milreis* 972,864 (lire it. 1,216,080); acciaio, ferro e loro prodotti; per *milreis* 960,051 (lire it. 1,200,064), ecc.

Importazione dall'Italia. — I principali articoli di importazione dall'Italia in questo Stato sono i seguenti: olii, vini, marmi, tessuti di cotone, formaggio parmigiano, vermouth, fernet, cappelli di feltro e conserve alimentari, limitate, queste ultime, alle olive, acciughe e tonno.

Si dovrebbe procurare di allargare l'importazione dell'olio, del formaggio parmigiano, del vermouth, del fernet e dei cappelli di feltro e converrebbe tentare quella della biancheria confezionata, specialmente colli, polsi, camicie e sparati di camicie, cravatte, orificerie di genere comune (orecchini, medaglioni per contadine), attrezzi di agricoltura, ferramenta per costruzioni edilizie e per mobili, arnesi per calzolai e falegnami.

Da un calcolo approssimativo fatto da persone pratiche del commercio, poichè nessun dato statistico è possibile di avere al riguardo, si può dedurre che nel 1901 l'importazione italiana nello Stato di Rio Grande fu rappresentata, nei suoi principali articoli, come segue:

Olio, chilogrammi 80,000; il 90 per cento olio di qualità inferiore, cioè olio di cotone che passa sotto il nome di olio italiano, ed il 10 per cento olio di oliva.

Formaggio parmigiano, chilogrammi 3000.

Conserva di pomodoro, circa 500 chilogrammi, di cui tre quarti dalla Sicilia e un quarto da Genova, Parma e Lucca.

Riso piemontese, chilogrammi 30,000.

Vini piemontesi, 100 bordolesi; vini meridionali 200; vini toscani 500.

Vino marsala, circa 200 casse, Capri bianco, circa 100 e Chianti, circa 500.

Vermouth dei fratelli Cora, casse 1000 (1).

Fernet dei fratelli Branca, casse 800 (2).

Marmi, tonnellate 160 circa.

L'importazione degli articoli qui appresso indicati subì, in questi ultimi anni, una forte diminuzione o cessò completamente.

Paste alimentari. — Nel 1896 era valutata a chilogrammi 60,000; cessò in causa dell'aumento del diritto doganale, che da 60 *reis* al chilogramma fu portato a 600, più il 25 per cento in oro, cioè che, al cambio attuale, costituisce un aumento del 30 per cento sull'importo del dazio, di modo che un chilogramma di pasta paga soltanto di dogana *reis* 780, mentre la pasta nostrana si vende a *reis* 500 il chilogramma.

Riso piemontese. — Da 120,000 chilogrammi nel 1896 è scesa a chilogrammi 30,000 nel 1901, a causa della concorrenza del riso giapponese

(1-2) Le sole marche bene accette nel paese; le altre non trovano smercio.

brillantato, simile a quello che proviene dal Piemonte, e, più ancora, del riso indiano di qualità scadentissima ma che si vende a prezzi infimi. Vi ha poi sensibilmente contribuito la produzione locale, che si estende sempre più; sicché questo è un mercato quasi perduto per il riso italiano. Paga di dazio 60 *reis* per chilogramma, più il 25 per cento in oro, in totale, cioè, *reis* 78, che equivalgono a circa 10 centesimi di lira.

Vini. — L'importazione dei vini da pasto piemontesi e meridionali tende a diminuire; aumenta invece quella dei vini toscani, che vengono introdotti direttamente dai singoli commercianti. Cessò del tutto l'importazione dei vini spumanti a causa del dazio che è di *reis* 1600 per chilogramma di peso lordo, più il 25 per cento in oro, cioè *reis* 2080.

Carta da involgere. — Se ne introduceva in quantità abbastanza rilevante fino a pochi anni or sono; adesso è totalmente soppiantata da quella proveniente dalla Germania a causa della gravezza dei noli cui è soggetto l'articolo italiano, il quale, altrimenti, sarebbe ancor oggi preferito per la sua qualità.

Corda. — L'importazione di quest'articolo dall'Italia fu vinta dalla concorrenza tedesca ed anche dalla produzione locale. Esistono parecchie fabbriche di corda di proprietà d'Italiani.

Salumi. — Fino a poco tempo fa se ne importava una grande quantità, specialmente di salame, prosciutto e mortadella in scatole; ma la produzione delle colonie italiane e tedesche ha fatto cessare l'importazione di questi articoli, eccezione fatta per la mortadella, di cui arrivano ancora piccole partite.

Tessuti di lana e di cotone. — Prima delle nuove tariffe doganali, s'importavano dall'Italia in grande quantità cotonine, stoffe di cotone per vestiti da uomo, coperte da letto di cotone e di lana e mantelli confezionati dalla fabbrica Rossi di Schio. Ma, in seguito all'aumento dei dazi, sono sorte nel Brasile molte fabbriche di tessuti, specialmente negli Stati di San Paolo, Rio de Janeiro e Bahia, le quali, insieme a quelle del Rio Grande — sebbene queste ultime sieno, si può dire, al loro inizio — hanno chiuso le porte del paese all'importazione straniera.

Così la fabbrica italo-brazileira di Rio Grande domina il mercato con le cotonine e le flanelle di cotone; quella della *Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense* con i mantelli ed i tessuti di cotone per vestiti da uomo, per non parlare della *Rheingantz* di Rio Grande, che è la più importante e produce una grande varietà di stoffe di lana e di cotone, come è già stato osservato.

Oramai l'importazione dall'Italia è limitata ai tessuti diagonali di cotone nero ed a qualche flanella di cotone.

È da notare che la fabbrica italo-brazileira di Rio Grande impiega i filati crudi, bianchi e tinti, che le vengono spediti dalla Casa principale di Genova, ed egualmente le altre fabbriche importano dall'Italia e dalla Germania i filati preparati, i quali pagano da 500 a 700 *reis* il chilogrammo, più il 25 per cento in oro, cioè in tutto da 515 a 910 *reis*, mentre la media del diritto sui tessuti di cotone ordinari è, complessivamente, di *reis* 2,600 il chilogrammo.

I principali importatori di articoli italiani sono i seguenti:

Tessuti ed articoli di biancheria: Bina e C.

Vini, oli, commestibili: A. Cademartori e C.; A. Zerboni; Otero Gomes e C.; Julio Issler. Marcucci e Micheli; Fratelli Morelli; Fratelli Damiani.

Prodotti farmaceutici: Nicola Dapelo e Recco.

Ombrelli e bastoni: Agostino Piccardo; Nicola Piccardo.

Stoffe per uomo: Paolinelli Bernardo.

Commissionari e grandi importatori di stoffe ed articoli diversi: Fraeb Nieckele e C. (la casa principale è a Rio Grande; ha filiali a Porto Alegre, Pelotas e Santa Maria Bocca do Monte).

Esportazione. — L'esportazione complessiva dal Brasile è stata valutata, nel 1901, in *milreis* 860,826,694, equivalenti a lire italiane 1,076,033,367, e quella dello Stato di Rio Grande del Sud in *milreis* 13,155,756, (lire italiane 16,444,695) per l'estero, e in *milreis* 30,280,552 (lire italiane 37,850,690) per gli altri Stati dell'Unione.

Queste sono le cifre ricavate dal citato *Bollettino dell'Ufficio di Statistica commerciale* di Rio de Janeiro; ma il Governo statuale ha calcolato l'esportazione in *milreis* 44,128,912 (lire italiane 55,161,140) di cui *milreis* 13,848,359 (lire italiane 17,810,449) per l'estero e *milreis* 30,280,553 (lire italiane 37,850,691) per l'interno, la quale differenza dipende da una diversa valutazione dei valori delle merci.

L'esportazione dallo Stato di Rio Grande del Sud fu così divisa:

Stati del Brasile	Reis 30,280,552,815	Portogallo	Reis 76,271,060
Inghilterra	» 4,922,853,140	Italia	» 12,863,000
Repubblica dell'Uruguay . .	» 3,280,093,831	Paraguay	» 5,250,000
Germania	» 3,075,479,010	Grecia	» 4,587,500
Stati Uniti	» 1,413,160,830		
Belgio	» 625,274,100		Totale . . . Reis 44,128,912,754
Argentina	» 432,528,468		

L'esportazione per l'estero consiste principalmente nei vari prodotti bovini, cuoi, crine, ossa, cenere di ossa ed altri residui di animali. Si esportano inoltre: farina di mandioca e mate per l'Uruguay; tabacco per la Germania, lingue di bove secche ed in conserva per l'Inghilterra.

Gli articoli principali dell'esportazione per l'estero, nel 1901, risultano dal prospetto che segue, nel quale sono stati omessi quelli di minor valore.

ARTICOLI	Quantità	Valore	ARTICOLI	Quantità	Valore
		<i>Milreis</i>			<i>Milreis</i>
Farina di mandioca . kg.	1,306,198	138,471	Cenere di ossa kg.	6,392,757	286,358
Tabacco in corda »	82,541	72,755	Cuoi conciati »	7,338,884	4,851,835
Id. in foglia. . . . »	792,147	406,119	Cuoi secchi »	3,583,511	4,954,215
Mate »	212,598	73,143	Crine animale »	358,758	621,290
Lingue secche ed in conserva »	187,574	240,355	Estratto di carne »	27,701	168,740
Oro »	2 1/2	5,538	Ossa »	249,480	18,960
Pietre agate ed altre . . . . .	..	10,853	Lana »	1,002,618	792,976
Cera »	30,055	71,767	Pelli diverse »	1,752	8,087
Corna di buoi »	374,079	208,668	Residui bovini n o n specificati »	930,193	117,434

Gli articoli più importanti dell'esportazione per gli altri Stati del Brasile sono: carne secca (*xarque*), strutto di maiale, mate, farina di mandioca, tessuti di lana, carne di maiale salata ed affumicata, salumi, uova, vino, fagioli, patate, cipolle ed aglio, grasso di animali bovini, olio di amendoim, piselli secchi, sego.

I valori dell'esportazione per l'interno e per l'estero durante gli ultimi cinque anni furono:

1897.	<i>Milreis</i> 52,936,225	1900.	<i>Milreis</i> 50,034,171
1898.	» 62,583,129	1901.	» 44,128,912
1899.	» 58,096,800		

Esportazione che interessa particolarmente le colonie agricole dello Stato. — La carne di maiale, i salumi, lo strutto interessano in modo speciale le colonie italiane o tedesche; le uova ed il vino quasi esclusivamente e italiane; il tabacco quasi esclusivamente le tedesche; i fagioli, le patate, l'olio di amendoim, il mate in primo luogo le colonie tedesche e poi quelle di popolazione mista.

Carne di maiale salata ed affumicata e salumi. — L'esportazione, nell'ultimo quinquennio, fu, in media, di circa 770 tonnellate all'anno, compresi i salumi. Notasi però una sensibile diminuzione nei prezzi della carne di maiale; nel 1899 era di circa 700 *reis* il chilogrammo nei luoghi di produzione; oggi è appena di 300 *reis*. Quest'articolo potrebbe costituire una delle più lucrose industrie pei coloni, qualora adottassero metodi più razionali di salatura ed affumicatura e curassero maggiormente l'imballaggio, che ora è fatto in cattivi barili.

Strutto. — È il prodotto di maggior importanza pei coloni.

La produzione nei quattro quinquenni dal 1880 al 1900 fu la seguente:

Dal 1881 al 1885	Kg. 2,669	Dal 1891 al 1895	Kg. 35,834
» 1883 » 1890	» 11,626	» 1896 » 1900	» 23,490

I prezzi subirono diverse mutazioni, dipendenti principalmente dal cambio della moneta brasiliiana con l'oro, giacchè il cambio basso ostacola l'entrata del prodotto similare nord-americano e viceversa la protegge quando migliora. Ad ogni modo, il prezzo attuale di circa 1000 *reis* il chilogrammo è sufficientemente rimuneratore e l'articolo nazionale potrà resistere alla concorrenza di quello degli Stati Uniti del Nord, qualora i coloni procurino di migliorarlo, rendendolo, mediante una conveniente preparazione, atto a conservare, anche nei climi caldi degli Stati settentrionali del Brasile, la compattezza che presenta lo strutto proveniente dal Nord America.

Uova. — Col commercio delle uova parecchi negozianti delle colonie e qualcuno di Porto Alegre si sono arricchiti. Nelle colonie una dozzina di uova rappresenta il valore di 100 *reis*; a Porto Alegre da 3 a 600 *reis*; a Rio ed a Santos, che sono i centri di sbocco più importanti, *reis* 1000 e più.

Vino. — Le colonie italiane ne producono in grande quantità, tanto che, nelle annate abbondanti ed in parecchi nuclei, resta senza prezzo, a causa della difficoltà dei trasporti e della quantità che non regge ai lunghi viaggi; se ne esporta per la capitale e per gli Stati di San Paolo e di Rio.

Fagioli e farina di granturco. — L'esportazione della farina è quasi terminata e quella dei fagioli tende a diminuire sensibilmente a causa della concorrenza che anche quest'articolo soffre da parte dei prodotti similari degli altri Stati, specialmente di Minas Geraes e San Paolo.

Le principali Case esportatrici per l'estero sono le seguenti:

Thomson & C. — Fraeb, Nieckele & C. — Lawson, Husham & C. — Kessler & C.

Navigazione e porti. — I soli porti marittimi dello Stato sono quelli di Rio Grande e di S. Josè do Norte, quest'ultimo situato di fronte ed a pochi chilometri di distanza dal primo. Pelotas, Porto Alegre, Uruguayana sono porti fluviali.

Le Società di navigazione a vapore che fanno viaggi per Porto Alegre sono:

Il *Lloyd Brasileiro*, che ha sede a Rio de Janeiro. Fa cinque viaggi all'anno fra quel porto e quelli di Porto Alegre e di Rosario. Nel 1° e nel 3° viaggio (partenze da Rio il 1° ed il 15 di ogni mese) tocca i seguenti porti: Santos, Paranaguà, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Rio Grande, Montevideo, Buenos Ayres ed in transito con un vapore della stessa Compagnia a Pelotas e Porto Alegre (servizio Rio Grande-Pelotas-Porto

Alegre e viceversa). Nel 2º viaggio (partenze da Rio il 10 di ogni mese), il porto di destinazione è Porto Alegre, con scali a Santos, Cananéa, Iguape, Paranaguà, Antonina, S. Francisco, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas. Nel 4º viaggio (linea Norte-Sul), partenza da Rio il 20 di ogni mese per Porto Alegre, con scali a Santos, Paranaguà, S. Francisco, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas. Al ritorno tocca gli stessi porti, proseguendo fino al Pará. Nel 5º viaggio la partenza è da Rio il 25 di ogni mese per Porto Alegre, con scali a Santos, Cananéa, Iguape, Paranaguà, Antonina, Itajahy, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas.

La *Companhia Nacional de Navegação Costeira*, la quale pure ha la sua sede nella capitale federale, fa viaggi settimanali fra Rio de Janeiro e Porto Alegre toccando Santos (soltanto nel ritorno), Paranaguà, Florianópolis, Rio Grande e Pelotas.

Le Compagnie *Hamburg Sud-amerikanische* e *Ameriká Linie* fanno quattro viaggi al mese fra Amburgo e Rio Grande, toccando Havre, Lisbona, Maceiò, Paranaguà, Antonina, San Francisco, Itajahy, Florianópolis. I vapori di questa Compagnia importano annualmente una media di 24,000 tonnellate; sull'esportazione non ho potuto avere nessun dato.

La *Società di Navigazione Generale Italiana* e la *Veloce* danno polizza diretta per Porto Alegre, con trasbordo a Rio Grande sui vapori della *Costeira*.

Si è fatto ultimamente risorgere il vecchio progetto del porto das Torres, che dovrebbe mettere Porto Alegre in diretta comunicazione con l'Oceano mediante una ferrovia di circa 220 chilometri, ma si tratta di un'opera grandiosa, la quale richiederà, nella miglior ipotesi, parecchi anni.

Intanto, Rio Grande è la sola entrata marittima dello Stato, non scevra d'inconvenienti, come si rileverà dalle informazioni che seguono e che ho compilato in base ai dati forniti dalla Commissione della Barra e completate con quelli ulteriori che ho attinto da persone pratiche della navigazione della Laguna dos Patos:

Il punto meno profondo si trova a 2500 metri dalla costa, nel banco della Barra, ed è segnalato da un gavitello munito di campana e di fanale, visibile di notte a 6 miglia di distanza. In quel luogo la profondità media è di 5 metri, sebbene spesso vi transitino delle navi col pescaggio di metri 5. 50.

I temporali di N. E., frequenti nella primavera, causano l'abbassamento del livello dell'Oceano nei paraggi della barra, mentre nell'inverno prevalgono i venti da S. O. a S., i quali hanno per effetto di alzare il livello delle acque, pur provocando una maggior ondulazione sui banchi. Non esiste marea propriamente detta e sono i venti che provocano le correnti, le quali, generalmente, non superano la velocità di 2 miglia all'ora.

Il passaggio delle navi attraverso il banco della Barra è fatto con l'ausilio dei piloti, i quali, dalle barche o dai vaporini in cui si trovano, guidano le navi indicando loro le varie profondità, mediante dei segnali convenzionali che vengono contemporaneamente ripetuti dalla torre di *Atalaia*. Le navi che hanno un pescaggio superiore a metri 4. 30 devono fermarsi nel porto di S. José do Norte od altrimenti alleggerirsi prima di entrare nel canale che mette al porto di Rio Grande, la quale operazione è effettuata da apposite barche, della portata da 150 a 350 tonnellate, equipaggiate con personale pratico. Il porto di S. José do Norte ha una profondità da 8 a 10 metri e quello di Rio Grande di metri 5. Il canale che unisce i due predetti porti è molto tortuoso ed ha un'estensione non minore di 8 miglia; è segnato con pali e gavitelli provvisti di fanale, in modo che è praticabile anche di notte, a differenza di quello esterno che unisce la barra al porto di S. José do Norte.

Rio Grande comunica con Pelotas mediante il canale, che prende il nome dalla prima delle due predette città ed ha una profondità media di 4 metri, ad eccezione di un punto chiamato *Azeitia*, nel quale non supera i metri 3. 30. Questo bassofondo è segnato da 8 gavitelli, 4 a destra e 4 a sinistra, dipinti in rosso ed in nero.

Dal canale di Rio Grande si accede a Pelotas per mezzo del fiume o canale di S. Gonçalo, dalla cui imboccatura quella città dista 15 chilometri. Il S. Gonçalo, fino a Pelotas, ha la profondità di 8 metri e la larghezza di 500; non vi esistono banchi di sorta.

Le navi in partenza da Pelotas ridiscendono il S. Gonçalo ed entrano nuovamente nel canale di Rio Grande, che continua in direzione del nord e presenta uno specchio d'acqua della larghezza di 18 chilometri, mentre, in realtà, il passaggio navigabile arriva appena a 200 metri.

A 37 chilometri dall'imboccatura del S. Gonçalo s'incontra il banco di Cangassù, che ha la lunghezza di 3 chilometri ed è attraversato da un passaggio della larghezza media di 50 metri, con una profondità massima di metri 2. 50 nell'estate e di metri 3. 50 nell'inverno.

Non è segnato da fanali, sicchè tutti i piroscavi regolano la loro partenza, così da Pelotas come da Porto Alegre, in modo da passarlo digiorno. Al di là del bassofondo di Cangassù sorge un faro (*Pharol do Estreito*), il quale segna il principio della laguna *dos Patos*. I piroscavi seguono la sponda sud-est, vale a dire quella posta a destra di chi entra, alla distanza di 5 miglia, e possono contare su di una profondità che varia da 8 metri, molto maggiore del loro pescaggio.

Lungo la sponda stessa si trovano tre fari: *Bujurù*, *Capão da Marca* e *Christovão Pereira*, ed infine un quarto sulla punta Itapuan a circa 190 chi-

chilometri dal banco di *Cangassù*. Qui comincia il fiume *Guahyba*, che conduce a Porto Alegre; alla sua imboccatura si trova un bassofondo che misura un chilometro in lunghezza e mezzo in larghezza ed ha una profondità che varia da m. 3.30 a m. 3.60. È segnato con un gavitello munito di fanale. La profondità del Guahyba varia da m. 3.30 a 18 ed il cammino è segnato mediante gavitelli provvisti di fanali. La sua velocità è di circa 3 miglia all'ora.

Il porto di questa capitale ha la lunghezza di 3 chilometri, la larghezza di 1 e la profondità media di 8 metri. È dotato di moli in legno, ai quali si può accedere facilmente con un pescaggio di 3 o 4 metri, ma privi di grue, sicché le operazioni di carico e di scarico devono esser fatte soltanto con quelle di bordo.

Da Rio Grande a Porto Alegre il pilota costa da 200,000 a 250,000 *reis* per il viaggio di andata e ritorno, qualunque sia la portata della nave.

VII. — Vie di comunicazione e strade ferrate.

Strade ordinarie. — Il Königswald, parlando, nel suo libro intitolato « Rio Grande do Sul », delle vie di comunicazione della Campanha, dice bene: *Strassen die keine Strassen sind*, ed io aggiungerò che quelle della regione coloniale si trovano in condizioni peggiori delle strade della Campanha, le quali ultime, se non altro, presentano il vantaggio di un suolo generalmente compatto, mentre le altre che conducono ai nuclei agricoli dell'altipiano sono, durante l'inverno, tutte a pozzanghere ed a buche.

Al giungere della buona stagione, si riparano i danni fatti dalle pioggie colmando le buche con pezzi di tronchi d'albero, con frasche e terra, ma non occorre dire che ai primi acquazzoni ritornano allo stato di prima.

Presentemente le strade *Buarque de Macedo* e *Rio Branco*, le più importanti per le colonie abitate da connazionali, sono ridotte in tale stato che non v'è carrettiere che osi percorrerle da solo; sicché si uniscono in tre o quattro allo scopo di prestarsi mutua assistenza, e quando un carro resta arenato, lo si toglie d'imbarazzo attaccandovi i muli degli altri carri.

Su questo argomento, che ho trattato in precedenti rapporti, aggiungo solo che anche le strade vicinali sono in cattive condizioni; infatti, percorrendo i terreni dei vari municipi, rare volte accade d'incontrare una strada sulla quale possa passare un carro.

Da Bento Gonçalves al nucleo Monte Bello v'è un viottolo di circa 15 chilometri, che attraversa ininterrottamente un immenso numero di lotti coloniali coltivati a vigneti; ebbene, quei contadini in un ventennio non

hanno mosso una pietra per migliorarlo e dalle loro proprietà non è uscito un barile di vino se non a dorso di mulo.

È uno stato di cose deplorevole, che rende impossibile qualsiasi serio progresso delle colonie agricole di questo Stato, e non vi si porrà rimedio fintanto che la manutenzione delle strade resterà affidata alle amministrazioni municipali, quasi tutte inette.

Strade ferrate. — La rete ferroviaria dello Stato è costituita di 1860 chilometri in esercizio e comprende le linee seguenti: Porto Alegre-Novo Amburgo; Porto-Alegre-Uruguayana; Santa Maria-Cruz Alta-Passo Fundo; Cacequy-Bagè; Rio Grande-Bagè; Quarahy-Itaquy.

Linea Porto Alegre-Novo Amburgo. — È la prima costruita nel Rio Grande; passa per S. Leopoldo ed attraversa territori abitati esclusivamente da coloni di origine tedesca. Ne è concessionaria la *Porto Alegre and New Hamburgo (Brazilian) Railway C. L.* con sede a Londra, e fu ultimata nel gennaio 1876. Ha un'estensione di 43 chilometri e costò 2600 *contos di reis*, vale dire circa 60 *contos* per chilometro.

L'Assemblea Provinciale, con legge del 1867, ha garantito l'interesse del 7 per cento in oro sul capitale di *contos* 1800, ed il grave onere, poichè la strada fu quasi tutti gli anni passiva, continua a pesare sul Governo statuale.

La somma degli interessi pagati dal Governo della Provincia, prima, e dal Governo di questo Stato, dopo la proclamazione della Repubblica, ascendeva a *contos* 6142 fino al 1900.

Nell'esercizio 1901, gli incassi aumentarono complessivamente a *reis* 325,039,000 e le spese a *reis* 325,839,000.

Ferrovia da Porto Alegre a Uruguayana (1). — Non è che una parte dell'intera linea che dovrebbe effettivamente unire queste due città.

Sono in esercizio i seguenti tronchi:

da Margem a Cacequy	Chilom. 375
da Uruguayana a Alegrete	» 140
Totale . . .	Chilom. 515

Il tragitto da Porto Alegre a Margem viene fatto con vaporetti lungo il fiume Jacuhy.

La costruzione del tronco da Cacequy ad Alegrete fu sospesa nel 1898 per mancanza di fondi; ora vi attende il 2º battaglione del genio, che ha quasi compiuto il tratto Inhanduy-Alegrete.

Il tronco tra Alegrete ed Uruguayana è provvisoriamente esercitato dalla

(1) In base ad appunti dell'ing. Alberti, capo traffico della "Compagnie auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil".

Compagnia *Brazil Great Southern*, la quale è proprietaria della ferrovia Quarahy-Itaquy.

La proprietà della linea (in traffico ed in costruzione) da Porto Alegre ad Uruguayana è del Governo federale:

La linea Margem-Cacequy (compreso il suo prolungamento fino a S. Gabriel) è stata esercitata dal Governo dell'Unione fino al 1898 e poi affittata alla « Compagnie auxiliaire des chemins de fer au Brésil », con sede a Bruxelles, per la durata di 60 anni, alle seguenti condizioni: Alla firma del contratto lire st. 160,000; durante i primi cinque anni lire st. 3000 all'anno; dai 6 ai 10 anni lire st. 3750; dagli 11 ai 15 lire st. 4500; dai 16 ai 20 lire st. 5250.

Questa linea, mercè l'ottima amministrazione della Compagnia suddetta, comincia a dare un discreto benefizio.

Strada ferrata da Santa Maria a Cruz Alta e Passo Fundo. — Fa parte della linea interstatuale che deve legare lo Stato di Rio Grande do Sul con quelli di Paranà, San Paolo e Rio de Janeiro. La sua lunghezza è di chilometri 355.

La proprietà di essa fu, sino al 31 dicembre 1901, della *Compagnie des Chemins de fer Sud-Ouest Brésiliens*, alla quale il Governo Federale aveva garantito il 6 per cento oro sul capitale integrale speso, che fu di *reis* 10,597,781,000 oro, equivalenti a lire st. 1,192,250.8.9.

Al primo gennaio 1902 fu riscattata dal Governo Federale mediante il pagamento di circa 1,600,000 lire sterline ed a titolo provvisorio è esercitata dalla predetta « Compagnie auxiliaire des chemins de fer au Brésil », ma per conto del Governo Federale.

Tale tronco è passivo.

Linea Cacequij-Bagè. — È stata aperta al traffico nel 1900 ed ha una lunghezza di chilometri 490. Appartiene al Governo federale ed è esercitata sul tratto da Cacequij a S. Gabriel dalla *Compagnie auxiliaire* predetta, e nel tratto da S. Gabriel a Bagè dalla *Southern Brazilian Railway*, proprietaria della Rio Grande-Bagè.

Strada ferrata da Rio Grande a Bagè (1). — È di proprietà della Compagnia *The Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway, Limited*, con sede a Londra, e congiunge il porto di Rio Grande con Pelotas e Bagè. La sua lunghezza è di chilometri 282 ed è stata inaugurata il 2 dicembre 1884. Il punto più alto della linea è Pedras Altas, a 394 m. sul livello del mare, ed il suo profilo è molto accidentato, svolgendosi in terreno montagnoso, sicchè si rende necessaria, a due riprese, la decomposizione dei treni nel

(1) Appunti del predetto ing. Alberti.

tragitto da Cerro Chato a Bagè. Le rampe di 30 mm. sono comuni ed intercalate da curve di 100 m. di raggio. Il traffico in questa linea è rilevante e può considerarsi il più intenso di tutte le strade ferrate del Rio Grande.

Le entrate e le spese durante i tre ultimi anni appariscono dal prospetto che segue:

ANNI	ENTRATE	SPESA
	<i>Milreis</i>	<i>Milreis</i>
1899	1,717,546	1,533,109
1900	1,563,147	1,464,743
1901	1,563,337	1,295,934

La spesa di costruzione della linea non è ufficialmente nota; il capitale garantito è di *reis* 13,521,453,322 oro, pari a lire sterline 1,521,630.10.0, o franchi 38,040,750. La garanzia sul detto capitale è del 7 per cento oro, pari a lire sterline 106,481.8.10. I benefici del traffico appartengono al Governo dell'Unione, che ogni semestre versa alla Compagnia la somma suddetta di 106,481 lire sterline.

La spesa di costruzione per chilometro corrispondente al capitale garantito sarebbe di 139,419 franchi, cifra addirittura enorme.

La stessa Compagnia non comunicò mai al Governo come il suo capitale sia formato.

La linea da Rio Grande a Bagè, come altre che godevano garanzia di interessi, doveva essere riscattata dal Governo, per poi essere confidata allo esercizio privato mediante il pagamento di un canone annuo, ma le difficoltà incontrate a Londra dal rappresentante del Governo brasiliano furono tali da indurlo ad abbandonare le trattative. Così questa strada ferrata continuerà sino al 1914 a godere della garanzia del 7 per cento; al termine del trentennio di garanzia (1914) il Governo potrà riscattarla mediante il pagamento del capitale garantito.

Ferrovia da Quarahy a Itaquy. — Lunghezza della linea chilometri 175 circa. Corre parallela al fiume Uruguay e congiunge Uruguaiana con Itaquy al nord e con Quarahy al sud; quest'ultima città è posta sul fiume dello stesso nome, affluente dell'Uruguay. Di fronte a Quarahy sta, sulla sponda opposta, Santa Rosa, stazione terminale della Nord Ovest Uruguay, di modo che Itaquy è in comunicazione diretta con Montevideo. La linea da Quarahy a Uruguaiana fu inaugurata il 20 agosto 1887 e il prolungamento da Uruguaiana a Itaquy il 30 dicembre 1888. Il punto più basso della linea è Qua-

rahy a m. 70 sul mare, e il punto più elevato è Gutterres a m. 118 sul mare e a 22 chilometri da Quarahy.

Le condizioni planimetriche e altimetriche della linea sono molto favorevoli, ma il traffico è scarsissimo e le entrate nel triennio 1899-900-901 non furono sufficienti a coprire le spese, come risulta dal seguente specchietto :

A N N I	ENTRATE		SPESE
	Reis	Reis	
1899	166,065,000	242,602,000	
1900 :	183,047,000	251,993,000	
1901	141,275,000	213,022,000	

Ne è proprietaria una Compagnia che ha sede in Londra e che s'intitola : « The Brazil Great Southern Railway ». La linea gode la garanzia del 6 per cento sul capitale di 6000 *contos*, o 675 mila lire sterline, e costò *reis* 7,886,646,291 oro, cioè 45,066,550 per chilometro. Esiste, dunque, una parte di capitale (1,886,616,291) che non è garantito.

Il capitale della Compagnia è costituito da *reis* 3,111,150,000 in azioni, da *reis* 3,991,161,000 in obbligazioni e da *reis* 719,893,443 non consolidato.

Fu costruttrice la stessa Compagnia concessionaria. Le trattative per il riscatto della linea furono temporaneamente interrotte in seguito al mutamento del Governo or ora avvenuto, ma pare che saranno riprese da quello attuale. Questa Compagnia esercita provvisoriamente per conto del Governo federale il tronco da Uruguayana ad Alegrete, che fa parte della Porto Alegre-Uruguayana.

In costruzione non c'è che il tronco Novo Amburgo-Taquara do Mundo Novo, di chilometri 44.

Poste e telegrafi. — La rendita postale complessiva degli Stati Uniti del Brasile fu, nel 1900, di *reis* 6,607,811,735 e nel 1901 di *reis* 6,644,422,873 (1), e la spesa di *reis* 9,427,872,205 nel primo e di *reis* 8,077,482,286 (1) nel secondo anno. Lo Stato di Rio Grande do Sul ha dato, nel 1901, una rendita di *reis* 423,827,827 di fronte ad una spesa di *reis* 387,807,341.

Questo Stato occupa il quarto posto nel reddito, essendo preceduto da quelli di Rio de Janeiro con *reis* 1,876,206,224 (1), di San Paolo con *reis*

(1) Cifra calcolata al 31 marzo 1902, ma non ancora definitivamente accertata, mancando i dati di diverse località.

1,773,676,090 (1) e di Minas Geraes con *reis* 514,363,660 (1); viene ultimo lo Sato di Matto Grosso (2) con *reis* 10,546,250 (1).

Le lettere con valore dichiarato in partenza ammontarono a 12,624, per un importo totale di *reis* 2,637,235,430 e quelle in arrivo a 4229 per *reis* 234,667,560.

I vaglia nazionali emessi furono 1216 per un valore di *reis* 372,738,913; quelli pagati furono 1538 per *reis* 171,002,671. I vaglia internazionali emessi per il Belgio, la Francia, la Germania e la Svizzera furono 130 per un valore di *reis* 12,950,170, pari a circa lire 15,576; quelli pagati furono 29 per *reis* 6,562,790.

Telegafo. — Dal 1º giugno 1901 al 31 maggio 1902 il telegafo statuale dette una rendita di *reis* 48,186,902, in confronto di una spesa di *reis* 92,426,728.

VIII. — Banche ed Istituti di credito.

Banche. — *Banco da Província do Rio Grande do Sul*, fondato nel 1851, capitale 5000 *contos*; fondo di riserva 8000 *contos*. Fa tutte le operazioni di credito, compresi mutui su ipoteca al tasso del 12 per cento all'anno; da qualche mese, però, non ne accorda più, a causa del forte deprezzamento che subirono le proprietà immobiliari.

Banco do Commercio fondato nel 1896, capitale 4800 *contos*; fondo di riserva 800 *contos*; fondo lucri e perdite *contos* 200.

London and Brazilian Bank, capitalé nominale lire sterline 1,500,000; versato lire sterline 750,000; fondo di riserva lire sterline 600,000. La sede principale è a Londra; in questo Stato ha tre filiali, una a Porto Alegre, una a Pelotas ed un'altra a Rio Grande (3). Fa transazioni sull'Europa; non accorda mutui.

Caixa Económica do Rio Grande do Sul, fondata nel 1875 e garantita dal Governo federale. Accetta depositi di denaro da 1 a 2000 *milreis*, pagando l'interesse del 5 per cento. La sede principale è a Porto Alegre ed ha filiali a Pelotas, Rio Grande e Bagé.

Al 31 dicembre 1901 le somme depositate erano le seguenti:

Porto Alegre	Reis 10,718,747,810
Rio Grande	» 2,631,846,307
Pelotas	» 4,130,342,747
Bagé	» 251,632,575
<hr/> Totale	Reis 17,732,569,439

(1) Cifra calcolata al 31 marzo 1902, ma non ancora definitivamente accertata, mancando i dati di diverse località.

(2) Lo Stato di Matto Grosso ha una superficie di 1,379,651 m. q., vale dire quasi cinque volte quella dell'Italia, e una popolazione di poco più di 100,000 abitanti.

(3) La filiale di Pelotas fu soppressa nel gennaio 1903.

Sistema monetario, pesi e misure (1). — L'unità monetaria brasiliana è il *real*, che è un'entità immaginaria corrispondente alla millesima parte di un *milreis* (2).

Pesi:

Tonelada (54 arrobas)	=	793,238 chilog.
Quintal (4 arrobas)	=	58,758 »
Arroba (32 libras)	=	14,689 »
Libra (16 onças)	=	459.05 grammi
Onça (8 oitavas)	=	28.69 »
Oitava (72 grãos)	=	359 »
Grão	=	005 »

Misure per liquidi:

Tonel (2 pipas)	=	960 litri
Pipa (180 canadas)	=	480 »
Almudo (12 canadas)	=	31.94 »
Canada o Medida (4 quartilhos)	=	2.66 »
Quartilho o Garrafa (botiglia)	=	0.66 »

Misure per cereali:

Alqueiro	=	36.27 »
Quart.	=	9.07 »
Meia quarta	=	4.53 »

Misure di lunghezza:

Legua (3000 braças)	=	6,600 metri
Milha (1000 braças)	=	2,200 »
Quadra (60 braças)	=	132 »
Braça (2 varas)	=	2.20 »
Vara (5 palmos)	=	1.10 »

Covado	=	0.68 metri
Pè (12 pollegadas)	=	0.33 »
Palmo (8 pollegadas)	=	0.22 »
Pollegada (12 linhas)	=	27.5 m. m.
Linha (12 pontos)	=	2.29 »
Ponto	=	0.19 »

Misure di superficie:

Legua ² (9,000,000 braças ²)	=	43,560,000 m ²
Milha ² (1,000,000 braças ²)	=	4,840,000 »
Braça ² (4 varas ²)	=	4.84 »
Vara ² (25 palmos ²)	=	1.21 »
Pè ² (144 pollegadas ²)	=	1.089 »
Palmo ² (64 pollegadas)	=	484 cm. ²
Pollegada ² (144 linhas)	=	7.56 »

Misure agrarie:

Sesmaria de campos (3 leguas ²)	=	13,068 ettari
Id. de mattos ² (2,250,000 braças ²)	=	1,089 »
Data de campos (562,500 braças ²)	=	272 ett.25 are
Data de mattos ² (1,125,000 braças ²)	=	544 » 50
Legua ² (9,000,000 braças ²)	=	4,356 ettari
Alqueire (5,000 braças ²)	=	2 ett.42 are

IX. — Istituzioni di previdenza ed assistenza.

Società di mutuo soccorso. — Vi sono circa 40 Società italiane, tutte quante aventi per scopo principale la mutua assistenza. Qualcuna mantiene delle scuole e fra queste ultime vanno citate, a titolo di lode, le Società « Principessa Elena di Montenegro » e « Palestre Umberto I », nella capitale. Le sole Società italiane, che dispongono di un capitale in denaro di qualche importanza, sono: la Società di mutuo soccorso « Vittorio Emanuele II » e due di Uruguayan, ma può darsi che ve ne sieno delle altre, poichè i dati che ho al riguardo sono molto incompleti. La Società « Principessa Elena di Montenegro » possiede una piccola casa, che le serve di sede ed è anche adibita ad uso di scuola. A Pelotas, a Santa Vittoria do

(1) Notizie ricavate dal libro " Rio Grande do Sul ", di Gustavo Königswald.

(2) Si veda la nota (1) a pag. 29.

Palmar, a Caxias, a Santa Maria Bocca do Monte, esistono Società con edifici propri.

Assistenza medica. — Fino a pochi anni fa era nulla od esercitata da empirici. Presentemente, oltre che nella capitale, vi sono medici italiani a Caxias, ad Alfredo Chaves, a Garibaldi, in Antonio Prado, in Uruguaiana, a Santa Anna do Livramento.

X. — Condizioni economiche dei principali Municipi.

Diamo un cenno descrittivo dei più importanti municipi, con speciale riguardo al commercio, all'industria, alla produzione agricola e mineraria ed alla viabilità.

A proposito della viabilità devo premettere un'osservazione, che vale per tutti i municipi così del nord come del sud, ad eccezione di quelli che sono colonizzati, nei quali ultimi, bene o male, l'opera dell'uomo è entrata per qualche cosa nella costruzione delle strade.

Negli altri prendono questo nome degli spazi di terreno, più o meno larghi, generalmente tracciati dagli Indi sulla pianura o sul corso delle colline e lungo i quali sono sempre passati e seguitano a passare uomini e carri. Ma nessun movimento di terra, nessun'altra opera è intervenuta per spianarle o comunque migliorarle, all'infuori di qualche ponte, sicchè seguono tutte le ondulazioni del suolo, quasi sempre meno sensibili nella *Campanha* del sud e più frequenti e pronunziate nei *Campos* dell'altipiano.

Quando, dunque, dirò che la villa di Palmeira è unita con la città di Cruz Alta mediante una strada carrozzabile lunga 130 chilometri, si dovrà intendere che, a rigore, è possibile andare dall'uno all'altro di quei due centri su di un carro, dalle ruote tutte d'un pezzo e tristamente cigolanti, mosso da sei paia di buoi; e il dire che da Bagé si va a Dom Pedrito ed a Santa Anna do Livramento in diligenza, significa che c'è una vettura tirata da nove cavalli disposti uno alla testa montato dalla guida (*ponteiro*) e gli altri otto in due file da quattro codauna, che percorre imperterrita 184 chilometri, trabalzando in modo orribile e sempre di galoppo, anche dove la più elementare prudenza consiglierebbe il piccolo passo. Ma, insomma, sono strade carrozzabili per chi non vuole o non può andare a cavallo.

Alegrete. — Contava, alla fine del 1900, 12,000 abitanti ed il municipio, complessivamente, 18,449. Ha un importante movimento commerciale, specialmente di bestiame bovino, il cui allevamento costituisce la principale industria.

Nel territorio di questo municipio si trovano tracce di giacimenti di

ferro, molti banchi di pietra arenaria di color rosa e cenere, eccellenti pietre da filtro, molte varietà di quarzi e di agate.

Nella città vi sono 64 case commerciali (*vendas*), nelle quali si spacciano indistintamente tutti gli articoli di consumo (commestibili, bibite, medicinali, tessuti, ferramenta, ecc.), e nelle circostanti campagne ne esistono molte altre consimili.

Alegrete dista dalla capitale 594 chilometri e si trova sulla strada ferrata Porto Alegre-Uruguayana, soltanto in parte costruita, sicchè Alegrete è unita con la città di Uruguayana, ma non ancora con la capitale, mancando il tronco fino a Cacequy. Nel territorio di questo municipio risiedono circa 3000 Italiani così divisi: agricoltori e braccianti 2924; negozianti 18 ed il resto, circa 60, operai.

Si calcola che i negozianti possiedano complessivamente circa 200 *contos di reis* e che il valore delle proprietà urbane degli Italiani sia di 120 *contos*.

Alfredo Chaves. — La colonia Alfredo Chaves fu fondata nel 1885 ed elevata a municipio nel 1898. È collocata ad 856 metri sul livello del mare; dista 216 chilometri dalla capitale e 118 da S. João do Monte Negro, che è il porto d'imbarco più prossimo sul fiume Cahy.

La popolazione, nell'anno 1898, era calcolata a 28,700 abitanti (escluso il nucleo Guaporé che ne contava 8835), dei quali circa 22,000 e forse più sono di nazionalità italiana; gli altri polacchi e brasiliensi; pochissimi i tedeschi. La villa di Alfredo Chaves, come tutte le sedi dei municipi agricoli, ha poche centinaia di abitanti.

La superficie dell'ex-colonia Alfredo Chaves è valutata a ettari 112,650, di cui, nel 1898, erano coltivati ettari 93,420 ed incolti ettari 19,230.

Nel 1896 la produzione fu stimata a 2358 *contos di reis*; l'esportazione a 936; l'importazione a 1050. Nel 1898 la produzione fu valutata a *contos* 2922, l'esportazione a *contos* 1404; l'importazione a 1312.

Nel 1901, secondo i dati procuratimi dal signor Mario Garrou, regio vice-console in Alfredo Chaves, la produzione totale di quel municipio venne calcolata di un valore di 2393 *contos*; l'esportazione di *contos* 2072; l'importazione di 1700.

La produzione dei principali generi fu, nello stesso anno, la seguente:

Granturco	sacchi	250,000	valutati in 1000 <i>contos</i>
Frumento	»	30,000	» » » 300 »
Segala	»	16,000	» » » 80 »
Fagioli	»	16,000	» » » 160 »
Riso	»	500	» » » 5 »
Avena	»	8,205	» » » 39 »
Patate	»	10,000	» » » 30 »
Vino.	litri	6,300,000	» » » 630 »

I principali articoli di esportazione furono:

Strutto	chilog. 600,000	Frumento	sacchi 10,000
Acquavite	litri 30,000	Fagioli	» 7,000
Uova	dozzine 700,000	Patate	» 3,000
Granturco	sacchi 90,000		

Durante lo stesso anno entrarono nel municipio:

- 550 *contos* di tessuti di cotone e stoffe varie;
- 150 *contos* di ferramenta ed utensili per l'agricoltura;
- 800 *contos* di generi coloniali (caffè, zucchero, petrolio, ecc.);
- 200 *contos* di articoli diversi.

Nel prospetto che segue è riassunto il valore in *contos di reis* della produzione, esportazione ed importazione relative ai detti anni.

ANNI	Produzione	Esportazione		Importazione
		<i>Contos di reis</i>		
1896.	2358	936		1050
1898.	2922	1404		1312
1901.	2393	2072		1700

I dati che precedono non sono certamente esatti, soprattutto quelli relativi alla produzione, a calcolare la quale manca qualsiasi base precisa. Più attendibili sono le cifre relative all'esportazione, in quanto che tutti i prodotti che escono dai municipi sono colpiti da una tassa e vengono quindi regolarmente registrati. Comunque sia, si può affermare che l'esportazione è in continuo aumento e se la produzione di alcuni articoli si mantiene pressoché alla stessa misura, ha avuto, invece, un considerevole aumento quella dello strutto, delle uova e del vino.

Infatti, nel 1896 furono esportati 300,000 chilogrammi di strutto e 200,000 dozzine di uova, e nel 1901 chilogrammi 600,000 del primo prodotto e 700,000 dozzine del secondo; e la produzione del vino, che nel 1896, era appena al suo inizio ed era stata valutata a litri 120,000, è salita, nel 1901, a litri 6,300,000. È d'uopo notare che all'aumento del quantitativo non corrisponde un aumento proporzionale del valore, per motivo che i prezzi di tutti i generi sono diminuiti in questi ultimi tempi. Tre o quattro anni or sono i fagioli, per esempio, valevano 16 o 17 *milreis* al sacco, mentre oggi valgono appena 7 *milreis*, e lo strutto si vendeva nelle colonie a 1500 *reis* e fino a 1800 *reis* al chilogramma, mentre oggi vale poco più di 900 *reis*, e così via.

Nella città di Alfredo Chaves vi sono 101 case di proprietà di Italiani per un valore di 483 *contos*, ed altre 39, situate in diversi centri minori dello 920

stesso municipio, per un valore di *contos* 155. Le proprietà urbane degli Italiani sarebbero quindi 140, rappresentanti un valore complessivo di *contos* 638.

Il numero degli operai è esiguo: non arriva alla dozzina.

Antonio Prado. — L'ex-colonia Antonio Prado fu fondata nel 1886 e costituita in municipio nel 1900. È situata a 770 metri sul livello del mare e dista dalla capitale 260 chilometri e 161 da S. Sebastião do Cahy, che è il porto d'imbarco più prossimo. Nel 1895 contava 7376 abitanti, la maggior parte italiani; havvi però un numero abbastanza rilevante di Polacchi, e secondo il censimento del dicembre 1900 la popolazione ascenderebbe a 8331 abitanti.

La sua produzione nel 1896 fu calcolata in 660 *contos*, ma oggidì dev'essere molto superiore per l'incremento verificatosi anche in quella località nella produzione dello strutto, delle uova e del vino.

In quell'anno era così divisa:

Granturco	sacchi	22,400	Pollame	capi	30,000
Frumento	»	3,150	Uova	dozzine	10,000
Fagioli	»	830	Strutto	chilog.	6,400
Cereali diversi	»	310	Salame	»	1,000
Vino	litri	46,000	Tavole	dozzine	1,000

Antonio Prado comunica con Alfredo Chaves mediante una strada maestra, ridotta però in tali condizioni da essere impraticabile dai carri, e con Caxias mediante un viottolo che presenta in qualche punto delle pendenze enormi.

Nella villa di Antonio Prado le case possedute da Italiani sono in numero di 85 e rappresentano un valore di circa 230 *contos*; nei rimanenti nuclei del municipio ve ne sono altre 24 del valore di *contos* 60; in tutto, quindi, 109 stabili del valore complessivo di 290 *contos di reis*. I negoziati (proprietari di *vendas*) ascendono a 15, dei quali 11 nella sede (che si calcola posseggano un capitale complessivo di circa 140 *contos*) e 4 nelle diverse linee, con un capitale di 41 *contos*.

Da pochi mesi è stata aperta in Antonio Prado una farmacia italiana, e vi si è stabilito un giovane medico connazionale.

Arroio Grande. — È una piccola città situata sulla sponda sinistra del fiume omonimo, a poca distanza dalla sua foce.

La popolazione dell'intero municipio è di circa 7000 abitanti, tutti brasiliani, sparsi sopra un territorio di 15,600 ettari, dei quali sono coltivati poco più di 2000; il restante del territorio è destinato a pascoli.

L'esportazione di animali bovini si può calcolare a quasi 4000 capi, ed è rilevante quella di cuoi, crine e lana.

Bagé. — La popolazione di questa città era, alla fine del 1900, di circa 9000 abitanti e quella dell'intero municipio di 28,956. È uno dei centri più progrediti della regione meridionale dello Stato ed è molto importante per il suo commercio e per l'industria pastorile. Nel territorio di questo municipio esistono miniere di carbon fossile e di calce; queste ultime in grande quantità e quasi tutte utilizzate, mentre per le prime furono fatti soltanto degli assaggi.

Bagé è legata con la città di Rio Grande mediante la ferrovia della « Southern Brazilian Rio Grande do Sul » ed a Santa Maria Bocca do Monte e Porto Alegre con la linea Bagé-S. Gabriel-Cacequy, esercitata, nel tronco Bagé-S. Gabriel, dalla predetta Compagnia, ed in quello da S. Gabriel a Cacequy dalla « Compagnie Auxiliaire des Chemins de fer au Brésil », che ha l'esercizio della linea da Porto Alegre ad Uruguayana.

Bagé è sede di una Agenzia consolare, nella cui giurisdizione si trovano circa 700 Italiani, fra i quali 50 negoziandi e 3 grossi possidenti (*estanceiros*), le cui proprietà sono complessivamente valutate a 850 *contos*. Circa 20 sono gli stabili che vi possiedono gli Italiani, ed il loro valore varia da 2 *contos di reis* fino a 20, 30 e 40 per cadauno.

L'elemento operaio vi è largamente rappresentato in ogni specie di mestieri e di arti, e le mercedi giornaliere variano da 4 a 6000 *reis*.

Bento Gonçalves. — Il municipio di Bento Gonçalves è formato dal territorio dell'ex-colonia, che portava il nome di Dona Isabella, e la cui fondazione risale al 1875; contava, alla fine del 1900, 17,920 abitanti, quasi tutti Italiani, sparsi su di un'area di 84,000 ettari, per due terzi circa coltivati.

La sede, o capoluogo che si voglia dire, si trova all'altezza di 540 metri sul livello del mare e dista circa 78 chilometri dal porto fluviale di S. João do Monte Negro, al quale è legata per mezzo della strada Buarque de Macedo, reputata la migliore arteria della zona coloniale, malgrado che presenti, durante la stagione invernale, molte difficoltà al transito dei carri.

Vi esistono 140 case di proprietà di Italiani, del valore complessivo di *contos* 955, e nei diversi nuclei, Monte Bello, Santa Thereza, Nova Pompeia, Caravaggio, Novo Borghetto, Barracão, Alla Linea Paolina, Faria Lemos, altre 69, valutate a 265 *contos*. I negoziandi residenti nella sede sono 7, con un capitale complessivo di circa 200 *contos*, e 16 altri sparsi per le differenti linee. A questi ultimi si attribuisce un capitale di 260 *contos*. Le proprietà urbane possedute da connazionali nel municipio di Bento Gonçalves rappresentano, quindi, un valore di *contos* 1220, ed il capitale dei negoziandi ascende complessivamente a *contos* 460.

Nel territorio dello stesso municipio vi sono circa 40 operai fra falegnami, 922

sellai, muratori, stagnini, maniscalchi, e si può calcolare che guadagnino da 4 a 6000 *reis* al giorno.

Il regio vice-console, signor Garrou, il quale mi ha procurato i dati che precedono e quelli che seguono sulla produzione di questo municipio, soggiunge:

« I generi alimentari prodotti in colonia sono relativamente molto a buon mercato: 350 *reis* il chilogramma la carne' bovina e 300 *reis* la suina; 200 a 400 *reis* la bottiglia di vino nazionale; il pane da 400 a 500 *reis* il chilogramma; la farina di frumento da 150 a 160 *reis* e da 80 a 90 quella di granturco; il riso nazionale 400 *reis* il chilogramma; il formaggio 700; la pasta nazionale lo stesso prezzo ».

Se però il vitto dell'operaio è a buon mercato, tutto ciò che deve venire da Porto Alegre o dall' Europa, come stoffe, maglierie, ecc., è carissimo. Questi generi, a cagione dei trasporti difficili e dispendiosi, aumentano di prezzo a misura che aumenta la distanza dal porto di S. João do Monte Negro. I prezzi suindicati valgono per tutti i centri agricoli coloniali dello Stato.

Dai calcoli approssimativi fatti dall'Intendenza municipale di Bento Gonçalves risulta che la produzione generale nel 1898 fu la seguente:

Frumento	47,000 sacchi di 60 kg.	Salami	230,000	chilog.
Granturco	502,000	id.	Carni suine.	500,000
Fagioli	125,000	id.	Prosciutti	4,900
Lenticchie	5,000	id.	Lardo	6,000
Segale	10,000	id.	Zucchero	19,000
Avena	3,500	id.	Cera	11,100
Fave	34,000	id.	Miele	80,000
Riso	70,000	id.	Seta filata	350
Orzo	3,000	id.	Lino canapa	10,400
Patate inglesi . . .	5,000	id.	Canapa	4,300
Patate dolci	31,000	id.	Formaggio	59,000
Vino	11,700,000	litri	Erba medica	16,000
Acquavite di canna			Tavole	17,800
di zucchero	1,900,000	id.	Uova	548,000
Acquavite d'uva . . .	245,000	id.	Galline	498,900
Strutto di maiale . .	2,900,000	chilog.		

Si può ritenere che tutti questi prodotti siano aumentati del 5 per cento negli anni successivi.

Caçapava. — È una piccola villa, che conta poche centinaia di abitanti ed è situata quasi al centro della zona meridionale dello Stato, al sud di Cachoeira (1), dalla quale dista 106 chilometri.

Da Caçapava parte una strada carrozzabile, che si divide in due rami,

(1) Stazione della ferrovia Porto Alegre-Uruguayanana.

uno dei quali termina al porto di S. Lourenço sul fiume Jacuhy e l'altro a Cachoeira.

Il Municipio aveva, alla fine del 1900, una popolazione di 14,417 abitanti e la sua superficie è calcolata in ettari 73,616, di cui una minima parte è coltivata; è, invece, importante per i minerali che contiene: oro, carbon fossile, ferro, piombo e, soprattutto, rame. Miniere di quest'ultimo metallo si trovano nella località chiamata Camaquam e sono esplorate dalla « Société des mines de cuivre de Camaquam », con sede a Bruxelles.

Con decreto del 19 giugno 1902 il Governo statuale ha accordato all'ingegnere José Gonçalves Chaves il privilegio per la costruzione di due linee ferroviarie, le quali, partendo dalle miniere di Camaquam, si dirigeranno una verso mezzogiorno fino a raggiungere la Rio Grande-Bagé della « Southern Brazilian Rio Grande do Sul » e la seconda verso il nord fino a Cachoeira, mettendo così quelle miniere in comunicazione ferroviaria, al nord, con Porto Alegre, e, al sud, con Bagé e Rio Grande; ma anche questa è una delle solite concessioni fatte a persone che non dispongono di capitali e che rimangono, quindi, senza seguito.

La durata del privilegio è di cinquant'anni, senza garanzia d'interessi; all'impresa viene, però, concessa in proprietà una zona di terreno della larghezza di dieci chilometri da ambo i lati della strada.

Cachoeira. — La città di Cachoeira dista da Porto Alegre 260 chilometri ed è unita ad essa dalla ferrovia dell'Uruguayana ed inoltre per mezzo del fiume Jacuhy, navigabile fino alla capitale. Conta 7507 abitanti, la maggior parte brasiliani; havvi, però, un numero rilevante di Tedeschi e circa un migliaio d'Italiani, divisi fra il capoluogo ed i nuclei coloniali Cortado, Paraizo, Agudo e Dona Francisca. L'intero municipio ha una popolazione complessiva di 32,510 abitanti e un'area di 65,340 ettari, della quale un dodicesimo appena è coltivato.

Si afferma che nel suo territorio esistono importanti giacimenti di carbon fossile, di ferro e di altri minerali, ma, finora, i tentativi dell'estrazione del ferro e del carbone non dettero nessun risultato, e riguardo agli altri nulla ancora si fece.

L'esportazione del tabacco costituisce la rendita principale di questo municipio; seguono poi i seguenti prodotti: riso, fagioli, granturco, patate, farina di mandioca, ecc. Vicino alla città, nella località chiamata Parêdâo, vi è una grande *xarqueada* (1), dove si macellano non meno di 40 mila capi di bestiame all'anno.

(1) Stabilimento ove si prepara il *xarque* (carne salata e disseccata al sole).

Fra gli Italiani vi sono circa 100 negozianti, con un capitale medio per cadauno di 10 *contos ai reis*, e le proprietà urbane possedute da connazionali sono circa 200, rappresentanti un valore totale, approssimativo, di 1000 *contos*.

Cruz Alta. — È situata sull'altipiano nella zona nord-ovest, a 528 chilometri da Porto Alegre, alla quale città è congiunta per mezzo delle strade ferrate Santa Maria-Cruz Alta-Passo Fundo e Porto Alegre-Uru-guayana.

La città contava, alla fine del 1900, circa 4000 abitanti, la maggior parte di nazionalità tedesca, e l'intero municipio ne aveva 23,671.

Oltre ai soliti prodotti delle colonie, hanno molta importanza il tabacco, il riso e l'erba mate.

A 50 chilometri da Cruz Alta vi è la colonia Ijuhy, abitata da 8847 agricoltori fra polacchi, tedeschi ed italiani. Questi ultimi non sono certamente meno di 3000 ed il loro numero accenna ad aumentare, poichè parecchi fra i nuovi immigranti preferiscono questo nucleo, più fertile e meglio dotato di strade di parecchi altri.

Nel 1900 la produzione, a causa di una prolungata siccità, fu di *contos* 1200, l'esportazione di 400 e l'importazione di 300. Nel 1901 la produzione è stata valutata in *contos* 1800; l'esportazione in *contos* 600 e l'importazione in 500. I principali prodotti sono: granturco, frumento (nel 1901 la produzione di questo cereale si elevò a 30,000 sacchi), riso, piselli, che vengono disseccati e di cui si fa una grande esportazione, tabacco, vino, canna da zucchero. La coltura di quest'ultimo prodotto si è molto estesa ed è pure incominciata quella del cotone, che dà buoni risultati.

Caxias. — L'ex-colonia di Santa Thereza de Caxias, che ora forma il più importante municipio agricolo dello Stato, fu fondata nel 1875; ha un'area di 100,000 ettari, dei quali due terzi coltivati ed un terzo circa incolti.

La villa di Caxias, posta all'altezza di 828 metri sul livello del mare, si estende su di un ripiano misurante ettari 172,1364; conta circa 600 case, di cui più di due terzi sono in legno.

Dista 116 chilometri da S. Sebastião do Cahy, che è il porto fluviale più prossimo, ed al medesimo è legata per mezzo della strada Rio Branco, la quale, oltre un'enorme pendenza che comincia a pochi chilometri dalla villa e termina alle falde della montagna, durante l'inverno presenta lo stesso inconveniente di quella di Buarque de Macedo, di un suolo estremamente fangoso e pieno di buche, di modo che il transito dei carri vi si effettua a stento ed anche quello degli animali da soma non è facile.

Le terre sono, in generale, poco fertili e più adatte alla vite che ai ce-

reali; ciò non toglie però che il granturco cresca bene dappertutto e che il frumento dia discreti risultati in parecchie zone.

Prima che vi giungessero gli immigranti italiani, era stata tentata una colonizzazione di russi e di polacchi, ma andò completamente fallita, poichè molti di essi soccombettero alla dura prova ed i restanti andarono in cerca di luoghi meno aspri e di terreni maggiormente fecondi.

La vita dei primi immigranti fu incredibilmente dura, sebbene il Governo facesse tutto il possibile per venir loro in aiuto; ma tante erano le difficoltà dei trasporti, che spesso venivano a mancare i generi di prima necessità per parecchi giorni e, qualche volta, anche per intere settimane. L'energia e l'impareggiabile costanza di quei lavoratori vinsero tutti gli ostacoli ed in meno di un decennio buona parte del territorio, già coperto da dense foreste, fu trasformato in estesissimi vigneti ed in innumerevoli campi coltivati a mais, a frumento, ad orzo.

Vicino al centro della villa esiste un lotto coloniale di proprietà di un ex-maresciallo dei carabinieri, trentino di nascita, il miglior agricoltore del municipio, che, in origine, gli costò 200 franchi e per quale ha, ultimamente, rifiutato 30 contos di reis. Questa, naturalmente, è un'eccezione, ma non v'è colonia, per mal coltivata che sia, che non valga presentemente un conto e mezzo o due contos.

La popolazione dell'intero municipio era, alla fine del 1900, di circa 29,000 abitanti, dei quali nove decimi italiani, pochissimi brasiliiani e gli altri trentini.

Vi sono 150 negoziati italiani, con un capitale da 5 ad 80 contos di reis per cadauno, ed ammontano a 5900 le case di proprietà di connazionali, delle quali 350 a due piani. Non mi è stato possibile di ottenere dati sulla produzione, ma ritengo che non sia inferiore a 5000 contos di reis all'anno. Esporta in grande quantità per la capitale di questo Stato e per gli altri Stati del Brasile vino, uova, strutto, salami.

Conceição do Arroio. — Dista 132 chilometri da Porto Alegre e 80 da S. Domingos das Torres, una piccola borgata di 200 case, ma destinata ad un grande avvenire, poichè è colà che deve venir aperto il porto artificiale sull'Oceano, destinato a sostituire quello di Rio Grande. L'area totale del municipio è di ettari 52,272, per un terzo soltanto coltivata, e la popolazione ascendeva, alla fine del 1900, a 11,694 abitanti.

Il prodotto principale è la canna da zucchero, e si è cominciato a piantare anche il caffè, che cresce benissimo, ma la cui coltivazione è stata, finora, limitata a degli esperimenti. Più dell'industria agricola è importante la pastorizia.

Nel territorio di questo municipio si trovano due nuclei coloniali: Tres Forquilhas, fondato nel 1827 da immigranti tedeschi, e Marquez do Herval, sorto nel 1891 per opera di coloni italiani. La nazionalità predominante in quest'ultimo è l'italiana, che conta circa 1200 agricoltori sparsi su di un'area di 6000 ettari.

Oltre la canna di zucchero, dalla quale si estrae l'acquavite, vi si coltivano granturco, fagioli, patate e frumento. Nel 1901 la produzione è stata calcolata a 143 *contos di reis*; l'esportazione consiste principalmente nello strutto di maiale, poichè gli altri generi non possono sopportare le spese di trasporto, che dev'essere fatto a schiena di mulo.

In questo nucleo, come in quello vicino di Villa Nova, situato nel municipio di Santo Antonio da Patrulha, esistono ancora molti lotti disponibili; ma nessun immigrante chiede di esservi destinato, poichè è noto che ambedue sono stati i più disgraziati centri della colonizzazione italiana, anzi i soli che non abbiano dato un risultato apprezzabile, a causa dell'assoluta mancanza di vie di comunicazione, tanto più difficili a stabilirsi in quanto il suolo è più accidentato che altrove.

Dom Pedrito. — Il municipio di Dom Pedrito è posto al sud dello Stato, verso la repubblica dell'Uruguay. La popolazione era, alla fine del 1900, di 14,441 abitanti, tutti brasiliani, e l'area di ettari 48,800, soltanto in minima parte coltivata. Abbonda, invece, di pascoli, esportando annualmente da 3 a 4 mila animali bovini, ed è ricco, almeno a quanto affermansi, di oro, argento, rame, ferro, piombo, carbon fossile, calce, granito.

Nella località chiamata Taquarembosinho vi è una miniera d'oro che fu esplorata dal 1887 al 1890 dalla Società « Gold Mine Barcellos », che aveva sede a Londra, ma con poco risultato, tanto che fu abbandonata. Le altre miniere non furono finora esplorate.

Dom Pedrito è unito a Bagé, verso l'est, ed a Santa Anna do Livramento, in direzione ovest, mediante una strada carrozzabile percorsa da diligenze che vi fanno un servizio bisettimanale.

Garibaldi. — Questo municipio è formato dall'ex-colonia Conde d'Eu, la quale, fino al 1900, faceva parte di quello di Bento Gonçalves.

La villa Garibaldi è situata a 560 metri sul livello del mare e a 64 chilometri dal porto fluviale di São João do Monte Negro, sul fiume Cahy, il quale è perfettamente navigabile fino a Porto Alegre, mentre nel tratto superiore la navigazione dei vaporini si arresta a São Sebastião, che è il porto di cui si serve la colonia di Caxias, ed anzi, durante la stagione estiva, qualche chilometro più in giù, sicchè merci e passeggeri provenienti da Caxias, o che vi sono diretti, devono venir trasbordati su dei

canotti per giungere a São Sebastião. Il municipio di Garibaldi ha un'area di ettari 50,000 e la sua popolazione, quasi esclusivamente italiana, ascendeva, alla fine del 1900, a 12,178 abitanti.

Nel capoluogo esistono 120 stabili di proprietà di connazionali, un albergo, una farmacia, e da poco tempo vi si è stabilito un medico italiano.

Otto sono i negozi, con un capitale valutato complessivamente a 150 *contos*, ed altrettanti divisi fra le diverse linee: Alfandega, Borghetto, alla Garibaldi e Figuera de Mello, con un capitale, fra tutti, di 95 *contos di reis*.

Nelle linee medesime le proprietà urbane possedute dai nostri connazionali ascendono a 52, per un valore complessivo di 157 *contos*. A poca distanza da Bento Gonçalves sorge una fabbrica importantissima di cappelli di paglia, che ha un forte smercio, specialmente sul mercato di San Paolo.

Nel territorio di questo municipio, come in tutti gli altri territori agricoli dello Stato, gli operai sono poco numerosi, poichè molti coloni conoscono qualche mestiere, che viene da essi esercitato secondo l'opportunità della stagione ed il tornaconto.

La produzione, nel 1901, è stata valutata a *contos* 4127 e risulta dal seguente prospetto, nel quale sono pure indicati i quantitativi dell'esportazione:

PRODOTTI	UNITÀ di misura o di peso	QUANTITÀ della produzione	VALORE approssimativo della produzione in contos di reis	UNITÀ di misura o di peso	QUANTITÀ della esportazione
Frumento	Litri	1,600,000	120	Litri	600,000
Fave	»	550,000	40	»	300,000
Granturco	»	2,600,000	950	»	100,000
Fagioli	»	800,000	600	»	700,000
Vino	»	2,516,000	400	»	1,516,000
Erba mate	Chilogr.	2,500	1	Chilogr.	2,000
Erba medica	»	20,000	2	»	10,000
Cipolle	Reste	20,000	2	Reste	5,000
Nocciole americane . . .	Litri	2,000	1	Litri	500
Patate	Sacchi	4,000	13	Sacchi	2,000
Segale	»	5,000	15	»	2,000
Orzo	»	1,500	5	»	500
Lenticchie	»	600	4	»	300
Birra	Litri	60,000	18	Litri	10,000
Strutto di maiale	Chilogr.	600,000	480	Chilogr.	560,000
Carne di maiale	»	200,000	60	»	180,000
Uova	Dozzine	2,920,000	6	Dozzine	2,000,000
Pelli di pecora e vacca .	Numero	21,000	17	Numero	20,000
Galline	»	200,000	80	»	150,000
Porci	Capi	30,000	120	Capi	3,000
Pecore	»	800	9	»	200
Animali vaccinati	»	6,000	30	»	1,000
Burro	Chilogr.	4,000	4	Chilogr.	2,000
Cera	»	1,200	2	»	1,000
Cappelli di paglia . . .	Numero	2,080,000	506	Numero	2,000,000
Sporte di paglia	»	1,600,000	290	»	100,000
Tavole	Dozzine	26,400	145	Dozzine	26,000
Cuoio	Chilogr.	76,800	207	Chilogr.	60,000

Herval. — Questo municipio ha per capoluogo la villa di S. João do Herval, che non conta più di 300 case, ed è posta nella parte sud dello Stato, verso il confine con la Repubblica dell'Uruguay. La sua area è di 30,000 ettari e la popolazione era, alla fine del 1900, di 7168 abitanti, tutti brasiliani. S. João do Herval dista da Bagé 118 chilometri, ed il territorio del municipio è attraversato dalla ferrovia « Southern Brazilian Rio Grande do Sul », sulla quale ha due stazioni chiamate Bazilio e Cherro Chato.

L'agricoltura è poco sviluppata; importante, invece, è l'allevamento degli animali bovini e ovini e dei cavalli. Quest'ultimo, anzi, è oggetto di cura speciale, cosa rara in questo paese, e vi si ottengono dei buoni prodotti mediante l'incrocio della razza riograndense con l'inglese e la normanna.

I minerali abbondano, specialmente il ferro e il carbon fossile che apparecchia alla superficie del suolo nella valle chiamata Camdiota. Nel 1888 un ingegnere francese eseguì dei sondaggi e trovò del carbone, che si afferma di buona qualità, fino alla profondità media di quattro metri.

Jaguarão. — È collocata sulla sponda sinistra del fiume omonimo, di fronte a quella di Artigas, uruguiana, e conta 7000 abitanti, compresa la guarnigione, che è numerosa a causa della prossimità della frontiera. L'area del municipio, la cui popolazione totale era, alla fine del 1900, di 12,172 abitanti, quasi tutti brasiliani, misura 19,166 ettari, di cui sono coltivati appena 2000. È abbastanza estesa la coltura della vite ed è importantissimo l'allevamento del bestiame.

Questa città comunica con quelle di Pelotas e di Rio Grande mediante un regolare servizio di vaporini, che discendono il fiume Jaguarão e, attraversata la laguna Mirim, entrano nel canale S. Gonçalo, sul quale è situata Pelotas, e poi proseguono per Rio Grande.

Jaguary. — L'ex-colonia Jaguary, già appartenente al municipio di S. Vicente, forma ora il municipio omonimo, ed il capoluogo è situato a 459 chilometri dalla capitale ed a 41 dalla stazione Umbu. Si compone dei seguenti nuclei coloniali, nei quali predominano le nazionalità italiana e polacca: Jaguary, Ernesto Alves, Toroquà, S. Xavier e Toropy. La popolazione complessiva è stata calcolata, nel 1900, a 13,000 abitanti e l'area ad ettari 63.891,6208, dei quali, nell'anno seguente, erano occupati 60,575 ettari.

La produzione, nel 1900, fu appena di 840 *contos* a causa della prolungata siccità; l'esportazione non superò 350 *contos* e presso a poco uguale fu l'importazione. Nel 1901 la produzione ascese a 1400 *contos*, in grazia, soprattutto, della coltura del riso che si è molto sviluppata in questi ultimi tempi, e l'importazione a *contos* 700. I principali articoli di produzione e di esportazione risultano dai due prospetti che seguono, relativi al 1896:

Produzione.

PRODOTTI	UNITÀ di misura	VALORE unitario	QUANTITÀ	VALORE complessivo
		Reis		Reis
Acquavite	Pipa (1)	250,000	400	100,000,000
Grano delle Canarie (alpiste)	Sacchi	6,000	80	480,000
Amendoim (2)	Arrobas	5,000	1,000	5,000,000
Riso	Sacchi	12,000	3,532	42,384,000
Grasso di maiale (banha)	Chilogr.	800	63,510	50,808,000
Patate dolci	Sacchi	3,200	21,190	67,808,000
Cipolle	Reste	500	1,000	500,000
Segala	Sacchi	8,000	1,545	12,360,000
Cera	Chilogr.	1,600	1,800	1,880,000
Orzo	Sacchi	10,000	170	1,700,000
Farina di mandioca	»	8,000	180	1,440,000
Fagioli	»	16,000	6,000	96,000,000
Tabacco	Chilogr.	1,000	16,000	16,000,000
Granturco	Sacchi	4,000	9,000	360,000,000
Frumento	»	10,000	2,000	20,000,000
Vino	Pipa	272,000	600	163,200,000
			Total . . .	939,560,000

(1) « Pipa » misura di capacità equivalente a litri 480.

(2) « Amendoim » pianta oleosa, specie di arachide.

Esportazione.

PRODOTTI	UNITÀ di misura	QUANTITÀ	VALORE complessivo
			Reis
Acquavite	Pipa	200	50,000,000
Amendoim	Sacchi	500	2,500,000
Riso	»	2,000	16,000,000
Grasso di maiale (banha)	Chilogr.	30,000	24,000,000
Cera	*	1,800	2,880,000
Corteccia di tannino	Arrobas	20,000	20,000,000
Cappelli di paglia	Numero	2,000	4,000,000
Cuoi conciati	Arrobas	500	12,000,000
Fagioli	Sacchi	3,000	48,000,000
Tabacco	Chilogr.	12,000	12,000,000
Granturco	Sacchi	20,000	80,000,000
Tavole	Dozzine	1,500	45,000,000
Vino	Pipa	100	27,200,000
		Total . . .	343,580,000

L'ex-colonia Jaguary contava alla fine del 1900:

Cavalli	2,000	Capre	500
Muli	250	Capi di pollame	42,600
Animali bovini	1,000	Anitre	2,500
Maiali	10,000	Alveari	4,000

I negoziati italiani stabiliti nei diversi nuclei di questo municipio sono circa 50, la maggior parte con piccoli capitali; 3 o 4 soltanto dispongono di una sostanza da 25 a 30 *contos* per cadauno.

Vi sono i seguenti operai: 16 fabbriferrai; 20 muratori; 12 calzolai; 1 sarto; 10 mugnai; 8 falegnami. Le mercedi variano da 4 a 5000 *reis* al giorno.

Segue un prospetto dell'immigrazione italiana in questa ex-colonia dal 1889 al 24 dicembre 1902:

Sesso	Età			Stato civile			Religione		Istruzione		Professione			Total
	Maschi	Femmine	Minori di 12 anni	Maggiori di 12 anni	Celibi	Coniugati	Vedovi	Cattolici	Acattolici	Sanno leggere	Analfabeti	Operai	Traffigenti industriali	Agricoltori
2625	2718	1272	4071	3485	1785	73	5343	..	2346	2997	40	134	5169	(a) 5343
7	3	6	4	6	4	..	10	..	4	6	..	..	10	(b) 10
2632	2721	1278	4075	3491	1789	73	5353	..	2350	3003	40	134	5179	5353

(a) Arrivati fino al 31 maggio 1902.

(b) Arrivati dal 1° giugno al 24 dicembre 1902.

Lageado. — La città di Lageado è posta sul fiume Taquary ed il suo municipio contava, alla fine del 1900, 30,708 abitanti, la maggior parte di origine tedesca.

Nel territorio di questo municipio esistono le colonie Encantado, Esperança e Guaporé, ove l'elemento italiano predomina. Nelle due prime si trovano circa 16,000 connazionali, quasi tutti agricoltori: i negoziati sono circa 250, con un capitale complessivo di 4000 *contos*, e gli operai da 400 a 500 e guadagnano 4000 *reis* al giorno in media, mentre la spesa giornaliera può essere valutata a 2000.

Le proprietà urbane degl'Italiani ascendono a 2500, del valore medio di 2 *contos* cadauna.

I principali prodotti sono: cereali, fagioli e canna da zucchero. La coltivazione della vite è poco estesa e meno curata; serve appena ai bisogni locali.

La produzione e l'esportazione media annuale è calcolata come segue:

Generi	Produzione	Esportazione
Granturco	150,000 quintali	110,000 quintali
Frumento	3,000 »	1,000 »
Fagioli	80,000 »	45,000 »
Fave	15,000 »	5,000 »
Strutto	150,000 chilogr.	150,000 chilogr.
Acquavite di canna da zucchero . . .	100,000 ettolitri	75,000 ettolitri

Quest'ultimo prodotto ha subito un enorme rinvilto; tre anni or sono una *pipa* di acquavite (480 litri) si vendeva, in queste colonie, da 150 fino a 180 *milreis*; oggi ne vale appena 75.

Guaporè. — L'area di questa colonia è di circa 18,000 ettari, dei quali, nel 1900, erano concessi 7120 circa, divisi in 3029 lotti rustici.

Dal giugno 1900 al maggio 1901 furono misurati altri 322 lotti ed immediatamente concessi, e, dal giugno 1901 al maggio del corrente anno, 832, anche questi quasi tutti già occupati.

La popolazione nel 1900 era valutata ad un minimo di 13,727 abitanti, e nel 1901 a 17,600. Vi predomina la nazionalità italiana; seguono i Polacchi ed i Tedeschi.

La produzione, nel 1898, venne calcolata a circa 949 *contos*; l'esportazione a 213 e l'importazione a 282; per gli anni susseguenti non esiste nessun dato. L'esiguità dell'esportazione in confronto della produzione si spiega con l'assoluta mancanza di strade, per cui è impossibile lo sbocco dei prodotti di poco valore, come il granturco, il quale, però, viene largamente utilizzato nell'allevamento dei maiali.

La colonia Guaporè, che è fertilissima, specialmente nelle valli dei fiumi Guaporè, Carreiro e Taquary, sorgerà a nuova vita appena sarà ultimata la strada rotabile che la lega al porto fluviale di Lageado.

Allo scopo di dare un'idea dei principali articoli di produzione, di esportazione e d'importazione, ed in mancanza di dati più recenti, si danno le notizie relative al 1896.

<i>Produzione:</i>	Granturco	sacchi	80,000	valore	<i>milreis</i>	320,000
	Frumento.	»	10,000	»	150,000	
	Segala	»	5,500	»	44,000	
	Fagioli	»	5,000	»	75,000	
	Orzo	»	750	»	7,500	
	Pataate	»	~ 1,250	»	7,200	
	Vino	litri	50,000	»	30,000	
	Canna da zucchero.	piedi	100,000,000	»	25,000	

Ciò che darebbe un valore di 658 *contos di reis*, superiore, però, a quello che da quei prodotti si potrebbe ricavare oggi.

<i>Esportazione:</i>	Grasso di maiale	chilog.	50,000	valore <i>Milreis</i>	40,000
	Carne	»	18,750	»	5,625
	Acquavite	litri	20,000	»	6,000
	Erba mate	chilog.	175,000	»	17,000
	Fagioli	sacchi	4,000	»	68,000
	Rapaduras (1)	—	?	»	5,200

in tutto *contos* 148 e *reis* 825.

<i>Importazione:</i>	Tessuti di lana e cotone	valore <i>Milreis</i>	50,000
	Ferramenta	»	7,500
	Caffè, zucchero, petrolio, ecc.	»	125,000
	Articoli diversi	»	5,500

in totale *contos* 188.

Nella sede della colonia Guaporè vi sono 60 case di proprietà d'Italiani, valutate complessivamente a 100 *contos di reis*; nel nucleo Esperança 14 per 50 *contos* e nel nucleo Mussum 10 per 30 *contos*.

Al Guaporè si trovano 12 proprietari di *vendas*, con un capitale valutato complessivamente a 125 *contos*; all'Esperança 14 con 50 *contos*, a Mussum 10 con 30 *contos*.

La colonia Guaporè è unita ad Alfredo Chaves per mezzo di una strada mulattiera di difficilissimo percorso, e con Lageado mediante un'altra strada non ancora ultimata, come ho notato più avanti.

Lavras. Questo municipio è situato nella zona meridionale dello Stato, al nord di Bagè, da cui dista 71 chilometri, e contava, alla fine del 1900, 7604 abitanti.

L'agricoltura vi è abbastanza sviluppata, ma l'industria principale è quella dell'allevamento degli animali bovini, la cui esportazione media annuale è di 10,000 capi. Nel territorio vi sono diversi giacimenti di minerali, soprattutto di oro, d'argento, di rame e di piombo. Devesi, però, notare che tutte le compagnie che tentarono l'estrazione dell'oro ebbero un completo insuccesso, sia che non fossero bene amministrate, come si vorrebbe sostener, sia, e sembra più probabile, per la scarsità del prodotto ottenuto. La miniera « Serrito do Ouro » è stata esplorata con qualche risultato nei primi decenni del secolo passato e poscia abbandonata a causa della rivoluzione, che durò dal 1835 al 1845. Nel 1873 si costituì a Rio de Janeiro una Società per l'esplorazione delle miniere d'oro situate nel territorio di questo municipio ed i lavori furono iniziati con un numeroso personale e con un macchinario perfezionato; ma le spese del primo impianto assorsero ben presto il capitale e nel 1880 l'impresa cessò. Questa, più tardi

(1) Dolci fatti con la canna da zucchero.

cedette il privilegio ad una Compagnia inglese, insieme agli stabili ed alle macchine, ma anch'essa non ebbe migliore fortuna della precedente, ed ugual sorte toccò ad un'altra Compagnia inglese, che si mise ad esplorare la miniera chiamata « Aurora ».

Pelotas, la città più importante dello Stato dopo Porto Alegre, sorge sulla riva sinistra del canale di S. Gonçalo, che unisce la laguna dos Patos con quella di Mirim; alla fine del 1900, aveva 23,971 abitanti, e l'intero municipio ne contava 44,581. È legata a Rio Grande ed a Bagé mediante la ferrovia « Southern Brazilian Rio Grande do Sul », ed il suo porto è praticabile da grossi vapori. Primeggia per le sue industrie, la più importante delle quali è quella del *xarque*: seguono poi le fabbriche di birra, di prodotti alimentari in scatola, di cappelli di feltro, di saponi, candele, profumerie e concerie di pelli. Più che nell'agricoltura, il municipio di Pelotas è avanzato nella pastorizia. Delle colonie agricole comprese nel suo territorio, le più importanti sono quelle di Santa Clara, Santa Silva e Santo Antonio, che producono erba medica, granturco, patate, tabacco, riso, lenticchie, cera e miele.

Nuclei di recente formazione sono: Maciel, che ha un'area di ettari 18,56; Accioli, ettari 9,03; Affonso Penna, ettari 79,50. In essi i terreni sono in parte di proprietà di privati ed in parte di proprietà dello Stato; questi ultimi vengono, generalmente, venduti all'asta pubblica e, finora almeno, il Governo non vi ha destinato nessun immigrante.

Pelotas è sede di un'Agenzia consolare, nella cui giurisdizione si trovano circa 1040 Italiani, fra i quali 25 negoziati, con un capitale complessivo di 600 *contos* circa; 40 merciaiuoli, 1 pittore, 1 medico, 1 avvocato, 3 insegnanti, 3 costruttori, 198 fra commessi di negozio ed impiegati di commercio. Vi sono inoltre 354 agricoltori, 183 braccianti, 117 calzolai, 14 cappellai, 46 falegnami, 20 fabbri-ferrai, 30 sarti, 15 scalpellini e 141 fra tintori, panattieri, cuochi, pasticciatori, giardinieri, ecc. L'operaio guadagna da 4 a 6 *milreis* al giorno; il terrazziere o bracciante 3 *milreis*. Il costo della vita per un operaio si può calcolare in media da 75 a 100 *milreis* al mese.

A Pelotas vi sono 18 case di proprietà di Italiani, del valore complessivo di circa 190 *contos*.

Porto Alegre, capitale dello Stato, è situata sul Guahyba, anche questo, come il S. Gonçalo, non esattamente chiamato fiume, poichè è piuttosto un prolungamento della laguna dos Patos; nelle vicinanze della città riceve i fiumi Gravatahy, Sinos, Cahy e Jacuhy. Costruita a modo di anfiteatro su di una penisola che s'avanza nelle acque del Guahyba, ha un aspetto variato e pittoresco e le sue condizioni di viabilità e d'igiene migliorano ogni giorno mercè l'opera attivissima del suo Intendente. L'area urbana è di 935

1600 ettari e quella dell'intero municipio di 2400, con un perimetro calcolato a 383 chilometri.

Secondo il censimento, eseguito nel dicembre 1900 per conto del Governo federale, la popolazione della città sarebbe di 59,395 abitanti e quella del resto del municipio di 24,279, ma in realtà dev'essere maggiore. Infatti il numero delle case, nel dicembre 1901, era di 12,657, delle quali occupate 12,228; calcolando a sei la media degli abitanti di ogni casa, si avrebbe una popolazione di 73,000 abitanti; e questa dev'essere la cifra che più si approssima alla verità.

Porto Alegre può essere considerata come una città salubre e lo diventerà ancor più quando saranno compiuti i lavori di fognatura, iniziati nel corrente anno, e quando sarà provveduta più abbondantemente di acqua, ciò che è stato pure deliberato di fare.

La mortalità è in decrescenza, malgrado l'aumento naturale della popolazione, come risulta dal seguente prospetto:

A N N I	Nascite	Decessi	Matrimoni
1892	1,525	2,115	374
1893	1,394	2,021	376
1894	2,210	1,992	396
1895	2,677	1,990	473
1896	2,735	2,265	527
1897	2,799	2,333	459
1898	2,645	2,278	387
1899	2,803	2,213	388
1900	2,750	2,133	327
1901	2,371	1,893	307

La malattia che miete il maggior numero di vittime è la tisi.

Finanze del municipio. — I suoi debiti ammontano complessivamente a *contos* 2219, all'interesse annuo del 7 %; meno un prestito di 500 *contos* che è al 6 %.

Per l'esercizio 1903 il reddito è preventivato in *reis* 1,592,966,394 e in ugual somma è fissata la spesa, la quale così si suddivide:

Emolumento dell'Intendente (12 <i>contos</i> all'anno), degli impiegati e pensioni <i>contos</i> 173	» 189
Interessi del debito	» 428
Spese di polizia	» 184
Servizio d'igiene	» 236
Illuminazione pubblica	» 118
Manutenzione degli stabili di proprietà del municipio e spese d'esercizio del tram a vapore Porto Alegre-Tristeza	» 173
Manutenzione delle strade, costruzione di ponti, ecc.	» 59
Spese per pubblicazioni, stampa, ecc	» 20
Spese pei lavori di catasto	» 2
Spese varie	
	Totale . . . <i>contos</i> 1,592

Il movimento commerciale vi è notevole, poichè Porto Alegre è lo scalo di tutta la zona centrale dello Stato, eccettuate le città situate sul fiume Uruguay (come Uruguayana) o vicine ad esso, le quali comunicano a preferenza con la Repubblica Argentina.

Le industrie sono molto sviluppate, e le più importanti, come la maggior somma degli affari commerciali, si trovano in mano di Tedeschi.

Precisare il numero dei nostri connazionali qui residenti è cosa addirittura impossibile, perchè manca qualsiasi base di un calcolo sia pur approssimativo.

Per ciò che riguarda gli stabili, i negozi e le officine possedute da Italiani ed il numero degli esercenti il piccolo commercio, posso dire, in mancanza di accertamento sicuro, che se ne trovano dappertutto. Non c'è strada della città o dei dintorni che non conti una e più botteghe di proprietà d'Italiani e ad ogni momento s'incontrano venditori di generi commestibili e di frutta e, soprattutto, spacciatori di biglietti di lotteria, che formano un vero esercito.

Albergatori, trattori, barbieri, calzolai, falegnami, sarti, fabbri ferrai, muratori e facchini abbondano e nel mercato quasi tutti i banchi sono occupati da Italiani, i quali, forse, appariscono più di quanti sono in realtà, perchè si muovono molto, ciò che contrasta con le abitudini calme e compassate del restante della popolazione; ad ogni modo, il loro numero è certo rilevante e nessuno se ne sta ozioso. Vi sono vari negozianti, quattro medici, tre farmacisti, alcuni insegnanti, parecchi commessi di negozio ed impiegati di commercio.

A meno di due ore dalla città esistono due nuclei formati esclusivamente da agricoltori veneti e lombardi: Villa Nova e Tristeza. Il nucleo Villa Nova è stato fondato nel 1894 ed ora conta 51 famiglie, ciascuna delle quali possiede in media 3 colonie e nessuna ne ha meno di due. I terreni furono comperati da privati al prezzo medio di 300 *milreis* per ciascuna colonia misurante 25,000 m. q. Il prezzo attuale è da 600 a 700 *milreis* per colonia e ve ne sono circa 300 da vendere.

La *Companhia Territorial Porto Alegrense* ne ha presentemente in vendita 56 al prezzo di 1 *conto di reis*, pagabile in rate annuali con l'interesse dell'8 %.

La maggior coltura è quella della vite, che dà un prodotto abbondante e di buona qualità, il cui prezzo minimo è di *reis* 3,000 per *arroba*, cioè di *reis* 200 per chilogramma, poichè un'*arroba* equivale a 15 chilogrammi. La produzione totale dell'uva è calcolata a 105,000 chilogrammi all'anno, per un valore complessivo di almeno *contos* 21. Due famiglie ne producono fino a 10,000 chilogrammi; dieci da 5000 a 7000; cinque circa 3000 e le rimanenti da 500 a 2000 chilogrammi. Ogni famiglia ha una casa, il cui valore minimo si può calcolare a 2 *contos di reis*.

Vi sono poi due proprietà di maggior importanza: una casa ed un molino valutati *contos* 22, ed una casa con vari terreni che costarono complessivamente all'attuale proprietario 12 *contos* e mezzo e pei quali, due anni or sono, ne ha rifiutati 50 che gli erano stati offerti dalla predetta *Companhia Territorial*.

Nel nucleo Tristeza vi sono 50 famiglie italiane nelle medesime condizioni di quelle del nucleo precedente.

Palmeira. — Il municipio di Palmeira è situato nell'estremo nord dello Stato, sull'altipiano; confina col Paranà e con la Repubblica Argentina, dalla quale lo separa il fiume Uruguay. Alla fine del 1900 aveva una popolazione di 18,423 abitanti, tutti brasiliiani, ed un'area di 96,000 ettari, dei quali 53,000 di boschi e 43,000 di campi.

I principali prodotti dell'agricoltura sono: erba mate, tabacco, acquavite di canna da zucchero, farina di mandioca, granturco, fagioli, ecc. L'esportazione dell'erba mate fu, in media, nell'ultimo decennio, di circa 1200 tonnellate all'anno; ma vi sono stati degli anni in cui se n'esportarono fino 2500 tonnellate. Segue il tabacco, che è, generalmente, di qualità migliore che negli altri centri, ed anche i cereali danno un prodotto abbondante, la cui esportazione è, però, impedita dalla lontananza dei mercati consumatori.

La villa Palmeira dista 132 chilometri dalla stazione ferroviaria di Cruz Alta, alla quale è unita mediante una strada carrozzabile.

Rio Grande. — La città di Rio Grande aveva, alla fine del 1900, 21,916 abitanti e l'intero municipio 29,492.

È importante per il commercio e l'industria e per il movimento marittimo, poichè è il solo porto dello Stato fintantochè non sarà costruito quello das Torres.

Il suolo di questo municipio è per la maggior parte arenoso e paludoso; poco il coltivabile e quel poco occupato da coloni portoghesi; non vi sono

agricoltori italiani. La colonia italiana è composta di 2000 persone, per lo più operai, molti dei quali sono occupati nella fabbrica italo-brasiliana ed in quella di Rheingantz, con una paga che varia per gli uomini da 4 a 6 *mil-reis* al giorno e per le donne da 2 a 4. Vi sono circa 150 connazionali che esercitano il commercio ambulante e 18 negozianti; di questi ultimi uno dispone di 100 *contos*; cinque da 30 a 50; per gli altri non si conosce il capitale.

São João do Monte Negro. — La città è posta sul fiume Cahy alla distanza di 85 chilometri dalla capitale, con la quale è in comunicazione giornaliera mediante due linee di vaporini. La città contava, alla fine del 1900, 7704 abitanti e l'intero municipio ne aveva 27,849 fra brasiliani, tedeschi ed austriaci; l'elemento tedesco è quello predominante.

Questo municipio, eminentemente agricolo, possiede diverse raffinerie di strutto, fabbriche di candele, di sapone, di birra, segherie a vapore, ed ha un movimento commerciale rilevante, poichè pel suo porto passa tutta l'esportazione e tutta l'importazione dei municipi di Garibaldi, Bento Gonçalves ed Alfredo Chaves.

Santo Angelo. — Il municipio di Santo Angelo è stato creato nel 1874, ed alla fine del 1900 aveva 21,000 abitanti; in origine il suo territorio formava una delle sette Missioni fondate dai Gesuiti, ma dell'antico dominio di quei padri nulla più esiste, nemmeno la chiesa. È bagnato dal fiume Uruguay, che lo separa dalla provincia argentina di Corrientes, per una lunghezza di 99 chilometri, nel quale tratto però non è navigabile.

I piroscafi della *Ferrocarril Leste Argentina*, che fanno il servizio fra i porti argentini Caseros e S. Thomé, toccano Uruguaiana, Itaquy e S. Borja, ma da quest'ultimo punto cessa la navigazione a vapore, ed anche quella delle barche non si effettua liberamente a causa delle numerose cascate (*cachoeiras*) che interrompono il corso del fiume; sicchè si può calcolare che questo comincia ad essere navigabile 70 chilometri più in basso della colonia Guaranhý.

Mi soffermo su questa, non tanto per la sua importanza attuale, scarsa a motivo dell'esiguità della popolazione, quanto per quella cui potrebbe arrivare, poichè i suoi terreni sono di una fertilità eccezionale, qualora, ciò che non potrà effettuarsi che in un avvenire lontano, fosse posta in comunicazione ferroviaria con il resto dello Stato o, meglio ancora, l'Uruguay fosse reso navigabile fino ad essa.

La colonia Guaranhý si compone di due nuclei: Comandahy e Uruguay, designato anche col nome di Guaranhý; il primo più verso Santo Angelo ed il secondo sulla sponda stessa del fiume omonimo, alla distanza di 66 chilometri l'uno dall'altro e comunicanti per mezzo di una delle solite così dette 939

strade carrozzabili, che si prolunga, in più o men buone condizioni, fino a Cruz Alta. Il nucleo Uruguay dista dalla capitale 556 chilometri, dalla stazione ferroviaria di Cruz Alta 120 e da quella di Tupaceretan 130.

I due nuclei contano complessivamente 4300 abitanti, per un terzo brasiliani ed i rimanenti polacchi (1500), svedesi, tedeschi, austriaci.

Gli Italiani sono appena 250, quasi tutti vecchi coloni, i quali, stanchi della sterilità delle terre che furono loro assegnate la prima volta, si decisero a ricominciare la vita e, pratici com'erano dei sistemi di coltura del paese, si crearono presto una posizione soddisfacente, tanto che (e sono poco più di tre anni che l'immigrazione italiana è cominciata) parecchie famiglie già possiedono belle case ed estese piantagioni.

Oltre ai soliti prodotti, gli agricoltori italiani si sono dati alla coltivazione della vite, che prospera rigogliosa: così mi viene comunicato da un connazionale residente in quella lontana colonia.

L'area coltivata era, nel 1899, di ettari 2024 e l'area incolta di ettari 556,146; i lotti rustici misurati ascendevano, nello stesso anno, a 4200, dei quali, fino al 31 maggio 1900, erano stati occupati soltanto 798.

L'immigrazione vi si mantiene scarsissima, e dal mese di giugno 1901 al maggio del 1902, vi furono destinati 107 coloni, la maggior parte tedeschi, dei quali soltanto 49 arrivarono a destinazione e gli altri ne furono sviati durante la strada, molto probabilmente da grossi proprietari di terreni situati nei municipi limitrofi, che stanno cercando compratori. Ma su tale circostanza ritornerò parlando dell'immigrazione.

La produzione, nel 1901, è stata valutata a *contos* 350 e l'esportazione a circa 150.

Due anni prima, cioè nel 1899, era stata valutata quasi alla stessa somma ed a quest'ultimo anno si riferiscono i dati che trascrivo allo scopo di dare un'idea della varietà dei prodotti dei due predetti nuclei.

Granturco	sacchi 31,040	<i>Milreis</i> 124,160	Acquavite	litri 6,000	<i>Milreis</i> 4,800
Lardo	chilog. 65,620	» 65,620	Strutto di maiale	chilog. 2,983	» 3,555
Rapaduras	pezzi 250,000	» 22,500	Cera	» 2,400	» 3,600
Fagioli	sacchi 2,328	» 20,952	Miele	litri 3,600	» 2,160
Tabacco	chilog. 24,000	» 16,000	Piselli	sacchi 295	» 2,360
Riso	sacchi 889	» 13,335	Erba mate	chilog. 7,830	» 1,827
Patate	» 2,300	» 11,500	Farina di man-		
Frumento	» 353	» 4,236	dioca	sacchi 206	» 4,120

Altri prodotti sono: cotone, amendoim, avena, orzo e cipolle.

Il territorio del municipio di Santo Angelo dovrebbe essere attraversato da una strada ferrata di cui è concessionaria la *Rio Grande Nord-West-Bahn Gesellschaft*, che ha sede a Berlino; ma i lavori di costruzione non furono ancora principiati e, credo, non lo saranno per molto tempo ancora, ad eccezione, forse, del primo tratto da Tupaceretan a S. Luiz.

Secondo il progetto, la linea avrà il suo punto di partenza a Tupacetaran (1), e, arrivata a S. Luiz, si dividerà in due rami: uno, passando per S. Borja, finirà ad Itaquy, dove si unirà con la linea Itaquy-Guarahy (2), e l'altro, volgendo a nord-est, attraverserà tutto l'alto Uruguay, che è la regione più fertile dello Stato, toccando successivamente Santo Angelo, Palmeira, Nonohay, Lagôa Vermelha, per terminare a Caxias, in congiunzione con la progettata linea Novo Amburgo-Caxias. Ma il lanciare una linea ferroviaria della lunghezza di mille chilometri in una regione completamente spopolata, fra centri che poco o nulla contano, sia per l'agricoltura, sia per il commercio, mi sembra un sogno, piuttosto che un progetto realizzabile, o, tutt'al più, un mezzo per ottenere dal Governo statuale, come infatti è avvenuto, concessioni di terreni a prezzi infimi (3).

La Società stessa apparisce essere di ciò convinta, tanto che, in luogo di costruire la strada, pensa ora a colonizzare la zona di terreni avuta in concessione (10 chilometri da ambo i lati della linea) ed ha già delineato due nuclei: Serra Azul e Boa Vista, il primo a sud ed il secondo a nord delle colonie Comandahy e Uruguay.

Il nucleo Serra Azul è posto a circa 40 chilometri da S. Luiz, fra i fiumi Ijuhy Grande e Comandahy, e misura 50,000 ettari, divisi in 2000 lotti da 25 ettari cadauno, e quello di Boa Vista ha un'area di 100,000 ettari ripartiti in 4000 lotti. Il prezzo di ogni lotto varia da 400 a 600 *milreis*, pagabili in sei anni. Finora nel nucleo Serra Azul si sono stabilite 20 famiglie di vecchi coloni tedeschi e nessuna in quello di Boa Vista.

Il progetto (e resterà tale per un pezzo) di un'altra ferrovia, che interessa questo municipio ancora più della precedente, è quello della linea che, partendo da Cruz Alta, attraverserà la colonia Ijuhy e poi, toccato Santo Angelo, quelle di Comandahy e di Uruguay, terminando a poca distanza dall'ultima, nella località chiamata Povo, precisamente dove il fiume Ijuhy sbocca nell'Uruguay.

Santa Cruz. — È posta al sud della Serra de Butucaraby ed al nord della città di Rio Pardo (stazione della strada ferrata Porto Alegre-Uruguaiana), da cui dista 37 chilometri e con la quale sarà unita per mezzo di un tronco di ferrovia d'imminente costruzione.

Santa Crûz, sorta da una colonia tedesca fondata nel 1848, contava

(1) Stazione della linea Santa Maria-Cruz Alta-Passo Fundo.

(2) In esercizio fin dal 1890: ne è concessionaria la "Brazil Great Southern Railway C. L.,".

(3) Il prezzo fu di *reis* 2020 per ettaro.

13,139 abitanti alla fine del 1900; l'intero municipio ne aveva 23,158, quasi tutti tedeschi. L'agricoltura vi è sviluppissima; i principali prodotti sono: orzo, frumento, riso, fagioli, granturco, mandioca, tabacco, erba mate, miele, cera, vino, acquavite di uva e di canna da zucchero, cotone, ecc.

Nel territorio di questo municipio si trovano: amatiste, cristalli, quarzi, ecc. Vi sono delle importanti raffinerie di strutto, fabbriche di birra, stabilimenti per la preparazione dell'erba mate, fabbriche di tabacco, di liquori, di cappelli, fonderie di ferro, ecc. Il municipio di Santa Cruz esporta annualmente non meno di 3000 tonnellate di tabacco e circa 600 di erba mate, oltre una grande quantità di riso, patate, acquavite, liquori, strutto, ecc.

Santa Maria Bocca do Monte. — È un'importante stazione della ferrovia Porto-Alegre-Uruguaiana ed il punto di partenza della strada ferrata Santa Maria-Cruz Alta-Passo Fundo. Dista da Porto Alegre 330 chilometri. La città contava, alla fine del 1900, 13,628 abitanti e l'intero municipio 30,185.

Alla distanza di 29 chilometri dalla città di Santa Maria, si trova l'importante colonia di Silveira Martins, una delle più antiche e, come quelle di Caxias, Bento Gonçalves, Garibaldi ed Alfredo Chaves, fondata e fatta prosperare unicamente da Italiani.

È situata a 280 metri sul livello del mare, a 18 chilometri soltanto dalla stazione Colonia, con la quale è unita mediante una buona strada carrozzabile.

La sua popolazione è quasi tutta italiana e si fa ascendere a 16,500 persone. I negoziati sono in numero di 32 e gli operai di 88.

Le proprietà urbane possedute da Italiani ammontano al valore complessivo di *contos* 140 ed i lotti rustici sono in numero di 3,400; ora, attribuendo a ciascuno di essi un minimo valore medio di *contos* 1 e 1/2, si ha un totale di *contos* 5100 di proprietà rurali posseduto da nostri connazionali.

In mancanza di dati più recenti, riproduco il prospetto che segue relativo alla produzione del 1895, notando che in questi ultimi anni aumentò sensibilmente.

Mi consta, per esempio, che nel 1901 la produzione del frumento fu di 40,000 sacchi, mentre nel 1895 era stata di sacchi 10,000, quella del granturco di sacchi 283,300 in confronto di sacchi 100,000 nel 1895, quella dei fagioli di sacchi 45,000 in confronto di sacchi 12,000 nel 1895.

PRODOTTI	QUANTITÀ			VALORE medio unitario	VALORE medio totale
	sacchi (1)	arrobe (2)	pipe (3)		
Riso	10,000	..	..	6,000	60,000,000
Frumento	10,000	..	..	5,000	50,000,000
Fagioli	12,000	..	..	4,000	48,000,000
Granturco	100,000	..	..	3,000	300,000,000
Patate	20,000	..	..	3,000	60,000,000
Orzo, segala, avena	1,000	..	..	4,000	4,000,000
Vino . . . . .	..	..	2,000	80,000	160,000,000
Tabacco . . . . .	..	12,000	..	10,000	120,000,000
Erba medica . . . . .	..	11,000	..	1,200	13,200,000
Sementi varie	100	..	..	12,000	1,200,000
Acquavite . . . . .	..	..	1,000	200,000	200,000,000
Grasso di maiale, lardo, prosciutti	..	15,000	..	10,000	150,000,000
Totale . . .	153,100	38,000	3,000		1,166,400,000

(1) Del peso di 60 chilogrammi.

(2) Equivalente a 15 chilogrammi circa.

(3) Equivalente a litri 480.

Santo Antonio da Patrulha. — La villa è situata in una valle della Serra do Mar vicino alla Laguna dos Barros e dista 93 chilometri dalla capitale. La sua popolazione era, alla fine del 1900, di 8519 abitanti e quella dell'intero municipio di 20,584. Nel territorio di esso trovasi la colonia Villa Nova, che conta 2129 agricoltori, quasi tutti italiani, ed ha un'area di 14,000 ettari, di cui circa un terzo coltivati a canna da zucchero, granturco, fagioli, frumento e riso. Questo nucleo, al pari di quello che porta il nome di Marquez do Herval, nel municipio di Conceição do Arroio, non ha progredito a causa della mancanza di vie di comunicazione, e le sue condizioni, due o tre anni or sono, erano veramente deplorevoli, tanto che molti coloni avevano diviso di abbandonarlo.

Il Governo dello Stato ha aperto una strada, la quale, però, poco giova allo sbocco dei prodotti, perchè non avvicina la colonia a nessun mercato di qualche importanza.

São Jerônimo. — La villa di S. Jerônimo è situata sulla sponda destra del fiume Jacuhy, a 73 chilometri dalla capitale, con la quale si

trova in comunicazione giornaliera mediante vaporini. Alla fine del 1900 essa contava 3247 abitanti e l'intero municipio 14,262, quasi tutti brasiliani. Vi esistono molti minerali: ferro, rame, piombo, zolfo. Sono importanti le miniere di carbon fossile « do Arroio dos Ratos », le sole in esercizio. La principale industria è la pastorizia.

Gli Italiani residenti in questo municipio sono 113, dei quali 18 negozianti ed i restanti braccianti e minatori, e le proprietà urbane di connazionali ammontano a 10, per un valore complessivo di circa 60 *contos di reis*.

São Leopoldo. — La città di São Leopoldo è situata sul fiume dos Sinos alla distanza di 33 chilometri da Porto Alegre ed è la stazione più importante della ferrovia Porto Alegre-Novo Amburgo. Alla fine del 1900 aveva 11,015 abitanti e l'intero municipio 28,812, quasi tutti di origine tedesca.

A São Leopoldo esistono due collegi importantissimi, i migliori istituti d'istruzione dello Stato, che farebbero onore a qualsiasi grande città, sia per gli edifici in cui funzionano, appositamente costruiti allo scopo, sia per la serietà dell'insegnamento che vi s'impartisce. Quello per i maschi, frequentato da circa 200 alunni, è tenuto da padri gesuiti tedeschi e quello delle femmine da suore della stessa nazionalità. La lingua in cui s'insegna è la portoghese, ma si fa larga parte anche all'insegnamento delle lingue straniere.

La produzione del municipio consiste principalmente nei seguenti generi: patate, granturco, fagioli, lenticchie, fave, piselli, farina di mandioca, tabacco, olio di amendoim, cera, acquavite, vino, miele, ecc. L'industria è abbastanza sviluppata; vi sono un'importante fabbrica di zolfanelli, una di cappelli, una di candele e varie di liquori, molte fonderie, dalle quali escono tutti i motori e le altre macchine di cui hanno bisogno i coloni per le loro piccole industrie o per i lavori agricoli.

Santa Victoria do Palmar. — Il municipio di Santa Victoria do Palmar si trova all'estremità meridionale dello Stato e confina con la Repubblica dell'Uruguay mediante il fiume Jaguarão ed il Chuy, che segna il limite sud del Rio Grande.

La città è situata sulla riva occidentale della laguna Mirim ed è in comunicazione con le città di Jaguarão, Pelotas e Rio Grande per mezzo di vaporini che fanno un servizio settimanale; alla fine del 1900 aveva 5457 abitanti e l'intero municipio 8970. L'industria pastorile è la sola importante ed è notevole l'esportazione della lana, dei cuoi e del crine.

Il numero approssimativo dei connazionali residenti nella città di Santa

Victoria do Palmar è di circa 600, dei quali 100 sono negozianti ed il resto operai e braccianti. Il capitale posseduto dai negozianti è valutato complessivamente a 1300 *contos di reis* e le proprietà urbane sono 40 e rappresentano un valore di 300 *contos*.

Uruguayana. — La città di Uruguayana è situata sulla sponda sinistra dell'Uruguay ed è l'ultima stazione della ferrovia Porto Alegre-Uruguayana. Alla fine del 1900 aveva 13,638 abitanti ed il municipio ne aveva complessivamente 23,194. Finora di questa ferrovia sono in esercizio due tratti: il primo ed il più importante da Margem a Cacequy, il secondo da Uruguayana a Alegrete.

Dalle cifre che seguono si rileva l'importanza della colonia italiana di questa città riguardo al commercio, all'industria, alle arti ed alle proprietà urbane.

Italiani residenti in Uruguayana	N.	600	Industriali, professionisti . . . N.	50
Nel municipio	»	200	Capitale complessivo da essi impiegato	<i>Milreis</i> 705,000
Figli di Italiani	»	1000	Proprietà urbane N.	60
Operai	»	360	Loro valore complessivo . . . <i>Milreis</i> 1,275,000	
Commercianti	»	42		
Capitale complessivo da essi impiegato	<i>Milreis</i> 1,100,000		Total del capitale della Colonia italiana Uruguayana	<i>Milreis</i> 3,080,000

Operai.

Numero degli operai	Mestieri	Guadagno medio giornaliero		Numero degli operai	Mestieri	Guadagno medio giornaliero	
		Reis.	Reis.			Reis.	Reis.
80	Calzolai	6,000	4,000	4	Pittori	6,000	4,000
40	Sarti	6,000	4,000	10	Lattonieri	4,000	3,000
80	Coloni agricoltori	4,000	2,000	8	Fabbri ferrai	5,000	3,000
20	Muratori	5,000	3,000	100	Giornalieri manuali	3,000	2,000
8	Marmisti	5,000	3,000				
10	Falegnami	5,000	3,000	360			

La maggior parte dei giornalieri manuali sono adibiti alla costruzione e manutenzione di strade ferrate, e probabilmente il numero di essi è superiore a quello indicato.

Nella città di Uruguayana esistono due società italiane: l'Unione e Ben efficienza, fondata nel 1879, che ha 130 soci e dispone di un capitale di 20 *contos di reis*, e il Circolo Democratico, fondato nel 1897, che ha 60 soci ed un capitale di 5 *contos*.

XI. — L'immigrazione nello Stato di Rio Grande do Sul.

Movimento dell'immigrazione. — Dal prospetto che segue risulta che dal 1889, cioè dalla proclamazione della Repubblica, fino al 1901 l'immigrazione fu, complessivamente, di 75,492 persone, fra uomini, donne e fanciulli, con un massimo di 20,739 nel 1891 ed un minimo di 855 nel 1894.

L'immigrazione cominciò a declinare nel 1893 a causa della rivoluzione e non riprese più l'incremento di prima, poiché nel 1896 il Governo federale cessò di sussidiarla, ed a partire da quell'anno furono soppressi i viaggi gratuiti dall'Europa, passando tale servizio a carico del Governo statuale, il quale fornisce agli immigranti soltanto il viaggio gratuito dal porto di Rio Grande al nucleo coloniale che prescelgono.

Le seguenti nazionalità concorsero maggiormente all'immigrazione durante il precitato periodo:

Italiani	35,249	Spagnuoli.	5,910
Polacchi (1)	9,156	Austriaci	2,921
Russi	8,768	Svedesi	1,678
Tedeschi	8,647	Portoghesi	1,652

(1) Non è designato lo Stato da cui provengono; per lo più sono austriaci.

Immigrati giunti nello Stato di Rio Grande do Sul in ciascuno degli anni dal 1889 al 1901,
classificati secondo la nazionalità alla quale appartenevano.

NAZIONALITÀ	ANNI										TOTALE		
	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901
Argentini . . . . .	..	1	6	..	..	..	..	..	3	3	..	..	13
Austriaci	51	85	781	89	552	24	385	377	246	153	50	92	36
Belgi	32	62	150	4	..	..	1	2	6	..	..	..	2,921
Brasiliani . . . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	12	2	24	137	1
Danesi . . . . .	..	2	2	..	..	..	7	7	..	1	3	3	258
Francesi	63	196	245	24	17	16	..	5	3	1	2	21	220
Inglesi	21	97	..	1	..	..	1	..	..	..	1	6	25
Italiani	7,578	2,761	9,440	7,523	1,503	424	978	917	690	989	1,070	745	599
Nord-americani . . . . .	..	2	5	..	..	..	..	..	..	..	..	..	121
Norvegesi . . . . .	..	5	12	..	..	..	..	..	..	..	..	..	7
Olandesi . . . . .	..	13	12	2	..	..	..	..	1	1	..	..	17
Polacchi	14	3,499	4,782	60	6	2	64	41	118	98	296	105	35
Portoghesi	191	86	324	65	50	52	264	335	21	33	49	94	9,156
Russi . . . . .	..	7,822	1	2	10	4	157	606	56	23	31	19	1,652
Spagnoli	1,414	1,179	1,565	429	434	36	163	326	36	29	193	87	8,768
Svedesi . . . . .	..	237	1,316	37	3	4	4	7	7	2	3	1	5,910
Svizzeri	1	48	28	1	..	2	9	2	10	3	..	..	1,678
Tedeschi	443	3,414	1,901	260	219	271	497	441	242	261	235	194	104
Uruguayan . . . . .	..	2	26	..	..	..	..	28	..	8	..	..	8,647
Di altre nazionalità . . . . .	..	..	46	..	..	..	..	..	..	..	..	..	64
Totale	9,787	19,485	20,739	8,496	2,795	855	2,469	3,095	1,451	1,606	1,956	1,503	75,492

Il prospetto seguente dà notizia degl'immigranti giunti nell'anno 1901,
classificati per sesso, età, stato civile, istruzione, ecc.

948 Immigranti giunti nello Stato di Rio Grande do Sul durante l'anno 1901, classificati secondo il sesso, lo stato civile, l'età, l'istruzione, ecc.

NAZIONALITÀ	Sesso	STATO CIVILE	ETÀ	ISTRUZIONE	RELIGIONE	PROFESSIONE	PAESI DI PROVENIENZA			VIAGGIO			Numeri delle famiglie	
							AGRICOLTORI		PAESI DI PROVENIENZA		VIAGGIO			
							AGRICOLTORI	CATTOLICI	OPERE					
Austriaci . . .	21	15	14	22	..	7	29	20	36	..	1	..	36 11	
Belgi	1	..	1	..	..	1	..	1	..	..	..	..	1 ..
Brasiliani . . .	23	22	30	13	2	14	31	19	26	45	..	..	45 8
Francesi	3	3	3	3	..	1	5	5	1	6	..	..	6 1
Italiani	375	256	389	220	22	205	426	343	288	631	..	..	423 208 631 125
Olandesi	1	2	..	2	1	..	3	2	1	..	3	..	3 1	
Piacelli	42	29	40	28	3	21	50	31	40	71	..	..	50 21 71 16
Portoghesi . . .	74	14	73	13	2	7	81	52	36	88	..	..	14 74 88 9
Russi	20	17	27	10	..	20	17	14	23	..	37	..	1 36 37 5	
Svedesi	7	..	5	2	..	..	7	7	..	7	..	..	7 ..
Tedeschi	179	90	176	88	5	71	198	148	121	..	269	170	99 19 20 9 ..	
Spagnuoli	36	23	35	22	2	15	44	29	30	59	..	12	47 50 9	
Di altre nazionalità	1	1	..	2	..	..	2	2	..	2	..	..	.. 2 2 1
Totale . .	783	472	793	425	37	361	894	673	582	936	319	801	454 1019 119 40 11 31 5 8 22 781 474 1255 235	

(1) Individui provenienti dagli altri Stati dell'Unione.

Disposizioni riguardanti la collocazione degli immigranti e la concessione di terreni. — L'immigrazione in questo Stato è disciplinata dal regolamento del 4 luglio 1900, approvato col decreto n. 313 dello stesso giorno. Si divide in tre parti, concernenti la prima il servizio delle terre demaniali, la seconda la colonizzazione e la formazione dei nuclei e la terza il regime forestale.

Le principali norme che interessano gl'immigranti sono contenute nei seguenti articoli del predetto regolamento.

Art. 67. Ad ogni straniero, qualunque sia la sua nazionalità, venuto spontaneamente nello Stato e che desidera dedicarsi all'agricoltura e divenire piccolo proprietario rurale, lo Stato fornirà il trasporto dalla città di Rio Grande fino al luogo di destinazione.

Art. 68. Nella capitale gl'immigrati riceveranno alloggio e vitto per dieci giorni al massimo.

Art. 69. Gl'immigrati saranno mantenuti a spese del Governo nella sede dei nuclei per lo spazio di otto giorni, il qual termine non potrà essere prolungato se non in caso di malattia o per altra causa di forza maggiore.

Art. 70. Ogni straniero, agricoltore, arrivato a sue spese fino alla capitale, presentandosi all'ufficio competente entro sei mesi dal suo arrivo ed esibendo il passaporto ed un documento comprovante i suoi buoni precedenti, potrà essere trasportato nei nuclei a spese dello Stato.

Art. 71. Arrivando nei nuclei, l'immigrato sceglierà un lotto fra quelli misurati e disponibili.

Art. 72. Entro otto giorni egli sarà trasportato nella sezione o linea dove è situato il lotto scelto e vi sarà immediatamente installato.

Art. 73. Al momento in cui ne prenderà possesso, l'immigrato riceverà gli strumenti di lavoro fino all'importo di *reis* 30,000, che sarà iscritto a suo debito.

Art. 74. Nel primo semestre, l'immigrato capo di famiglia, o per esso il figlio maggiore, sarà adibito alla costruzione delle strade vicinali e percepirà 500 *reis* per ogni metro eseguito.

Questa sovvenzione non potrà superare 125,000 *reis* per ogni famiglia.

Art. 75. In caso di malattia o di assoluta mancanza di mezzi di sussistenza, l'immigrato, durante il primo anno, sarà soccorso nei limiti del possibile.

Art. 76. Gl'immigrati agricoltori saranno esenti da qualsiasi imposta durante il primo anno.

Gli aiuti che il Governo accorda ai nuovi arrivati, durante il primo anno, sono, senza dubbio, impari ai bisogni di una famiglia che arrivasse sprovvista di qualsiasi risorsa finanziaria; debbo però osservare che, in quasi

cinque anni dacchè mi trovo qui, nessuna lagnanza mi venne fatta in proposito, ciò che mi fa supporre che gl'immigrati trovino fra i connazionali, già stabiliti nel paese, appoggio sufficiente.

L'avviamento nelle colonie e l'assegnazione dei lotti si compiono con regolarità e con soddisfazione generale degl'immigranti.

Per il mantenimento di essi durante la breve permanenza a Porto Alegre e per il loro trasporto nei diversi nuclei coloniali, lo Stato spese 73 *contos* nel 1900 e circa 40 nel 1901.

Ritengo, però, che stia per cessare una delle principali facilitazioni accordate dallo Stato, quelle del viaggio gratuito dal porto di Rio Grande al nucleo scelto. Infatti è noto — e la Segreteria di Stato per le opere pubbliche vivamente lo lamenta nella sua relazione di quest'anno — che molti immigranti, specialmente di nazionalità tedesca, non arrivano a destinazione, essendo sviati da diversi proprietari di terreni. Per rimediare a tale inconveniente, la Segreteria di Stato consiglia di sopprimere il trasporto gratuito anche pel tratto da Rio Grande alle colonie, destinando l'economia che ne risulterà al miglioramento delle strade.

Le norme per le concessioni dei terreni sono contenute nel capitolo III del citato regolamento; riporto qui appresso gli articoli che vi si riferiscono:

Art. 77. I lotti di terra destinati all'agricoltura avranno l'area di circa 25 ettari ed il prezzo non sarà inferiore ad un reale ogni metro quadrato e sarà fissato secondo la qualità dei terreni e la loro situazione (1).

Art. 78. Il prezzo dei lotti urbani non sarà minore di 20 *reis* per metro quadrato nei nuovi nuclei e di 40 *reis* nelle colonie già formate.

Art. 79. I lotti rustici saranno concessi agli immigranti e, previo decreto del Governo, a Brasiliani od a stranieri già stabiliti con le loro famiglia nello Stato, i cui precedenti ed attitudini sieno tali da garantire l'utilizzazione dei terreni.

Il pagamento dei terreni deve effettuarsi entro cinque anni; qualora venga fatto nel secondo anno, sarà accordata una riduzione del 12 per cento e se entro il terzo, una riduzione del 6 per cento. Passati cinque anni dalla data della concessione, sarà imposta una multa del 20 per cento nel sesto anno e del 30 per cento nel settimo anno sui prezzi dei lotti o sul residuo da pagarsi (articoli 87, 88 e 89).

Il Governo statuale anche su questo punto si mostra longanime, non ri-

(1) Il prezzo dei terreni rurali varia da 1 a 5 *reis* per metro quadrato, vale dire da 1 a 6 centesimi di lira italiana.

fiutandosi, quando le circostanze lo consigliano, di accordare l'esonerazione dal pagamento delle multe per un certo periodo di tempo, dando così agio ai coloni di saldare i loro debiti senza ulteriori aggravii.

Nel 1901 il Governo riscosse *milreis* 185,089 per prezzo di terreni, *milreis* 19,681 per multe e *milreis* 33,834 in rimborso d'strumenti di lavoro ed altri aiuti forniti agli immigrati al momento dell'installazione.

L'importo dei crediti del Governo per questo titolo è di circa 3000 *contos di reis*, divisi come apparisce dal seguente prospetto, ricavato dalla relazione della Segreteria di Stato delle opere pubbliche per l'anno 1902.

In esso non sono compresi i debiti dei coloni del Guaporè, la cui popolazione è per tre quarti italiana, e dei nuclei Santa Cruz e Nova Petropolis, abitati quasi esclusivamente da Tedeschi e da Polacchi.

COLONIE	PREZZI dei terreni	MULTE	ISTRUMENTI di lavoro ed altri ausili	TOTALI	
				Reis	Reis
Alfredo Chaves	255,480,603	116,572,143	163,474,898		
Antonio Prado	109,758,658	50,081,093	62,619,450	846,190,726	
S. Marcos	40,315,595	19,602,586	28,286,200		
S. Feliciano	111,913,094	29,702,910	79,043,000		
Barão do Triunpho	80,117,697	25,836,381	55,295,400	469,164,857	
Marianna Pimentel	47,938,146	12,819,229	26,499,000		
Ijuhy	328,748,138	....	....	328,748,126	
Villanova	153,557,072	16,389,004	34,320,400		300,600,388
Marquez do Herval	76,554,835	11,779,077	8,000,000		
Jaguary	298,966,490	....	....	298,966,490	
Santo Angelo	22,640,710	6,927,850	....		29,568,560
	1,525,991,026	289,710,273	457,537,848		2,273,239,147

Mancano i dati per poter calcolare quanta parte di questa somma sia dovuta da nostri connazionali; ma, tenuto conto che nell'ultimo decennio l'immigrazione italiana superò di gran lunga la tedesca, l'austriaca e la russa, che le popolazioni di Alfredo Chaves ed Antonio Prado sono, si può dire, totalmente italiane, e che nelle colonie di Jaguary e Ijuhy gli Italiani formano una parte ragguardevole della popolazione, ritengo che di circa due terzi della somma di 3000 *contos* siano debitori i nostri connazionali.

Cenni particolari sull'immigrazione italiana. — Immigrazione temporanea qui non esiste; tutti gli immigranti vengono in questo Stato con l'intenzione di prendervi stabile dimora. Infatti accade di raro che taluno faccia ritorno in patria se non per un breve periodo di tempo e la maggior parte delle volte per sbrigare affari privati o per prendere la famiglia.

L'immigrazione si può dividere in due correnti, una di agricoltori e una di operai e braccianti. Della prima, che è, senza paragone, più importante e si compone quasi esclusivamente di veneti, dirò in appresso. La seconda è costituita da uno scarso numero di operai, la cui venuta non è consigliabile, poiché il lavoro scarseggia a causa della crisi finanziaria che sta attraversando il paese, e da pochi braccianti delle provincie di Salerno e di Cosenza, i quali trovano sempre modo di vivere e di economizzare dandosi al commercio girovago o alla vendita di commestibili e soprattutto di biglietti di lotteria.

Questa classe d'immigranti non è certamente tale, pel genere di mestieri e di speculazioni cui si dedica, da rialzare il prestigio della colonia italiana; però si compone di gente attiva, frugale, disciplinata, tanto che è difficile che un meridionale abbia da fare con la polizia, se non per la vendita di cartelle di qualche lotteria clandestina, che, al postutto, è accettata dalla generalità della popolazione.

L'immigrazione degli agricoltori, cominciata nel 1872, fu numerosa durante l'Impero e si mantenne relativamente rilevante anche nei primi anni della Repubblica; poi principiò a declinare a motivo della guerra civile e, più tardi, in seguito alla soppressione dei viaggi gratuiti. Nell'ultimo quinquennio è stata in media di 825 persone all'anno.

Il sistema di colonizzazione adottato da questo Stato è buono, così rispetto all'immigrante, come al paese che lo accoglie. Infatti, l'agricoltore, divenuto proprietario del terreno che coltiva (il che soddisfa il suo più intenso desiderio) si affeziona al Rio Grande, ch'egli considera come una nuova patria, e non pensa più al ritorno, ma procura piuttosto di aumentare la sua proprietà, investendo le economie nell'acquisto di altri terreni, tanto è vero che vi sono molte famiglie che possiedono due o tre lotti. Dato un sistema così razionale di colonizzazione, i risultati di questa non possono essere che soddisfacenti, quando la si consideri da un punto di vista generale senza soffermarsi su accidentalità di carattere passeggiiero.

La bisogna, nel principio, è certamente molto difficile, ma il colono si toglie facilmente d'imbarazzo qualora possa contare sull'aiuto di una, o, meglio, di più persone adulte della famiglia, e le sue condizioni migliorano appena superato il primo anno.

La maggiore o minore prosperità avvenire dipende da parecchie circo-

stanze, fra le quali in particolar modo il più o meno intenso amore al lavoro, la fertilità del terreno, la vicinanza di un mercato di sbocco.

Ma a nessuna famiglia manca, fino dai primi anni dell'installazione, di che sostentarsi abbondantemente, ed eccettuato qualche raro caso, tutte hanno un residuo di prodotti da vendere o da permutare con i generi di cui abbisognano e che non sono di produzione locale. Non v'è dubbio alcuno che le condizioni degli agricoltori in generale, e quelle degli Italiani in particolare, poichè i principali nuclei abitati da essi sono nella regione alta e quindi più difficilmente transitabile, sarebbero migliori qualora il paese fosse provvveduto di una sufficiente rete di vie di comunicazione.

Il Governo è convinto di questa necessità e già deliberò, come ho osservato in altro luogo, di contrarre un prestito di un milione di lire sterline per far fronte alle spese di lavori straordinari, fra i quali la ferrovia da Porto Alegre al progettato Porto das Torres sull'Oceano, la cui costruzione dipende dal Governo Federale.

Il compito principale del Governo statuale dovrà essere, allora, diretto a ravvivare fortemente la corrente immigratoria e ad assicurare il rapido ed economico trasporto dei prodotti fino al mare mediante buone strade; condizioni indispensabili affinchè il Rio Grande ritragga dal nuovo scalo i vantaggi corrispondenti alla grandiosità di tale opera, la quale, altrimenti, sarebbe poco giustificata, poichè il movimento commerciale attuale è scarso e non può aumentare senza un notevole incremento delle forze produttive: braccia e capitali.

Oltre gli agricoltori, è da considerare l'elemento che nei vari centri coloniali si è dato al commercio. Esso è numeroso e si trova non soltanto nei capi luoghi dei municipi, ma anche nei piccoli borghi e perfino nelle varie linee in cui ogni colonia è divisa. Sono, generalmente, immigranti, i quali, messo da parte qualche risparmio, hanno lasciato l'agricoltura per darsi ad un mestiere più rimuneratore, ed oggi giorno se ne contano parecchi che possiedono da 10 a 30 *contos di reis*. In qualche località ne ho incontrato qualcuno che rammentava di aver fatto a piedi la strada da Treviso, da Padova o da Vicenza fino a Genova per non aver avuto i denari necessari per acquistare il biglietto ferroviario!

I coloni italiani si mostrano, a ragione, fieri dei risultati conseguiti e si compiacciono di mettere a confronto le condizioni in cui trovarono il paese quando vi furono trasportati con lo stato in cui si trova ora, e si sentono in casa loro e quasi si meravigliano di dover sottostare a leggi ed a costumanze che non sono quelle della patria, in memoria della quale alle numerose borgate da essi fondate hanno dato i nomi di Nova Padova, Nova Venezia, Nova Treviso, Nova Bassano, Nova Vicenza, Nova Pompei, Nova Roma.

Insomma è una nuova Italia in miniatura sorta in luoghi dove, fino a trent'anni or sono, non esistevano che pochi Indi ed una grande quantità di giaguari, di pantere e di *puma* (una specie di leone).

Disgraziatamente l'energia dei nostri connazionali è diminuita e va sempre più affievolendosi ed i vizi si diffondono largamente, in ispecie quello dell'ubriachezza. Nè la colpa di ciò è, in fondo, da attribuire interamente ad essi, perchè, da quando hanno lasciato l'Italia, nessuno ha loro ricordato i doveri di una vita civile e morale, all'infuori, forse, di qualche buon sacerdote.

Vi sono dei nuclei discosti dalle sedi dei municipi in cui non v'è mai stata traccia di autorità, sicchè ivi la gente ha sempre vissuto e vive in uno stato semiselvaggio, senza freno, nè guida di sorta. Il Governo aumenta il numero delle scuole, ma non può provvedere ai bisogni di tutti i centri, nè i maestri sono, per la diversità della lingua e dell'indole, in grado di migliorare le condizioni intellettuali e morali dell'ambiente. Gioverebbe quindi istituire delle scuole italiane, mandandovi dall'Italia maestri onesti e capaci, ai quali si potrebbero affidare anche le funzioni di agenti consolari, provvedendo in tale modo anche alla tutela dei connazionali, oltre che alla loro istruzione. Una prova in questo senso è stata fatta ed ha dato buoni risultati e sembra che sia stato deciso di estenderla ad altre località. Utilissimo sarebbe pure l'aprire scuole infantili.