

Per quanto riguarda l'assetto interno dei piroscafi, a termini di essa, ogni emigrante deve disporre di mc. 2.75 di spazio se alloggiato nel primo corridoio, o di mc. 3 se alloggiato nel secondo, e inoltre di mq. 0.45 di spazio libero in coperta. L'area dei boccaporti e della portelleria nei locali adibiti ad alloggio degli emigranti, deve corrispondere al 5 per cento almeno della superficie dei locali stessi. Ogni corridoio deve esser provvisto di trombe a vento, le cui imboccature debbono col centro, sovrastare di almeno 2 metri al piano di coperta e debbono in ogni caso, essere situate per intero al disopra delle tende. Inoltre la superficie di sezione di queste trombe non deve misurare meno di 7 decimetri quadrati. Ve ne debbono essere 2 per ogni compartimento occupato da 25 a 100 emigranti, 3 per ogni compartimento occupato da 101 a 200 emigranti, e 4 se questi son più di 200. I locali situati di lato alle macchine e alle caldaie e tutti quelli di secondo corridoio, debbono essere dotati di estrattori elettrici di tal forza da poterne rinnovare l'aria a sufficienza. E in caso d'insufficienza il Commissariato dell'emigrazione può esigere che in ogni scompartimento di secondo corridoio, siano sistemati due portellini del sistema Utley, onde sia assicurata una ventilazione continua sufficiente. Le cuccette, ad eccezione di quelle destinate alle donne incinte, debbono avere m. 1.80 di lunghezza e 0.56 di larghezza. Le cuccette dell'ordine inferiore debbono sovrastare di almeno 40 centimetri al pavimento, e le superiori di 70 centimetri alle inferiori, pur senza distare meno di 70 centimetri dal ponte sovrastante. Ogni cuccetta comprende un materasso, un guanciaie e una coperta di lana. I materassi, se di crino vegetale, pesano kg. 8 l'uno compreso il guanciaie: se di zosteria marina, kg. 7. Le cuccette per le donne incinte debbono essere larghe 80 centimetri. I passaggi fra i diversi gruppi di cuccette debbono essere larghi 80 centimetri in media, con una larghezza minima di 60 centimetri.

Questi sono i capisaldi della nostra legge per quanto riguarda l'assetto interno dei piroscafi da emigranti. Però, dal punto di vista dell'igiene, come si rileva anche dai rapporti dei medici di

marina imbarcati su tali piroscafi come RR. Commissari viaggianti, non si è ancora raggiunto il meglio, dappoichè i miglioramenti possibili ci vengono messi sotto gli occhi giornalmente dai loro rapporti. Ma i desiderî nostri cozzano da un lato contro l'aumento di prezzo dei biglietti d'imbarco, e dall'altro contro le abitudini inveterate, ligie ai sistemi antiquati.

Il primo difetto della nostra legge è che ammette a bordo una massa troppo grande di persone, e accorda troppo poco spazio sul ponte scoperto e sui ponti inferiori. Quando i piroscafi sono al completo di emigranti, specialmente nei viaggi al Sud America, che a causa del caldo rendono inevitabile il soggiorno in coperta, si assiste quotidianamente al doloroso spettacolo dei passeggeri che da mane a sera si serrano l'uno sull'altro e si urtano a vicenda, privati d'ogni facoltà di muoversi senza recar disturbo agli altri. Mangiano come possono, l'uno seduto sul sudicio pavimento, l'altro in piedi, facendo sforzi continui per conservare l'equilibrio col rollio del bastimento e non versare la minestra. Queste cattive condizioni divengono anco peggiori quando dall'una o dall'altra banda, soffia il vento e spruzza acqua in coperta. Allora tutti i passeggeri si raccolgono di sottovento e il serra serra diviene ancora più grande.

Anche nei locali sotto coperta i passeggeri hanno poco spazio a loro disposizione, e molti medici di marina vi hanno rilevato, specialmente nel secondo corridoio, un difetto di ventilazione. Il colonnello Montano, già medico capo del servizio di emigrazione al Ministero della Marina in Roma, riferisce che una forte percentuale di emigranti va incontro a morte improvvisa a bordo per sincope cardiaca, come risulta dalle cifre statistiche seguenti:

ANNI	Totalità dei morti			Morti per sincope o vizio di cuore			Percentuale dei morti per malattie di cuore sulla totalità dei morti		
	Viaggi al		Totale	Viaggi al		Totale	Viaggi al		Totale
	Sud	Nord		Sud	Nord		Sud	Nord	
1903	41	67	108	5	5	10	12.19	7.46	9.26
1904	84	65	149	6	9	15	7.14	13.85	10.07
1905	81	64	145	4	8	12	4.94	12.5	8.27
1906	114	91	205	10	6	16	8.77	6.59	7.82

L'effetto dannoso della vita di bordo sui malati di cuore è spiegabile a cagione del cattivo alloggio e della difettosa ventilazione dei locali, in quanto che è noto che ogni minimo disturbo del respiro esercita un'azione deleteria sul cuore.

Ammesso che per mezzo della ventilazione l'aria nei locali sia cambiata quattro volte all'ora, i nostri emigranti, in base ai calcoli del colonnello prof. Pasquale, di notte fruiscono attualmente di 12 metri cubi d'aria a testa ogni ora. Questa quota è troppo bassa, poichè, a detta degli igienisti, un uomo dormiente ha bisogno di 30 metri cubi d'aria ogni ora, ed in rapporto alla cubatura dei locali è puranco inferiore a quella di cui fruiscono gli equipaggi a bordo delle navi da guerra *Morosini, Varese e Lombardia*. In base ai calcoli del capitano medico prof. Belli, i nostri marinai a bordo di queste navi dispongono di 40 metri cubi e più d'aria ogni ora, con un minimo di 21 metri cubi a porte chiuse. Per ottenere altrettanto sui piroscafi da emigranti, bisognerebbe che ognuno di questi potesse disporre di oltre mc. 7.50 di spazio nei locali di alloggio. Senonchè giustamente vien fatto di obiettare che, accettando tali condizioni, occorrerebbe aumentare notevolmente i noli e che ciò darebbe incremento all'emigrazione clandestina. Ma io penso che, per quanto riguarda i noli,

molto si potrebbe ottenere se si riuscisse a toglier di mezzo tutti quei parassiti che oggi vivono a spese della nostra emigrazione. Se le Compagnie di navigazione non dovessero pagare provvigione alcuna agli innumerevoli agenti e sub-agenti di emigrazione, tutto il denaro che oggi questi assorbono, potrebbe essere impiegato per il miglioramento dei locali di bordo destinati agli emigranti. Son dunque tali parassiti che sottraggono agli emigranti l'aria respirabile di bordo.

La nostra legge molto ha fatto per abolire gli agenti di emigrazione, ma non vi è riuscita e forse non vi riuscirà.

Io credo che il doppio problema dell'affollamento e della deficienza di ventilazione a bordo potrebbe essere risoluto solo quando lo Stato assumesse su di sè il trasporto degli emigranti. Ma non mi è lecito soffermarmi troppo su questo argomento. Torno quindi al tema principale di questo mio rapporto.

Siamo dunque unanimemente convinti che la nostra legge accorda troppo poco spazio sia nei locali di sottocoperta, come pure sul ponte scoperto. Il colonnello Pasquale sostiene che ogni emigrante dovrebbe poter disporre, sotto coperta, almeno di 5 metri cubi di spazio, mentre il colonnello Montano ritiene che anche per accettare simile condizione si dovrebbero innalzare i noli. Perciò propone di introdurre nei nostri regolamenti le stesse disposizioni che sono contenute nell'art. 42 della legge 20 febbraio 1907 degli Stati Uniti sull'immigrazione e in base a cui, ogni passeggero (immigrante) deve avere a sua disposizione in secondo corridoio, metri cubi 3.92 di spazio (1).

A questo proposito vorrei dire alcune parole del *thermotank* o termosifone, che è stato introdotto a bordo di alcuni piroscafi, e compie l'ufficio di ventilare i diversi locali. Esso consta di un

(1) Con circolare n. 181 del 19 dicembre 1908 emanata dal *Department of Commerce and Labor* di Washington, lo spazio assegnato ad ogni emigrante nel locale del ponte inferiore (il primo cioè al disotto della linea di galleggiamento), che per altro non può servire da alloggio se non è illuminato da luce naturale, è stato portato a mc. 4.13.

apparecchio di riscaldamento collegato con un ventilatore, che, attraverso un sistema di tubi, da una parte aspira l'aria inquinata dai locali posti sotto coperta, e dall'altra vi introduce aria pura raffreddata o riscaldata.

I rapporti dei nostri medici di marina sono in genere favorevoli al *thermotank*. Il capitano Tiberio, che è stato incaricato dal Ministero della Marina di sperimentare la potenzialità del *thermotank* sul piroscafo *Re d'Italia* e di riferire se risponde al suo scopo, è giunto alle seguenti conclusioni:

“ 1^a che i termosifoni costituiscono, un mezzo di aereazione per i locali inferiori, dove più difficilmente questa si effettua ed è richiesta, superiore alle trombe a vento, agli estrattori elettrici e semplici, quali sono richiesti dai vigenti regolamenti sull'emigrazione; „

“ 2^a che i termosifoni costituiscono un ottimo mezzo per il riscaldamento degli ambienti a bordo, rinnovandone nel contempo l'aria. „

Quindi è da sperare che a quelle del Tiberio faranno seguito e daranno appoggio le osservazioni di altri medici, e che finalmente il difficile problema della ventilazione dei locali destinati agli emigranti avrà una soluzione. L'importanza di questo problema può soltanto essere intesa da chi abbia visitato a bordo un dormitorio per donne e bambini emigranti dopo tre o quattro giorni di tempo cattivo, quando le trombe a vento, la portelleria, i boccaporti, i tambuggi sono chiusi. Non si può nonchè descrivere, neppure immaginare l'aria asfissiante che vi si incontra.

Ed ora dobbiamo rivolgere la nostra attenzione al letto dell'emigrante, il quale, nelle sue attuali condizioni, lascia molto a desiderare.

Il letto dell'emigrante è composto di quattro aste verticali, o puntali, che sono collegate fra loro da una specie di grata orizzontale di ferro, in modo da formare una specie di fusto, le cui falche, sui piroscafi più grandi, son parimenti fatte di ferro, mentre sugli altri più modesti, sono rappresentate da tavolette di legno

imbiancate con latte di calce. Questo intonaco con tutta facilità rimane attaccato alle vesti dei passeggeri, che riempiono i locali di polvere.

La cuccetta è completata da un materasso sottile che le società di navigazione migliori sogliono mettere a ricambio nel porto di destinazione, mentre le altre meno doviziose, lo lasciano tal quale, tranquillamente in sito perchè serva nuovamente di giaciglio agli emigranti che rimpatriano. Le cuccette sono messe su due ordini sovrapposti l'uno all'altro, coi loro puntali di sostegno infissi nel pavimento e nel ponte sovrastante. E nei dormitorî, tolti gli stretti passaggi che separano gli uni dagli altri i gruppi di cuccette, non v'è un cantuccio libero in cui gli emigranti si possano soffermare o mettere a sedere. Quando col tempo cattivo non possono trattenersi in coperta, sono obbligati a raccogliersi coi vestiti addosso, su quei giacigli primitivi ed a servirsene anche come desco. Una vita simile, specialmente quando il numero degli emigranti imbarcati oscilla fra i 1500 e i 2000, è degna piuttosto di bruti che di uomini, e non vi ha dubbio che, non fosse altro che per motivi igienici, si impone una trasformazione degli attuali locali di bordo per emigranti.

Se è impossibile avere un dormitorio e un refettorio separati per i passeggeri di terza classe, non sarebbe, a mio parere, da rifiutare il sistema di trasformare il refettorio in un dormitorio mediante la sostituzione delle cuccette fisse con brande a sospensione, mobili, più semplici. Queste brande potrebbero essere formate di una rete metallica distesa fra due semilune di ferro. Dovrebbero essere coperte con fodere impermeabili, lunghe e larghe tanto da non ostacolare il molleggiamento della rete durante l'uso della branda. Per mezzo di adatte catenelle e di ganci verrebbero appese sotto i bagli ad appositi cursori di ferro, ed ogni mattina, dopo alzati i passeggeri, sarebbero fatte scivolare contro la più prossima paratia, sicchè in pochi minuti, rizzando sul posto alcune tavole e panche, si offrirebbe agli emigranti un locale adatto per mangiare, per leggere e per scrivere.

I vantaggi della branda di rete metallica in confronto dell'attuale cuccetta, sono i seguenti:

1° La branda è un letto molto più comodo e più morbido del giaciglio di ferro di cui l'emigrante si deve oggi servire e la cui durezza è attutita ben di poco dal materassino sottile. Io stesso ho provato ripetutamente a coricarmi prima sulla cuccetta di ferro dell'emigrante, quindi su di una branda di rete metallica, e mi sono convinto che in questa si può fare completamente a meno di materasso. La rete è tanto morbida ed elastica, che cede a qualunque movimento del corpo.

2° Se la branda fosse adottata, i materassi sarebbero superflui. E ritengo che l'abolirli rappresenterebbe un *vantaggio igienico grande* quasi quanto quello realizzato con la sostituzione delle attuali casse metalliche da acqua alle antiche botti. I materassi saranno sempre più o meno nidi di pulci e di cimici, e tali insetti rappresentano talora a bordo un vero tormento. Siccome gli emigranti sono obbligati a coricarsi completamente vestiti, i materassi divengono in breve sporchissimi. Se si aggiunge che vi dormon sopra dei bambini, ne avviene che alla fine del viaggio il materasso è ridotto ad un sacco di letame!

La branda di rete metallica, con la sua fodera impermeabile, sarebbe la culla migliore pei bimbi emigranti, inquantochè riuscirebbe facilissimo lavarla ed asciugarla, ciò che non può avvenire col contenuto putrescibile dei materassi.

3° La branda si può disinfettare facilmente. D'ordinario basterebbe lavarne la fodera con liscivia durante la permanenza in porto, prima di imbarcare i passeggeri. D'altra parte però si potrebbe anche all'occorrenza cacciare l'intera branda nella stufa di disinfezione.

4° La branda, considerata dal punto di vista della sicurezza di colui che vi è coricato dentro, offre a questi un giaciglio non solo comodo e bene incavato, ma rimane pure costantemente orizzontale malgrado i movimenti della nave, vantaggio escluso da tutte le cuccette attuali, che debbono seguire tutti i movimenti della nave.

Non occorre d'altronde essere un marinaio, come credono molti, per saper dormire in una branda. Questa supposizione è del tutto infondata. E son di parere che non si dovrebbero sollevare obiezioni contro l'introduzione delle brande di rete metallica a bordo, visti i grandi vantaggi che offrono di fronte alle attuali cuccette da emigranti.

Il capitano medico Stoppani ha fatto un'altra proposta, la quale, debbo confessarlo, ha incontrato miglior favore che non la mia. Egli vorrebbe dividere le cuccette da emigranti in gruppi di otto. Due cuccette (una sopra e una sotto) per ogni otto, dovrebbero essere alquanto staccate, discoste dalle altre, e fatte in modo da poter essere sollevate mediante uno speciale apparecchio, contro i bagli. Il posto così lasciato libero sarebbe occupato da un tavolo, intorno a cui potrebbero prender posto comodamente per i pasti gli otto uomini del gruppo.

Il difetto di questa proposta è che conserva il materasso. Invece è mia convinzione che un miglioramento igienico del dormitorio degli emigranti non è raggiungibile senza l'abolizione del materasso.

Il vitto degli emigranti è oggigiorno molto buono ed abbondante. Ma occorre cambiarne il sistema di distribuzione. Essi vengono riuniti in gruppi di 6 a 8 persone. Ad ogni gruppo vien data una gamella per la zuppa ed una per la carne, nonchè un bidone, che serve tanto pel vino come pel caffè. Oltre a ciò, ogni persona riceve un gamellino, una forchetta, un cucchiaino ed un boccalino di latta (impropriamente chiamato bicchiere). All'ora della distribuzione, due dei componenti per ciascun rancio, passano in fila davanti alla porta della cucina, ove vien loro versato il vitto pel rancio rispettivo.

In questo modo la distribuzione dura evidentemente molto a lungo e agli ultimi ranci tocca una zuppa che non è più buona. Perciò è a desiderare che la distribuzione del vitto abbia ad esser fatta con un apparecchio meccanico. Dopo che gli emigranti hanno mangiato, dovrebbero consegnare i recipienti al lavandino e rice-

verne in cambio una contromarca da presentare all'atto della distribuzione successiva. Per poter attuare un simile sistema, i piroscafi da emigranti dovrebbero tutti esser dotati di un *riposto* per la pulizia delle stoviglie, che finora non esiste o quando esiste è come non vi fosse, perchè vien tenuto chiuso. Quando s'avvicina l'ora del pasto, non è raro oggi veder delle donne che nettano i piatti col grembiule, oppure degli uomini che li puliscono con la mollica di pane.

La lavanda della biancheria è una operazione necessaria a bordo dei piroscafi da emigranti, fra cui vi son sempre tante donne e tanti bambini. Sarebbe ozioso il volerlo dimostrare.

La nostra legge obbliga il vettore a tenere a bordo una vasca speciale divisa in 4 scompartimenti per la lavanda della biancheria, e stabilisce pure che questa vasca, per almeno 3 ore fisse ogni giorno, debba essere alimentata, anche ad intervalli, con acqua dolce, onde gli emigranti possano fare una bastante pulizia delle loro biancherie. Ma l'acqua dolce a bordo è cara, e si tenta di farne la massima economia. Per l'igiene di bordo la lavanda della biancheria sporca ha una importanza specialissima, sicchè non dovrebbe esser fatta dipendere dalla buona volontà degli emigranti, ma si dovrebbe invece esigere per legge che tutti i piroscafi fossero provveduti di una lavanderia a vapore. Ogni giorno, allora, sotto la sorveglianza del medico, la biancheria sudicia dovrebbe essere raccolta, lavata e messa ad asciugare in apposito locale, oppure, quando il tempo è bello, appesa in coperta alle ghie. Oggigiorno, quando l'emigrante ha lavato la biancheria, non sa dove metterla ad asciugare. Per timore che gli e la rubino, o non la lava o, dopo averla lavata, la nasconde mentre è ancora umida. La lavanda della biancheria dovrebbe esser disciplinata a bordo da speciali disposizioni e dovrebbe esser fatta da un personale apposito che ne assumesse anche la responsabilità.

La pulizia dei locali viene fatta ancora oggi immettendovi torrenti d'acqua di mare. Benchè i medici di marina di tutti i

tempi (Senfleben, Fossangrieves, Plumert) abbiano sempre vivamente biasimato i grandi lavaggi fatti sotto coperta, i capitani e i marinai vi si attengono ancora con una certa ostinazione. Dopo i lavaggi a grande acqua, entrano in giuoco i frettazzi e le redazze, e con questo sistema si riesce effettivamente a portar via tutti i detriti organici ed inorganici rimasti sul pavimento, ma ciò avviene a spese della salute dei passeggeri.

I marinai lavano per lavare, con indifferenza, sia che nel locale che vogliono ripulire, abitino degli uomini, oppure dei topi. La mancanza di riguardo dei capitani sopra alcuni bastimenti giunge financo a tal punto che fanno lavare i locali d'alloggio a mezzanotte, cioè quando gli emigranti dormono. Io stesso ne ho fatta la constatazione sul piroscafo *Trave* del *Norddeutscher Lloyd* nel 1903. Oggi questo piroscafo non esiste più, essendo stato radiato dal servizio di emigrazione, ma spero che il suo capitano sia ancora vivo ed in buona salute, ciò che gli auguro di cuore.

Ciò m'è piaciuto raccontare per dimostrare che anche i piroscafi delle migliori Compagnie lasciano molto a desiderare quanto ai riguardi dovuti agli emigranti.

I lavaggi a grand'acqua vengono fatti per ordine personale dei capitani, senza il consenso dei RR. Commissari, benchè siano tenuti per legge a informarli in antecedenza di quanto avviene nei locali destinati agli emigranti.

È v'è di peggio ancora. I locali degli emigranti cioè non vengono lavati soltanto in alto mare, dove l'acqua è pulita, ma anche nei porti, come a Genova e a Buenos Aires. Anzi nei porti vien praticata la così detta grande pulizia, per mettere il piroscafo in belle condizioni d'apparenza per i nuovi passeggeri da imbarcare. Chi conosce questi porti si può formare anche un'idea giusta dell'acqua loro, sovraccarica di rifiuti e di escrementi. Ed è con questa acqua appunto che le Compagnie fanno lavare i loro piroscafi, e questa i capitani chiamano "*la pulizia delle stive* „!

Sulle navi da guerra il problema della pulizia dei locali di sottocoperta è stato definitivamente risolto mediante l'adozione del *linoleum*, con cui vengono fasciati i ponti. Così basta una forbitura umida dei pavimenti per mantenere asciutti e puliti i locali. Non sarebbe eccessivo se per legge si volesse che i pavimenti dei locali da emigranti fossero tutti tappezzati di *linoleum*. Se ciò non è dato ottenere, si dovrebbero almeno obbligare per legge i capitani a far fare, durante la permanenza nei porti, la pulizia dei locali da emigranti con pietra e sabbia, e susseguente risciacquo con acqua dolce. Se il pavimento è di ferro, si dovrebbe pulirlo prima coi raschietti, poi con redazze impregnate di soluzione di sublimato all'1 per 6000.

Per dimostrare i cattivi effetti dei troppi lavaggi a grande acqua, il Friedel (1866) riferisce quanto segue circa le condizioni di salute di due navi inglesi, il *Centurio* e il *Conqueror*, sul primo dei quali veniva praticata la pulizia a secco, mentre sul secondo si praticavano i lavaggi a grand'acqua corrente.

	<i>Centurio</i>	<i>Conqueror</i>
Febbri	4	99
Polmoniti	2	33
Bronchiti	132	198
Angine	62	179
Diarree		10
Malattie cutanee . . .	189	257

Oltre a ciò, sul *Conqueror* le ferite e le escoriazioni presentavano sempre un cattivo decorso, con tendenza all'infiammazione (v. PLUMERT, *Gesundheitspflege auf Kriegsschiffen*).

Oggigiorno non sarebbe cosa giusta voler mettere sempre in rapporto diretto sui piroscafi da emigranti lo stato sanitario dei passeggeri con le condizioni igieniche in genere dei piroscafi stessi, poichè alcuni passeggeri che si ammalano a bordo portano già entro sè stessi il germe della malattia. Ciononostante non vi ha dubbio che parecchi piroscafi posseggono una patogenia loro propria, la quale consiste in ciò, che su di essi, per ogni viaggio, si verifica un numero più o meno grande di casi di una data speciale

malattia. Per esempio, il piroscafo *Bologna*, nel febbraio e marzo del 1907, in viaggio di ritorno dall'America del Sud, sopra 200 bambini imbarcati ne ebbe 29 colpiti da morbillo. Nel successivo viaggio di andata (aprile-maggio) ne ebbe 15 casi, e 3 mesi dopo, nel viaggio di rimpatrio, ne ebbe ancora 15 (v. MONTANO, *Statistica degli emigranti durante l'anno 1907*. "Annali di medicina navale e coloniale", luglio 1908).

Possiamo dunque dire che le malattie che si sviluppano su di un piroscafo sono il risultato della sua propria patogenia, addizionata con gli elementi patogeni importati dai passeggeri. Ora, mentre questi elementi sono indipendenti dalle condizioni igieniche del piroscafo, la sua patogenia è strettamente connessa con le sue condizioni di assetto interno e specialmente, a parer mio, col modo come viene praticata a bordo la pulizia dei locali. Gli elementi patogeni importati dai passeggeri, sono ordinariamente gli stessi per tutti i piroscafi da emigranti che trafficano nei porti italiani. Perciò è solamente la patogenia propria dei diversi piroscafi che caratterizza il loro diverso stato sanitario, e le statistiche del colonnello Montano, che ha classificato i piroscafi in base al numero di ammalati avuti a bordo, danno in certo qual modo la prova, a parer mio, dello stato igienico di ciascuno di essi.

Sarebbe interessante studiare in quale rapporto stieno le malattie che si sviluppano a bordo di ciascun piroscafo, coi lavaggi dei ponti inferiori.

Il servizio sanitario a bordo dei piroscafi da emigranti, diversamente dalle loro condizioni igieniche che, come si è accennato, lasciano oggi ancora molto a desiderare, è organizzato assai bene. La direzione di questo servizio è affidata a un medico della R. Marina, che ha pure gli attributi di R. Commissario a bordo. Le infermerie sono sistemate molto bene, e non vi manca nessuno dei mezzi di cura più moderni, così nella farmacia come nell'armamentario chirurgico. Il medico civile è d'obbligo quando vi sono a bordo più di 700 passeggeri, e il Commissariato può esigere che sian due quando i passeggeri superano i 1500.

Per quel che riguarda il numero degli ammalati avuti a bordo, nello scorso anno si è notata una diminuzione sia pei viaggi di andata come per quelli di ritorno. Nel 1906 è stato del 16.97 ‰, nel 1907 del 16.40 ‰. Il numero dei morti è stato nel 1906 del 0.73 ‰, nel 1907 del 0.72 ‰. Tutto ciò pei viaggi di ritorno. Per quelli di andata il numero degli ammalati è stato nel 1906 del 9.31 ‰, nel 1907 del 9.12 ‰, e quello dei morti nel 1906 del 0.27 ‰, nel 1907 del 0.25 ‰.

Abbiamo più ammalati nei viaggi al Sud che non in quelli al Nord di America, e ciò è spiegabile inquantochè molti emigranti che non sono ammessi nell'America del Nord per causa di malattie (tracoma, tigna ecc.), vanno nell'America del Sud.

Nei viaggi al Sud predominano le malattie dell'apparato digerente. Nei viaggi al Nord predominano le malattie dell'apparato respiratorio.

Fra le malattie infettive ha sempre predominato nei viaggi di ritorno la tubercolosi, in quelli di andata la malaria.

Duole dover constatare che, malgrado tutti i provvedimenti precauzionali adottati, malgrado la straordinaria vigilanza dei medici di bordo, è venuta aumentando a bordo nei viaggi di ritorno, la mortalità dei bambini per gastroenterite. Questa mortalità è da mettere in correlazione con le cattive condizioni di salute dei bambini dei rimpatrianti.

N.B. — A questo rapporto sono allegate due tavole indicanti:

1^a la morbosità e la mortalità verificatesi a bordo nel complesso degli emigrati e dei rimpatriati dall'America del Sud e da quella del Nord nell'anno 1906;

2^a le malattie infettive e diffusive verificate a bordo fra gli emigrati e i rimpatriati considerati complessivamente per ciascuno degli anni 1903, 1904, 1905 e 1906;

estratte dalla relazione del Colonnello medico nella R. Marina, Dott. A. Montano, pubblicata nel *Bollettino dell'emigrazione* n. 2 dell'anno 1908.

Il servizio igienico e sanitario sui piroscafi da emigranti.

Rapporto del **Prof. Dott. Enrico Fossataro**, maggiore medico della R. Marina, libero docente di traumatologia, alla Sezione XXI del XVI Congresso medico internazionale di Budapest (agosto 1909) (1).

L'emigrazione non è un fenomeno transitorio. Sulla superficie della terra le popolazioni sono distribuite in modo inuguale fra l'uno e l'altro punto e, d'altra parte, vi sono località poco abitate le quali offrono tali ricchezze minerarie ed agricole, che per lungo tempo ancora, si dovranno nell'avvenire verificare spostamenti di grandi masse umane da paesi molto popolati e molto sfruttati verso paesi meno popolati e meno sfruttati.

Le Confederazioni ricche di prodotti naturali sono poco abitate. L'Argentina, con una estensione di territorio dieci volte superiore a quella dell'Italia, conta appena 5 milioni di abitanti; il Brasile, con una superficie di km. quadrati 8,468,950, ha poco più di 14 milioni di abitanti. L'emigrazione perciò non avrà fine tanto presto, e l'Italia rimarrà ancora per lungo tempo, lo Stato offerente la massima proporzione di emigranti. Per questo appunto l'Italia è anche lo Stato che più di ogni altro deve prender cura del trasporto dei suoi emigranti, tanto più quando si ricordino i tristi avvenimenti che han reso memorabili il *Matteo Bruzzo* (1884), il *Carlo R.*, l'*Andrea Doria*, il *V. Florio* e il *Remo* (1894), piroscafi da emigranti, per le epidemie sofferte.

La legge del 31 gennaio 1901 ha migliorato notevolmente le condizioni dell'emigrazione italiana sotto tutti i punti di vista.

(1) La presente comunicazione, fatta per incarico del Ministero della Marina (Ispettorato di Sanità), e originariamente compilata in lingua tedesca, è stata tradotta a cura del Commissariato dell'emigrazione, dagli Atti ufficiali del Congresso.