

CONDIZIONI MATERIALI E MORALI DEGLI ITALIANI nello Stato del Paraná (Stati Uniti del Brasile)

(Da un rapporto del Sig. NESTORE FORTUNATI, Reggente il R. Consolato
in Curityba - Maggio 1911).

La Colonia italiana nello Stato del Paraná occupa, dopo quella polacca, il posto più importante dal punto di vista della popolazione e della produzione agricola. Moralmente e materialmente però si trova di molto superiore alla polacca.

I primi immigranti italiani al Paraná giunsero nella metà del febbraio 1875 ed attualmente essi ascendono a circa 30,000 costituenti oltre 5000 famiglie.

Per la loro indole, sobrietà e svegliatezza d'ingegno sono i più apprezzati, tanto dal popolo che dall'elemento ufficiale del paese.

In Curityba — Capitale dello Stato del Paraná con 30,000 abitanti (1) — risiedono circa 3000 italiani e contano nel loro seno ben quattro Società di beneficenza, due maschili e due femminili, nonché una scuola denominata "Dante Alighieri", ove, congiuntamente alla lingua italiana, s'insegna anche la portoghese. A questa scuola italiana il Governo locale, con atto munifico che va segnalato, assegnò, nel suo bilancio di quest'anno, un sussidio di Reis 1,200,000, pari a 2000 lire italiane.

A dimostrare quale sia la posizione morale e materiale degli italiani in questa Capitale basti accennare ai seguenti impianti: N. 67 Case di commercio, due delle quali con un capitale di circa un milione; 17 sartorie; 19 officine di falegname e di ebanisteria; 2 calzolerie compresevi due fabbriche; 12 fucine da fabbro; 8 saloni da barbiere; 6 mulini di cereali; 11 alberghi (e fra questi il Grand Hôtel, il più importante di Curityba); 2 fabbriche di fiammiferi; 3 fabbriche di laterizi; 4 fabbriche di paste alimentari; 3 fabbriche di liquori e una di gazzose; 3 rimesse per vetture pubbliche; 4 panetterie; una Casa d'istrumenti musicali; 2 laboratori di marmi; una fabbrica di sigarette; 2 orologeria e 3 Case di arredi da cucina.

(1) Ora la popolazione ascende già a circa 40,000.

L'Impresa telefonica è di proprietà d'un nostro connazionale e l'Impresa dei tramway, di proprietà pure d'un italiano, venne ceduta l'anno scorso alla Società Brasileira Railway Ld.

Aggiungasi ancora che dimorano in Curityba oltre 500 italiani proprietari di edifizi o di aree fabbricabili.

È pertanto molto lusinghiera la situazione degli italiani in questa Capitale. Nelle professioni liberali figurano 3 medici, 2 ingegneri, 2 veterinari, parecchi periti agrimensori, vari impresari di lavori, ausiliari tecnici, ecc. ecc.

È prospera anche la condizione degli italiani residenti nell'interno dello Stato, ove ebbero campo di spiegare la stessa attività e la stessa intelligenza, impiantandovi fabbriche di liquori e vini, segherie, alberghi, officine di diversa natura, ecc., specialmente in Pontagrossa, Paranaguà, Morretes, Rio Negro, Serro Azul, S. Josè dos Pinhaes, Porto União, Iraty, Entre Rios, Castro, Jaguariaiva, Pirahy, Araucaria, Colombo e Jaceguahy.

Le Colonie che contano maggior numero d'italiani, quasi tutti proprietari, sono: nel litorale: Alexandra, Maria Luiza, Visconde de Nacar, Taunay, Pereira, Rio Sagrado, America, Rio Pinto, Marquez e Entre Rios.

Nell'interno: S. Felicidade, Agna Verde, Pilarsinho, Angelina e S. Ignazio; nel Municipio della Capitale: Novo Tyrol; in quello di Piraquara: Silveira da Motta e Mourcy; in quello di S. Josè dos Pinhaes: Mendes de Sà, Balbino Cunha, Donna Marianna Rebouça; in quello di Campo Largo: S. Cecilia e S. Barbara; in quello di Palmeira: Uvarana; in quello di Ponta Grossa: S. Clara e S. Leopoldina in quello di Castro: Presidente Faria in quello di Campina Grande: Eufrasio Correia in quello di Bocayuva.

Il clima del Paraná in generale è eccellente e quello dell'altipiano, che comprende i due terzi della superficie dello Stato, non è dissimile da quello d'Italia.

Nel litorale si coltiva su larga scala la canna da zucchero, la banana ed il riso; sull'altipiano, granturco, fagiuoli, patate, segala, legumi, ecc.; la viticoltura poi, costituisce uno dei maggiori redditi dei nostri bravi coloni.

Oltrechè nella ferrovia del Paraná, di cui è cenno in appresso, gli italiani presero una parte preponderante nella costruzione dei tronchi ferroviari costituenti la rete ferroviaria dello Stato, apportando nei vari lavori sempre quella praticità e quel buon volere per cui tanto apprezzati sono all'estero.

La Colonia italiana al Paraná non è infine a nessuna seconda pel culto verso la madre patria e per la devozione alle istituzioni che la reggono.

Ferrovia del Paraná. — La costruzione della ferrovia del Paraná ebbe per principale scopo di allacciare il litorale colla Capitale dello Stato omonimo (Curityba), sita nel secondo altipiano del sistema orografico brasiliano ed a 900 m. sul livello del mare.

La suddetta ferrovia è considerata una delle opere più ardite fra le congeneri, vuoi per le numerose opere d'arte ivi costruite, vuoi per le difficoltà incontrate sul terreno; ed è una delle più pittoresche del mondo per il succedersi dei più svariati ed incantevoli panorami.

I lavori ebbero principio alla metà del 1880 e il traffico venne iniziato il 5 febbraio del 1885. Si può affermare che mai all'estero vennero costruite opere dell'importanza della ferrovia del Paraná, in cui mente e braccia italiane abbiano concorso in così grande misura.

Fu infatti sotto la guida dell'ingegnere Ferrucci, ex ispettore delle ferrovie italiane, coadiuvato dagli ingegneri A. Rigorini, E. Guaita e M. Cuniberti che vennero eseguiti gli studi e progettati i lavori.

Fu pure sotto la stessa direzione, e colla cooperazione dei medesimi ingegneri (Rigorini 1^a Sezione; Guaita 2^a Sezione; Cuniberti 3^a Sezione) che venne eseguita quasi per completo la costruzione della ferrovia.

Aggiungasi che, oltre vari ingegneri (Cristiani, Lazzarini e Lavagnino) ed impiegati in sotto ordine, nove decimi degli operai adibiti ai lavori erano italiani.

A torto si attribuisce nello Stato di Paraná il merito della costruzione all'ingegneria brasiliana.

Il motivo risiede forse nel fatto che l'ingegnere Ferrucci, assunto alla direzione della Compagnia concessionaria « Chemins de fer Brésiliens » spirato il termine del suo contratto di due anni, se ne tornò in patria trasferendo le di lui attribuzioni all'ingegnere brasiliano Teixeira Soares che portò a compimento il resto dei lavori.

Allorquando però l'ingegnere Teixeira sostituì il Ferrucci, la prima Sezione si trovava aperta al traffico, la seconda Sezione per due terzi costruita e la terza Sezione coi lavori sufficientemente avanzati.

Se vi è gloria, e ve ne ha molta, nella costruzione della citata ferrovia, questa spetta di diritto all'ingegneria italiana.