

P. P. 1-29.



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

COMMISSARIATO DELL'EMIGRAZIONE

# BOLLETTINO DELL'EMIGRAZIONE

(pubblicazione mensile)

Anno XIII. 15 luglio 1914.

N. 8.

## SOMMARIO.

La disciplina dell'immigrazione secondo le leggi canadesi, special-  
mente a confronto con la legislazione degli Stati Uniti e nei  
rapporti con l'Italia, studiata dal già R. Addetto per l'emigra-  
zione al Canada Capitano Dr. Erasmo A. Ehrenfreund, medico  
della R. Marina e vice-consule onorario in Montreal. — *Parla*  
*quinta e sesta e indice.*



ROMA

TIPOGRAFIA NAZIONALE DI G. BERTERO E C.

VIA UMBRIA

1914



## PARTE QUINTA.

### I.

#### L'obbligo del viaggio continuato.

Oltre ai motivi di reiezione fin qui esaminati, i quali si riferiscono ai caratteri intrinseci degli emigranti, altri cui si è già ripetutamente accennato, ne sono previsti dalla legge canadese sulla immigrazione, di carattere estrinseco, la cui applicazione appunto perciò, a tenore della stessa legge, è lasciata alla discrezione del governo il quale, quando lo ritiene opportuno, li manda in vigore con speciali decreti (*Orders in Council*). Così avviene che attualmente, per essere ammessi nel Canada, gli immigranti debbono ottemperare a tre obblighi: quello del viaggio continuato, quello del passaporto o del certificato penale e quello della scorta pecuniaria.

Nell'imporre agli immigranti l'obbligo del viaggio continuato, il Canada ha avuto principalmente per scopo di porre un argine alla immigrazione degli indù. Con ciò ha tentato di girare attorno alla difficoltà di imporre esplicitamente il *veto* all'ammissione degli immigranti di razza indiana, difficoltà derivante, come si è accennato, dal fatto che essi sono, non meno dei canadesi, cittadini dell'Impero britannico. Nel rapporto già ricordato del Sottosegretario di Stato W. L. Mackenzie King sull'immigrazione diretta al Canada dall'Oriente si legge appunto (1) che « le norme regolamentari canadesi, le quali richiedono la continuità del viaggio dal paese di nascita o di cittadinanza con biglietto d'intero percorso, oppongono una barriera insormontabile all'immigrazione di quegli indiani che, avendo lasciata l'India ed essendosi recati altrove, per esempio in Cina, potessero essere indotti ad emigrare poi nel Canada ». Con ciò per verità lo scopo di imporre un argine agli immigranti indiani è raggiunto molto imperfettamente inquantochè il divieto delle interruzioni di viaggio non significa che debbano essere respinti coloro che giungono al Canada con viaggio indiretto ma continuato. Forse la distinzione fra « viaggio diretto » e « viaggio continuato » è alquanto capziosa, e ci ha dato modo appunto a molti funzionari canadesi di stazione nei porti del Pacifico di interpretare la disposizione relativa all'obbligo del viaggio continuato nel senso che fossero da respingere gli immigranti che non si recano dal loro paese al Canada per via diretta.

Nella relazione della Commissione parlamentare americana presieduta dal senatore Dillingham si legge a questo proposito quanto segue:

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti*, ecc. già citata: pag. 89.



« Si noterà che mentre gli indù non sono esclusi specificatamente, « e nella fattispecie non sono neppure menzionati nella legge canadese sulla « immigrazione e nei decreti ad essa relativi, sono state innalzate di « contro ad essi delle barriere praticamente insormontabili. La più for- « midabile di queste consiste nell'applicare agli immigranti indù la di- « sposizione in base a cui possono essere respinti gli immigranti giunti « al Canada altrimenti che per viaggio continuato dal paese di cui sono « nativi o cittadini. . . . . La particolare efficienza di questa disposizione « è dovuta al fatto che non vi hanno mezzi per compiere un viaggio « continuato dall'India al Canada ».

Ora è vero che non esistono comunicazioni dirette regolari fra l'India e il Canada, ma esistono comunicazioni dirette regolari fra l'India e Yokohama come fra Yokohama e Vancouver nonché San Francisco; sic- ché è possibile recarsi dall'India al Canada con viaggio continuato come vi si recano quotidianamente per la via dell'Inghilterra o per la via di New York molti immigranti provenienti da paesi europei che mancano di comunicazioni dirette con i porti del Dominio.

In base all'art. 38 della legge sull'immigrazione il governo canadese può imporre l'obbligo del viaggio continuato tanto a tutti coloro che ar- rivano nel Canada quanto a quelli solamente che sbarcano in un porto da esso determinato. Però il decreto con cui, valendosi della facoltà così concessagli, ha imposto agli immigranti cotale obbligo, ha caratte rege- nerale. Il limitarlo a qualche porto soltanto darebbe certamente luogo a complicate recriminazioni.

Nello stesso decreto è detto che coloro i quali non si attengono all'ob- bligo del viaggio continuato « saranno » (*shall be*) respinti e non che « po- tranno » (*may be*) esserlo come mostra di credere il Dillingham. La sua applicazione cioè dovrebbe avere un valore assoluto, non discrezionale. Per altro nelle istruzioni emanate il 1° giugno 1909 dal Soprintendente agli ispettori dell'immigrazione canadese è detto che agli immigranti i quali non giungono nel Canada con viaggio continuato « potrà » essere vietata l'ammissione « e come in riguardo a ciò sia bene notare che in « grazia a tale disposizione gli ispettori hanno la facoltà di escludere ta- « lune categorie di persone quando le condizioni del lavoro nel Canada lo « rendano opportuno. Invece quando le condizioni del lavoro non sono « tali da render necessaria l'applicazione generale di questa disposizione, « essi hanno la facoltà in grazia ad essa di escludere coloro che abbiano « motivo di sospettare che non sieno « desiderabili » per uno qualsiasi « dei motivi di esclusione indicati nella legge sull'immigrazione. Nei casi « che ricadono sotto questa clausola si farà uso [in ogni modo] di spe- « ciale discrezione ».

E nella circolare emanata dallo stesso Soprintendente li 4 giugno 1909 si legge che « la disposizione relativa al viaggio indiretto dà luogo alla reiezione quando si tratta di immigranti i quali non possano provare che hanno mezzi indipendenti di sostentamento o che sono adatti a lavori agricoli e che intendono di dedicarsi ad essi » (1), quindi, si sottintende, non negli altri casi.

L'obbligo del viaggio continuato dovrebbe quindi tendere anche « ad escludere gran parte degli immigranti che non hanno capitali sufficienti per dedicarsi all'agricoltura e che perciò possono essere impiegati soltanto come braccianti nei centri urbani, tanto più che un bracciante ordinario non potrebbe mai sostenere le spese di un viaggio per recarsi fino alle lontane coste del Pacifico, ove è sentito il bisogno di lavoratori dei campi, mentre chi è provvisto di un piccolo capitale e intende recarsi nelle regioni dell'interno, ad es. nella Colombia Britannica, per darsi all'agricoltura, non si preoccupa gran fatto della maggiore spesa di qualche centinaio di lire necessarie per il viaggio in ferrovia ». Così dicono i funzionari canadesi.

Ora a chi cerchi di penetrare bene addentro nello spirito di una consimile disposizione che, malgrado la sua semplicità, è presentata all'applicazione pratica in forma piuttosto involuta, non può sfuggire come essa sia veramente animata da uno scopo ben diverso che non sia l'ostacolo più o meno efficace che può opporre all'immigrazione indiana, da uno scopo di cui non è fatto il menomo cenno nelle pubblicazioni ufficiali canadesi e neppure dai commentatori, ma che non cessa perciò di essere evidente e molto importante; dallo scopo cioè di proteggere la marina mercantile nazionale canadese.

Ciò risulta anche dall'aggiunta fatta al decreto del 9 maggio 1910 con cui veniva rinnovato l'obbligo del viaggio continuato già sancito dal decreto del 27 maggio 1908, dall'aggiunta cioè in base a cui il biglietto completo (*through*) del viaggio medesimo che in base al primitivo decreto doveva essere acquistato nel paese di provenienza, può anche essere acquistato o antipagato nel Canada. Tale aggiunta, come ebbe a dichiarare l'onorevole ministro Oliver durante la discussione della nuova legge sull'immigrazione davanti alla Camera di Ottawa, era stata chiesta dalle compagnie vettrici interessate le quali anzi avevano proposto che il biglietto di chiamata potesse essere pagato anche solo parzialmente.

L'immigrazione canadese si distingue da tutte le altre specialmente in quanto il relativo traffico è esercitato principalmente dalla marina mercantile del paese. Il Canada trasporta cioè i propri immigranti come la

(1) V. la raccolta di *leggi*, ecc. già citata: pag. 159.

Francia e la Germania trasportano i propri emigranti, caratteristiche queste a cui l'Italia ha sovente dedicato tutta la sua attenzione, carezzando il legittimo desiderio di riuscire anche essa a riunire nelle proprie mani tutte le fila del proprio movimento emigratorio.

Il capitale ingentissimo investito nelle grandi compagnie di navigazione canadesi, è in grandissima parte capitale inglese, ma ciò non toglie che esse siano amministrare da cittadini canadesi e servano principalmente — ciò che più importa — gli interessi del Canada. Ognuna delle compagnie ferroviarie canadesi (e solo la ferrovia intercoloniale che unisce la Nuova Scozia e il Nuovo Brunswick a Quebec e Montreal appartiene allo Stato) esercita anche il traffico marittimo con materiale proprio. La compagnia della ferrovia canadese del Pacifico, conosciuta volgarmente sotto il titolo delle tre iniziali C. P. R. (*Canadian Pacific Railway*) prima fra tutte, che possiede una bella flotta di *Empresses*, con cui esercita una linea di navigazione regolare transatlantica fra Montreal e Liverpool nonché una transpacifico fra Vancouver e Hong-Kong via Yokohama, assorbe da sé sola il 33 per cento degli immigranti che giungono al Canada per via di mare. Il 32 e mezzo per cento è assorbito dalla *Allan Line* di Glasgow la quale ha una comunicazione regolare con Liverpool, una con l'Avre e accordi speciali con la Ferrovia del Pacifico. Il servizio postale marittimo è stato affidato dalla parte del Pacifico alla C. P. R., dalla parte dell'Atlantico alla *Allan Line*. La *Dominion Line* canadese è stata assorbita dalla *White Star Line* inglese, ma i suoi servizi di comunicazione fra Montreal, Quebec e Liverpool, che assorbono solo il 9 per cento dell'immigrazione canadese, formano parte a sé. Ed anche le compagnie minori che si dividono il rimanente quarto dell'immigrazione canadese (v. quadro XI) sono in massima parte canadesi o inglesi. La compagnia di navigazione Amburghese Americana, dopo avere per qualche tempo stabilito delle comunicazioni proprie col Canada, le ha soppresse.

La marina mercantile canadese è in continuo sviluppo. Nel 1910 nuove Compagnie di navigazione sono state fondate nel Dominio con ottimo materiale; e in esse altro denaro inglese ha trovato buon investimento. Eppure i piroscafi che nel 1908-1909 hanno trasportato gli immigranti al Canada non ne hanno caricati più di 129 in media per ogni viaggio! (v. quadro XII).

Il Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, nella sua relazione per l'anno 1904, ebbe ad osservare che « generalmente « parlando le tre principali compagnie di navigazione [Allan, C. P. R., « Dominion] che trasportano passeggeri dai porti britannici, hanno im-  
« portato nel Canada gli stessi tipi medi di immigranti, e han dimostrato

« essere accurate nella scelta degli immigranti, per quanto riguarda la « salute, prima di vender loro i biglietti.

« Come è dato presumere, gli immigranti dei diversi paesi e dei di-  
« versi centri che arrivano con i diversi bastimenti delle diverse linee,  
« diversificano fra loro in riguardo a immunità da malattie e specialmente  
« da malattie degli occhi, laonde si è riscontrato che, mentre per alcuni  
« bastimenti non viene trattenuta neppure una persona, per altri invece  
« molte persone debbono essere mandate all'ospedale. Ciò avviene prin-  
« cipalmente per i bastimenti provenienti dai porti di Amburgo, di An-  
« versa e dell'Havre...».

Ora dalle statistiche dell'immigrazione canadese si rileva che la *Allan Line* in massima ha sempre avuto meno casi di reiezione che le altre compagnie. La *Canadian Pacific* ha avuto dal 1904 al 1906 un numero di reiezioni alquanto superiore alla media generale, ciò che dai competenti veniva attribuito al fatto che, a differenza delle consorelle, importava immigranti direttamente dal continente europeo, ma dal 1907 in poi ha sempre avuto un numero di reiezioni notevolmente inferiore. La *Dominion* in massima offre un numero di reiezioni che si avvicina alla media generale. La *Donaldson*, compagnia di navigazione scozzese la cui linea Glasgow-St-John e Quebec fu inaugurata nel 1905, cominciò con l'aver pochissimi casi di reiezione, ma negli anni successivi ne ha avuti un numero sempre maggiore fino a superare tutte le principali consorelle. Il Bryce nella relazione del 1908 lo spiega col fatto che essa si era messa secoloro in concorrenza, osservando che in tali condizioni « non riuscendo « le compagnie a procurarsi fin da principio la propria quota di passeg- « geri regolari, può avvenire che siano condotti a loro degli emigranti « sospetti e rifiutati dalle altre linee ». Nel 1908-909 mentre la proporzione dei casi di reiezione è stata del 4 per mille circa per gli immigranti di tutte le linee, è stata minore del 2 e mezzo per mille per quelli della *Canadian Pacific*, minore del 3 per mille per quelli della *Allan*, ed è stata invece del 5 per mille circa per quelli della *Dominion* e della *Donaldson*, di quasi 7 per mille per le altre linee (v. quadro XI).

Certo è che le compagnie di navigazione più importanti non hanno bisogno di dare una caccia troppo accanita al passeggero emigrante e che perciò si può effettivamente ritenere che esse imbarchino in proporzione meno emigranti di scarto che le altre. Però è cosa naturale ammettere che nell'applicare le restrizioni fissate dalla legge sull'immigrazione, i funzionari abbiano a mostrare maggiore indulgenza verso le compagnie di navigazione nazionali che non verso le altre. Il più scrupoloso sentimento di giustizia non impedisce che sulle loro deliberazioni possa avere un certo peso l'amor patrio.

Un altro fatto merita pure di essere rilevato, ed è che, mentre una metà circa di tutti gli immigranti transatlantici giunge al Canada direttamente per le vie marittime che sboccano nei porti del Dominio e l'altra metà vi giunge invece attraverso gli Stati Uniti nei cui porti si reca a sbarcare, gli immigranti che provengono dai paesi preferiti in massima parte arrivano al Canada direttamente e solo in minima proporzione vi arrivano per la via degli Stati Uniti. E questo stesso fatto costituisce evidentemente un motivo di preferenza assai più positivo che non ogni considerazione di carattere etnico o le supposte buone attitudini agricole di alcuni popoli settentrionali. La proporzione degli immigranti che si recano al Canada direttamente è del 95 per cento circa per quelli che provengono dalle Isole britanniche, dell'85 per cento circa per quelli che provengono dagli altri paesi europei preferiti, e solo del 67 per cento circa per quelli che provengono dai paesi non preferiti. La proporzione di quelli che vi si recano per la via degli Stati Uniti raggiunge il 70 per cento circa per gli austriaci, il 72 per cento circa per gli ungheresi, l'86,5 per cento circa per gli italiani (v. quadro XIII, A). Conviene però ricordare come sia in Italia che nell'Impero austro-ungarico lo Stato ostacola l'emigrazione transoceanica che non parte dai porti nazionali e che l'impero nostro vicino non ha comunicazioni dirette col Canada, mentre è solo nel 1910 che la *Thomson Line* ha stabilito una linea di comunicazione diretta fra l'Italia e il Canada, la quale del resto ha interrotto il suo servizio dopo due viaggi.

La linea canadese transpacificca che fa capo a Vancouver tocca in Asia gli stessi porti (Yokohama, Hongkong, ecc.) che sono toccati dalle linee transpacificche americane le quali fanno capo a Seattle o a San Francisco. E anche la linea giapponese *Nippon Yusen Kaisha* segue lo stesso itinerario toccando Seattle. Quindi il Canada può impunemente intendere che gli immigranti provenienti dal Pacifico in ossequio all'obbligo del viaggio continuato, abbiano a sbarcare direttamente nei porti del Dominio. Può chiudere in faccia le sue porte a un indù che recandosi, mettiamo, con un piroscalo del *Norddeutscher Lloyd*, da Colombo (Ceylon) a Hongkong, trasbordi quivi sopra una *Empress* per andare a Vancouver, compiendo tutto il viaggio continuatamente, come può chiuderle in faccia a un immigrante qualsiasi che per andare dalla China al Canada prenda imbarco sopra un piroscalo americano e sbarchi perciò a Seattle nel Washington ove le comunicazioni con la vicina Vancouver sono quotidiane e facilissime. E dalla parte del Pacifico il Canada ha il vantaggio di possedere una linea diretta di comunicazione con l'Australia (*Canadian Australian Line*) che indirettamente serve anche per gli Stati Uniti.

Se domani per tornaconto commerciale il Canada si mettesse in comunicazione diretta con l'India, le norme legislative dettate, a quanto dicono, in antagonismo alla immigrazione indiana, verrebbero probabilmente attenuate. Le compagnie ferroviarie e marittime che sono ricchissime e dispongono di un vero esercito d'impiegati, esercitano sulle elezioni politiche una larga influenza naturale e d'altronde assai legittima, che non manca naturalmente di ripercuotersi sui deliberati dell'assemblea legislativa.

Dalla parte dell'Atlantico le condizioni del traffico marittimo canadese sono invece ben diverse. Difatti mentre gli Stati Uniti sono in comunicazione diretta con tutti i porti europei più importanti, il Canada ha comunicazioni dirette solo con l'Havre e con l'Inghilterra, ove però i piroscafi canadesi imbarcano continuamente immigranti provenienti dall'Europa meridionale e orientale. Anzi è principalmente sul trasporto di questi emigranti che si basa il traffico delle linee canadesi. E se dovesse essere vietato agli emigranti di recarsi dal proprio paese al Canada per vie indirette, nessuno potrebbe recarvisi per la via degli Stati Uniti, ma le linee canadesi obbligate a ricevere soltanto i cittadini britannici o francesi risentirebbero un gravissimo danno. A ciò i legislatori hanno ovviato imponendo agli immigranti non l'obbligo del viaggio diretto ma quello del viaggio continuato. E nella pratica quando la continuità del viaggio di un immigrante che arriva per la via dell'Inghilterra dagli altri paesi d'Europa appare anche evidentemente contestabile, l'obbligo del viaggio continuato non viene inteso in senso assoluto. D'altra parte se vi sono degli emigranti che si recano al Canada per la via degli Stati Uniti, anche fra quelli che vi si potrebbero recare per via diretta, vi sono degli emigranti che per recarsi agli Stati Uniti prendono, invece della via diretta, quella del Canada. E tutto ciò in fin dei conti si risolve in un positivo vantaggio a favore delle linee di navigazione canadesi.

L'immigrazione canadese sta alla immigrazione degli Stati Uniti in proporzione di uno a cinque (v. quadro XIV). Ora benché un esatto confronto fra le statistiche di immigrazione americane e canadesi sia molto difficile per la differenza di sistema con cui sono compilate e perchè quelle degli Stati Uniti tengono sommariamente conto dei cittadini che rientrano in patria dall'estero ma non tengono affatto conto di quelli che ne partono, esaminando le cifre che rappresentano il movimento dei passeggeri fra il Canada e gli Stati Uniti (v. quadro XV) si rileva che il numero dei passeggeri detti di corridoio che si recano agli Stati Uniti per la via del Canada, è molto maggiore di quello dei passeggeri detti di corridoio che per la via degli Stati Uniti si recano al Canada. E rispetto ai passeggeri detti di salone tale differenza a vantaggio del Ca-

nadà supera notevolmente quella già grande che si riferisce ai passeggeri detti di corridoio. Più importante ancora sotto questo punto di vista è il fatto che il numero dei cittadini americani che rimpatriano dai paesi transoceanici per la via del Canadà è enormemente maggiore di quello dei cittadini canadesi che rimpatriano dagli stessi paesi per la via degli Stati Uniti. Malgrado cioè le comunicazioni comode e lussuose che uniscono direttamente gli Stati Uniti ai porti della Manica, e fra cui eccellono per grandiosità di piroscafi la *Cunard Line*, la *White Star Line* e il *Norddeutscher Lloyd*, vi sono ancora molti americani di origine britannica i quali, per tornare in patria, danno la preferenza alle linee di comunicazione indirette e meno lussuose ma pur sempre abbastanza comode del tipo britannico coloniale.

Il numero dei passeggeri che si recano direttamente dagli Stati Uniti al Canadà equivale su per giù annualmente al numero di quelli che si recano direttamente dal Canadà agli Stati Uniti. Però fra i primi la proporzione dei cittadini americani è molto maggiore di quel che non sia fra i secondi la proporzione dei cittadini canadesi. Molti cioè sono i cittadini americani che si recano nel Canadà per effetto della propaganda esercitata dal Governo canadese per attrarre nel Dominio gli agricoltori dell'Unione finitima. Ed A. C. Laut nello scritto già ricordato ha fatto osservare che « l'assottigliarsi delle terre libere negli Stati Uniti » ha valso del pari a spingere i contadini americani verso il Canadà. Ma sono anche molti fra essi quelli che, dopo aver preso visione dalle terre loro offerte, preferiscono rimpatriare. Quindi è anche molto maggiore il numero di americani che rimpatria dal Canadà che non il numero di canadesi che rimpatria dagli Stati Uniti, mentre il numero degli americani che rimane nel Canadà equivale presso a poco al numero dei canadesi che rimane negli Stati Uniti. Ciò posto, essendo la popolazione degli Stati Uniti grandissimamente superiore a quella del Canadà, ne viene di conseguenza che questo risente molto maggior effetto di quelli in esito al reciproco scambio di cittadini emigrati, per cui appare abbastanza notevole la proporzione dei canadesi di nascita che vivono negli Stati dell'Unione americana (v. quadro I, A). Ma il maggior movimento permanente di popolazione che si verifica dal Canadà agli Stati Uniti, in confronto a quello che si verifica in senso inverso, dipende pur tuttavia dall'obbligo del viaggio continuato imposto dal Canadà agli immigranti, obbligo per cui naturalmente avviene che gli stranieri non americani residenti nel Canadà che si recano negli Stati Uniti sono molto più numerosi che non gli stranieri non canadesi residenti negli Stati Uniti che si recano al Canadà.

Per far argine all'esodo dei canadesi verso gli Stati Uniti il governo del Dominio concede ai canadesi che stanno per recarsi nei paesi dell'Unione finitima, le stesse agevolazioni di trasporto ferroviario che sono offerte ai canadesi rimpatrianti dagli Stati Uniti, onde cambino invece di residenza senza uscire dal loro paese e dalle vecchie provincie orientali si rechino a coltivare i campi nelle nuove provincie occidentali del Dominio.

Tuttavia il commissario dell'immigrazione Giovanni H. Clark, destinato dagli Stati Uniti al Canada, ha osservato in un suo rendiconto riportato nella relazione del Commissario generale dell'immigrazione per l'anno 1908-1909, che « se coloro i quali si interessano di statistica chiedono la causa cui è dovuto l'esodo dei canadesi agli Stati Uniti, si potrebbe rispondere, in esito ad accurati interrogatori praticati a scopo di manifesto, come in molti casi ne sia incolpato il fatto che i lavoratori indigeni vengono rimpiazzati da quelli importati nel Canada per effetto del sistema governativo di immigrazione, e non riesce difficile accettare questa spiegazione quando si pensi alle circostanze di fatto esistenti negli Stati Uniti, ove in molti dei grandi centri manifatturieri e specialmente negli Stati della Nuova Inghilterra, la mano d'opera indigena è stata quasi completamente soppiantata dall'« articolo » straniero ».

Per contro quando gli Stati Uniti attraversano periodi di crisi economica aumenta l'esodo degli americani verso il Canada. Così è avvenuto nel primo semestre del 1908 quando, come scriveva nella sua relazione di quell'anno il dott. Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, « lungo tutto il confine si sono riversati nel Canada i disoccupati spesso non desiderabili per qualità fisiche, mentali o morali e si son fatti strada per entro gli istituti di beneficenza o le carceri ».

Malgrado l'obbligo del viaggio continuato il numero degli stranieri non canadesi residenti negli Stati Uniti che riescono a passare nel Canada non è del tutto indifferente, perchè in pratica la disposizione relativa a detto obbligo non viene nè può essere applicata con draconiana severità. Anzi quando nel Canada è maggiormente sentito il bisogno di mano d'opera e quella ricevuta direttamente dai paesi transoceanici aggiunta alla mano d'opera americana ricevuta direttamente dagli Stati Uniti non gli riesce sufficiente, bisogna ben che apra le sue porte alla mano d'opera non americana immigrante dagli Stati dell'Unione finitima. Così per quanto tenti di risolvere altrimenti i suoi problemi edilizi, bisogna pur sempre che si procuri la mano d'opera italiana di cui ha bisogno per le sue ferrovie e per le sue costruzioni murarie, poichè, come si è detto già, sono solo gli emigranti italiani che possono fornire a tutto il mondo la mano

d'opera specializzata per i lavori ferroviari e all'America settentrionale la mano d'opera specializzata per le costruzioni edilizie. Contuttociò l'obbligo del viaggio continuato imposto dal Canada agli immigranti, ha arrecato non poco danno ai nostri connazionali residenti negli Stati Uniti, poichè prima che andasse in vigore cotale disposizione, durante la buona stagione ogni anno solevano recarsi in buon numero a lavorare nelle ferrovie canadesi per tornare negli Stati Uniti al cominciar della cattiva stagione e cercar quivi lavoro nelle fabbriche industriali.

A questo proposito nel già citato articolo dell'*Araldo del Canada* era detto quanto segue:

« Fra le disposizioni fissate dalla nuova legge canadese sull'immigrazione ve ne è una detta « *continuous journey rule* » che danneggia notevolmente gli italiani, poichè impedisce a quelli che si trovano negli Stati Uniti e non sono cittadini americani, di entrare nel Canada se non tornando in Italia e partendo di là con biglietto diretto fino al luogo di destinazione in questo paese. Comprendiamo però le alte ragioni d'interesse nazionale che hanno ispirato tale disposizione e sappiamo che l'interesse dei singoli deve sempre cedere a quello della collettività.

« Ben a ragione in un rapporto della R. Ambasciata d'Italia a Washington (Emigrazione e Colonie, vol. III, parte III, Roma 1909) è detto che « nessuna legislazione europea è sinceramente penetrata dal rispetto per gli interessi dei paesi di immigrazione, quanto quella italiana ».

Dal confronto fra le statistiche canadesi e americane si rileva pertanto (v. quadro XVI) che si deve soprattutto ai passeggeri provenienti dai paesi preferiti, i quali, come si è detto, si recano al Canada preferibilmente per via diretta, se il numero di coloro che si recano agli Stati Uniti per la via del Canada supera il numero di coloro che si recano al Canada per la via degli Stati Uniti. Sotto questo punto di vista sono specialmente da notare gli immigranti scandinavi i quali non solo preferiscono quasi sempre per recarsi al Canada le linee canadesi e con queste linee si recano agli Stati Uniti molto più spesso di quel che non si rechino al Canada passando per i porti dell'Unione finitima, ma son forse i soli il cui trasferimento al Canada, quando si trovano negli Stati Uniti, avviene in proporzione maggiore di quella dovuta al movimento inverso. Le comunicazioni marittime dirette del Canada con l'isola di Terranuova da una parte e con l'Australia dall'altra, fanno sì che mentre numerosi passeggeri si recano da cotali paesi agli Stati Uniti per la via del Canada, sono addirittura eccezionali quelli che dai paesi medesimi si recano al Canada per la via degli Stati Uniti. Per contro l'emigrazione al Canada dai paesi

dell'America meridionale che dovrebbe effettuarsi necessariamente per la via degli Stati Uniti, è quasi nulla.

Gli emigranti dei paesi transoceanici europei non preferiti che si recano negli Stati Uniti per la via del Canada, contrariamente a quanto avviene per quelli provenienti dai paesi preferiti, ed avviene in proporzione tale da ripercuotersi, come si è detto, sulla totalità della immigrazione americana settentrionale, sono in numero minore di quelli che si recano al Canada per la via degli Stati Uniti. Ma ciò avviene principalmente per fatto degli italiani e dei sudditi austriaci i quali tutti, come s'è accennato, incontrano difficoltà a recarsi nel Dominio per vie indirette e non dispongono di vie dirette di comunicazione fra i loro paesi e il Canada. Ed è principalmente per fatto degli italiani che gli immigrati transoceanici, i quali, trovandosi nel Canada e volendo far ritorno ai loro paesi, passano per gli Stati Uniti, sono in numero alquanto maggiore di quelli che, trovandosi negli Stati Uniti, prendono allo stesso scopo la via del Canada. Tale differenza del resto è presso che nulla se si tiene conto degli americani residenti nel Canada che per recarsi nei paesi transoceanici preferiscono passare pel loro paese. Gli italiani poi occupano anche il primissimo posto nell'elenco degli immigrati che sono ammessi e rimangono negli Stati Uniti con l'intenzione dichiarata di trasferirsi poi al Canada.

Infine la proporzione dei respinti è molto maggiore per gli immigranti che si dirigono al Canada per la via degli Stati Uniti che non per quelli che si dirigono agli Stati Uniti per la via del Canada, sia che si tratti di immigrazione diretta, sia che si tratti di immigranti che vengono in transito per il paese vicino. E rispetto a questi ultimi, se diretti al Canada, la proporzione delle reiezioni per quelli che provengono dai paesi preferiti, per quelli cioè che non passano, come comodamente potrebbero, per le vie canadesi di comunicazione marittima diretta, è anche molto maggiore, in massima, che non per quelli che provengono dai paesi non preferiti.

Il problema dunque dello scambio di immigranti fra il Canada e gli Stati Uniti è di non poca importanza. E le competenti autorità dei due paesi hanno ad esso ripetutamente dedicato speciale attenzione.

Il Commissario generale dell'immigrazione degli Stati Uniti nella sua relazione del 1903-1904, quando cioè non ancora esisteva la legge canadese del 1906, rilevando l'effetto esercitato dalle leggi americane allora vigenti in materia di immigrazione sul movimento immigratorio proveniente dal Canada, scriveva quanto segue:

« Sarebbe impossibile per uno che non abbia familiarità con le con-

« dizioni di cose che esistevano qui soltanto pochi anni or sono di apprezzare anche soltanto approssimativamente la posizione avanzata che oggi occupiamo in questo campo. Ma altrettanto giustamente si può dire che le disposizioni già prese non sono che un saggio di quel che potrà poi seguire se le circostanze richiederanno l'adozione di provvedimenti più energici per eliminare fra gli ospiti che continuano ad arrivarci in numero sempre maggiore per la via dei porti canadesi gli elementi di basso livello mentale e fisico ».

A queste non velate minacce il Canada si preparava a rispondere coi fatti, come già si è visto, in modo adeguato.

Il dottor Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, nella sua relazione dello stesso anno, faceva intanto le seguenti considerazioni:

« Mentre questo servizio ha principalmente per compito di ispezionare gli immigranti diretti al Canada, deve anche invigilare sugli immigranti che arrivano nei porti canadesi con lo scopo di recarsi negli Stati Uniti sulle ferrovie canadesi. Questa è cosa necessaria inquantochè, ove tali immigranti non abbiano ad essere ispezionati nei porti da funzionari del servizio di immigrazione degli Stati Uniti, dovrebbero essere tratti nei molti punti di confine per cui entrano in detto paese, ciò che sarebbe di inconveniente non solo per gli stessi immigranti, ma anche per le ferrovie e per i comuni canadesi di confine. Esistono già disposizioni in base a cui detti immigranti all'atto dello sbarco sono rimessi ai funzionari degli Stati Uniti, e se trattiene vengono denunciati all'ufficiale dirigente del servizio di immigrazione [canadese] del porto come immigranti non desiderati sia per motivi di salute sia per mancanza di fondi. Finora è stato nelle consuetudini che detto ufficiale ne informasse quindi le compagnie vettrici interessate con la consegna di riportare indietro i respinti o di provvedere i mezzi per il mantenimento e la cura di essi negli ospedali istituiti a tale scopo nei diversi porti. In grazia a queste disposizioni è stato possibile impedire che fossero ricondotti indietro parecchi immigranti i quali erano stati indotti a prendere imbarco dalle linee canadesi di navigazione e con ciò si sono facilitate le operazioni commerciali di esse. Tale modo di procedere sotto alcuni aspetti è anormale, ciò nonpertanto finchè il costo della detenzione è coperto per intero dalle compagnie vettrici, non offre inconvenienti talmente seri da non essere forse più che controbilanciati dai vantaggi che offre tanto agli immigranti quanto alle compagnie . . . .

« Malgrado l'ispezione compiuta dai nostri funzionari nelle stazioni di confine con gli Stati Uniti, parecchi immigranti [da essi provenienti]

« son stati trovati sofferenti di malattie contagiose acute all'atto dell'ar-  
 « rivo a Montreal. E lo stesso fatto si è verificato non di rado a carico  
 « di altri già precedentemente arrivati dagli Stati Uniti. Quindi è a rite-  
 « nersi consigliabile e necessario che dette stazioni vengano sistemate  
 « completamente non solo con un numero di funzionari sufficiente per  
 « l'ispezione sistematica di tutti gli immigranti da praticarsi sia al confine  
 « prima della loro entrata nel Canada, sia a Montreal, ma anche mediante  
 « accordi da stipulare con le diverse compagnie ferroviarie onde sia faci-  
 « litata l'ispezione e sia provveduto a locali in cui gli immigranti possano  
 « essere trattenuti per qualsiasi motivo ».

Nella relazione del successivo anno 1904-1905, il Bryce tornava sull'ar-  
 gomento nei seguenti termini:

« Il fatto che il Canada esercita un'attiva propaganda immigratoria  
 « negli Stati Uniti dovrebbe significare che gli immigranti provenienti da  
 « detto paese non solo sono considerati come desiderabili, ma sono anche  
 « benvenuti. Quindi può sembrare strano che si sia pensato di sottoporli  
 « ad ispezione; ma bisogna pur convenire che se da molti anni si è rico-  
 « nosciuta la necessità di sottoporre a un esame sistematico gli immi-  
 « granti transoceanici, i più dei quali son pur tanto desiderabili, per  
 « respingere gli ammalati, i difettosi e i criminali, deve apparire ugual-  
 « mente manifesto che, essendo il Canada esposto in pari grado dalla  
 « parte degli Stati Uniti, la necessità dell'ispezione è ugualmente grande  
 « [da tale parte] ed è financo maggiore poichè vi è tanto più facile  
 « l'entrata.....

« Da una inchiesta praticata a Vancouver nel dicembre ultimo scorso  
 « è risultato che una grande percentuale delle persone internate nelle  
 « carceri locali (americani 178 — cinesi 144 — giapponesi 46) proveniva  
 « dagli Stati Uniti.....

« Per ben capire l'importanza del problema occorre tener conto spe-  
 « cialmente delle caratteristiche che presenta la popolazione residente e  
 « immigrante degli Stati industriali settentrionali [facenti parte dell'Unione  
 « americana]. Nel 1903-1904 la totalità degli stranieri arrivati negli Stati  
 « Uniti è stata di 921,315 con 6440 casi di reiezione. Nella totalità eran  
 « compresi 421,844 fra italiani, ebrei, polacchi, sloveni e magiari. Fra  
 « i respinti si contavano 16 idioti, 33 alienati di mente, 4798 nullatenenti,  
 « 1560 casi di malattie ripugnanti, 167 delinquenti e 117 prostitute. Che  
 « tutti gli ammessi nell'annata e negli anni precedenti (5,933,822 in dodici  
 « anni) non erano atti a divenire buoni cittadini risulta dai seguenti dati  
 « estratti dall'ultima relazione. Nel 1904 gli immigrati ricoverati in  
 « pubblici o privati istituti degli Stati Uniti comprendevano 20,485 alie-

« nati, 14,675 poveri e 9825 criminali. Più di un terzo fra essi si trovava  
 « nel paese da dieci anni o meno, il che è quanto dire che su 6 milioni  
 « di immigranti arrivati negli ultimi dieci anni, circa 8000 erano mente-  
 « catti, 550 nullatenenti e 400 delinquenti. Ove oltre a ciò si ricordi che  
 « gli Stati di New York, del Massachusetts e della Pennsylvania, tutti  
 « vicini al Canada, contengono 23,531 dei suddetti immigrati, risulta evi-  
 « dente che l'accordare ad essi di entrare liberamente e in qualunque  
 « momento nel Canada, mentre in pari momento, se stranieri, sarebbe  
 « loro rifiutata la riammissione negli Stati Uniti, costituisce un problema  
 « assai grave. Il fatto che gli effetti delle forze malvagie la cui azione  
 « si estrinseca in seno alla società non sono immediatamente osservabili,  
 « eccetto che nei casi più acuti, come quelli di morbi fisici contagiosi e  
 « di flagranti reati, è sempre stato il motivo per cui gli uomini, e coloro  
 « che parlan per essi, son tardi nel provvedere alla prevenzione di tali  
 « influenze o alla correzione dei loro effetti; ma il fatto che 60 per cento  
 « dei poveri, degli alienati e dei delinquenti si trova fra gli stranieri im-  
 « migrati da più di dieci anni negli Stati Uniti, conferma pienamente che  
 « il risultato di dette influenze ha azione lontana ».

Infine nella relazione del 1908-1909, lo stesso Bryce faceva rilevare  
 che « le molte vie di accesso comprese fra il Passo di Crowsnest (Nido  
 « di corvo) e Puget Sound, ove si ha solo una linea immaginaria, creano  
 « uno stato di cose in relazione al quale è difficile determinare esatta-  
 « mente cosa gli interessi del Canada richiedano dal punto di vista me-  
 « dico. Altri problemi sia morali che sociali sono intimamente connessi  
 « alla salute fisica di una classe di immigranti i quali non hanno fatto  
 « precipuamente altro che vagare da un campo a un altro nelle miniere  
 « e nelle ferrovie degli Stati Uniti. Poichè forniscono una mano d'opera di  
 « cui è costante la richiesta è a ritenersi che, fintanto che non sia prov-  
 « veduta da altrove, conviene vagliarla mediante un'accurata ispezione ».

Fino al 1° luglio 1910 gli immigranti transoceanici diretti agli Stati  
 Uniti che sbarcavano nel Canada venivano sottoposti ad ispezione nei  
 porti di sbarco, soltanto dai funzionari americani quivi distaccati, a ter-  
 mini del regolamento per l'esecuzione della legge sull'immigrazione degli  
 stranieri negli Stati Uniti (1). Questo esame non era ufficialmente rico-  
 nosciuto dal governo canadese il quale se ne disinteressava, trattandosi  
 appunto di persone che non intendevano entrare nel Dominio, e aveva  
 luogo in esito a speciale accordo stipulato col Commissariato americano  
 dalle compagnie vettrici canadesi sia marittime che ferroviarie, le quali

(1) V. la raccolta di *leggi, regolamenti*, ecc. già citata: pag. 255.

sono anche obbligate a versargli, per ogni immigrante ammesso ad entrare negli Stati Uniti, la tassa individuale di quattro scudi fissata dalla legge.

Invece gli immigranti transoceanici diretti al Canada che sbarcano negli Stati Uniti, anche da che nel gennaio del 1906 un ispettore medico canadese è stato distaccato permanentemente a New York ed anche quando in altri porti degli Stati Uniti, come Portland e Boston, vengono occasionalmente inviati degli ispettori canadesi per presenziare all'arrivo di piroscafi che trasportano gran numero di passeggeri diretti al Canada, sono sempre sottoposti a ispezione dai funzionari americani e non possono essere esaminati da quelli canadesi se prima gli americani non li hanno dichiarati ammissibili negli Stati Uniti a norma delle leggi del loro paese.

Ora dal 1° luglio 1910 l'onere della doppia visita è stato imposto anche agli immigranti diretti agli Stati Uniti che sbarcano nel Canada, i quali perciò non possono essere esaminati dai funzionari americani distaccati nei porti canadesi se prima i funzionari canadesi non li hanno riconosciuti ammissibili nel Dominio. Questa disposizione, benché ispirata a giusti criteri di reciprocità, non poteva non riuscire sgradita alle compagnie di navigazione canadesi, le quali hanno naturalmente interesse a che i passeggeri delle linee facenti capo agli Stati Uniti siano gravati da maggiori oneri, e i loro invece da minori. Perciò il 17 giugno 1910, avvicinandosi l'epoca in cui la nuova disposizione doveva entrare in vigore, esse presentarono le loro recriminazioni a Sir Wilfrido Laurier presidente del Consiglio dei ministri e al Soprintendente dell'immigrazione a mezzo di una speciale deputazione in cui la *Thomson Line* era rappresentata dal signor F. J. Mac Clure che essa aveva incaricato di organizzare i servizi della linea di comunicazione diretta coll'Italia.

Pertanto l'obbligo della doppia visita risolve un quesito su cui i funzionari, sia canadesi che americani, del servizio di immigrazione hanno avuto più volte occasione di discutere. Quando cioè un immigrante sbarca in un paese diverso da quello a cui è diretto e non è ammesso a entrare in quest'ultimo, può rimanere o domandare di rimanere in quello ove si trova? A questa domanda si poteva rispondere con una pregiudiziale. L'immigrante, si diceva, che aspira (*seeking*) ad essere ammesso in un dato paese deve dichiararlo prima d'imbarcare col fare inserire nel manifesto di bordo le varie indicazioni prescritte dalla legge, fra cui non ultima è quella appunto del luogo ove è diretto. Quindi una nuova domanda presentata dopo lo sbarco per essere ammesso nel paese d'arrivo, derivata sia da mutamento d'intenzioni da parte dell'immigrante,

sia dal fatto di essere stato respinto dal paese diverso da quello d'arrivo, a cui è diretto, non può esser presa in considerazione perchè irregolare e perciò costituisce di per sè stessa motivo di reiezione. Questa pregiudiziale è certo importante e gli emigranti debbono sempre tenerne conto, ma non dovrebbe avere valore nel caso di un immigrante sottoposto a doppia visita che, dopo essere stato dichiarato ammissibile nel paese ove sbarca, venga respinto dal paese ove è diretto. Il volerlo in tal caso respingere anche dal paese ove è sbarcato equivarrebbe a volerlo spogliare di un diritto acquisito. Eppure in una circolare emanata il 14 aprile 1910 dal commissario dell'immigrazione a Nuova York (1) è detto che debbono essere espulsi coloro che sono respinti dal Canada dopo essere sbarcati ad Ellis Island ove, come si è detto, debbono essere ammessi a norma delle leggi americane, prima di essere esaminati dai funzionari canadesi!

Nel Canada, come si desume dalla relazione sopra citata del dottor Bryce, si è dato il caso di immigranti in transito respinti dagli Stati Uniti, che sono stati autorizzati a restare nel Dominio. Ma un simile caso, che nel 1904 il Bryce qualificava come « anormale », non ha luogo di sussistere sotto l'imperio della doppia visita.

L'obbligo della doppia visita rappresenta del resto una garanzia per il paese in cui avviene lo sbarco, in quanto che l'immigrante diretto ad un paese vicino, interrompendo il viaggio ferroviario necessario per recarvisi, ciò che può riuscirgli anche quando sian date disposizioni perchè non abbia appunto ad interromperlo, si sottrarrebbe agli effetti della legge. E giova agli stessi immigranti in quanto che a quelli che sono respinti dal paese di destinazione è risparmiato, per effetto di esso, il viaggio ferroviario per recarvisi da quello di sbarco, come pure il viaggio per tornare, viaggio a cui sarebbero costretti se non potesse esser decisa per intero nel porto d'approdo la loro sorte.

Quando l'esame degli immigranti diretti al Canada in transito per i porti degli Stati Uniti non poteva essere praticato dai funzionari canadesi se non sul territorio del Dominio, alle compagnie ferroviarie incombeva appunto l'obbligo di ricondurre ai porti degli Stati Uniti, in cui era avvenuto il loro sbarco, quelli fra i detti immigranti che venivano respinti all'atto dell'arrivo nel Dominio o ne venivano espulsi entro i due anni successivi per motivi previsti dalla legge del 1906. Senonchè le compagnie ferroviarie interessate ebbero a dichiararsi impossibilitate a far fronte a tale obbligo inquantochè i respinti e gli espulsi non potevano attraver-

(1) V. la raccolta di *leggi, regolamenti*, ecc. già citata: pag. 265.

sare il confine, non potevano cioè essere legalmente ammessi negli Stati Uniti salvo che per transito fino al porto di sbarco e per l'immediata, successiva consegna alle compagnie di navigazione obbligate a ricondurli nel luogo di provenienza.

Perciò il 23 febbraio 1908 tali compagnie di navigazione furono invitate dal Ministero dell'interno canadese a un accordo onde fosse provveduto ad eliminare il lamentato inconveniente. Senonchè, essendo tale provvedimento risultato insufficiente allo scopo, il 27 maggio successivo, con la stessa data cioè con cui veniva emanato il primo decreto relativo all'obbligo del viaggio continuato, il governo del Dominio emanò anche uno speciale decreto (*Order in Council*) in cui, dopo l'esposizione dei motivi su accennati, era detto quanto segue:

« Poichè l'accordo proposto dal Ministero dell'Interno è stato posto  
« innanzi alle compagnie di navigazione fino dal 23 febbraio 1908, ma la  
« sola compagnia che fino ad ora vi si è attenuta è la Compagnia di navi-  
« gaziene brevettata *Allan Line*, di Glasgow, che tocca coi suoi basti-  
« menti Boston nel Massachusetts e Portland nel Maine;

« *E* poichè per effetto della negligenza dimostrata in materia dalle  
« altre compagnie, il Ministero dell'Interno si trova attualmente in con-  
« dizioni da non poter deportare circa 55 immigranti che dovrebbero es-  
« sere deportati;

« Per questi motivi Sua *Eccellenza* il Governatore generale, in sede  
« di Consiglio, date le circostanze, e visto che stanno continuamente  
« arrivando nel Canada immigranti non desiderabili, come sopra è detto,  
« e che il Soprintendente dell'immigrazione è impossibilitato a eseguire  
« la legge rispetto a detti immigranti, si compiace di Ordinare, come di-  
« sposizione necessaria per la protezione del Canada, valendosi della fa-  
« coltà concessagli dall'articolo 10 (1) della legge sull'immigrazione, capo 93  
« dei *Revised Statutes* del Canada, del 1906 — che a tutti gli immigranti i  
« quali intendono venire nel Canada per ferrovia, e vengono da un paese  
« qualsiasi con un bastimento che approda negli Stati Uniti e appartiene  
« a una compagnia o a un proprietario che non ha aderito all'accordo  
« citato, sarà ed è vietato col presente [decreto] di sbarcare nel Canada  
« o di venirvi ».

Ora con la nuova legge sull'immigrazione, il problema medesimo è stato risolto in modo diverso, poichè essa contiene una disposizione di cui nella legge del 1906 non esisteva traccia e in base a cui (art. 39) un

(1) Analogo all'articolo 81 della vigente legge 4 maggio 1910.

immigrante respinto o espulso che sia giunto al Canada per via indiretta da un paese contiguo il quale ricusi di lasciarlo rientrare entro i propri confini, deve essere ricondotto al paese di cui è nativo o cittadino a cura e a spese della compagnia vettrice che dovrebbe ricondurlo nel paese di immediata provenienza, quando così sia disposto dal Ministro dell'interno o dal Soprintendente dell'immigrazione. In caso di contravvenzione la compagnia va soggetta ad ammenda da 20 a 500 scudi. L'ammenda che colpisce una compagnia che omette di ricondurre al paese di provenienza un immigrato giunto per via diretta e non ammesso, parte invece, come si è detto, da un minimo di 50 scudi perchè in questo caso la colpevolezza o negligenza è evidentemente maggiore.

Vero è che un immigrante transoceanico il quale si reca nel Canada per via indiretta può giungere nel porto non canadese di sbarco con un piroscafo appartenente a una compagnia vettrice che non esercita alcun traffico nel Canada, e non vi è rappresentata, per cui il governo canadese non può esercitare su di essa alcun atto di autorità. La legge dà facoltà al governo di respingere coloro che sono trasportati nel Canada da una compagnia vettrice che non ottempera alle disposizioni della legge medesima (articolo 38, *b*), ma non dice che per questo motivo possano respingersi anche coloro che vi giungono per via indiretta, mentre dalle note illustrative annesse al disegno di legge da cui detta legge deriva, sembra che la stessa disposizione sia applicabile anche alle compagnie appunto che non hanno affari nel Canada.

Purtuttavia il ministro Oliver ebbe a riconoscere dinanzi alla Camera, il 22 marzo 1912, che al governo può talora non riescire di far riportare gratuitamente un immigrante respinto nel suo paese di provenienza o di cittadinanza.

In base alla stessa legge 4 maggio 1910, anche nei casi ordinari di immigranti respinti o espulsi che siano sbarcati direttamente nel Canada o vi siano giunti direttamente da contiguo paese, tali immigranti possono essere ricondotti nel paese dove sono nati o di cui sono cittadini anziché in quello di provenienza (art. 45). Invero essa non stabilisce a chi spetti in questi casi di decidere se abbiano a essere ricondotti nell'uno anziché nell'altro paese, ed è presumibile che la scelta sia perciò rilasciata alla compagnia vettrice interessata. Però la legge del 4 aprile 1911 in aggiunta alla medesima disposizione stabilisce tassativamente che, nei casi di immigranti provenienti direttamente per via di terra da contiguo paese, la scelta spetta invece al competente ufficiale di immigrazione dirigente. In ogni modo è veramente notevole l'importanza di tale disposizione la quale non ha precedenti. E la stessa legge sull'immigrazione degli Stati

Uniti attribuisce sempre alla reiezione e alla espulsione (art. 19, 20 e 21) il significato di ritorno al paese di provenienza.

Pertanto con qual diritto può un paese pretendere che uno straniero respinto dai propri confini sia ammesso in un altro paese che non sia quello a cui lo straniero medesimo appartiene? Il fatto di averlo lasciato entrare già una volta entro i confini propri non implica necessariamente che detto paese sia obbligato a lasciarlo rientrare dopo che è uscito. Anche in Italia, come si è già detto, la legge stabilisce che, in determinati casi di inidentificazione e di indigenza, gli stranieri debbono essere respinti dal confine. Nè il diritto di reiezione può essere menomato dal fatto che lo straniero passibile di reiezione giunge al confine della nazione con un bastimento appartenente alla nazione stessa. Nè occorre dire che il problema è ancora più semplice quando vi giunge con bastimento di bandiera diversa tanto da quella del paese da cui è stato respinto quanto da quella del paese a cui fa ritorno. E si può ammettere che un uomo abbia a trovarsi nella impossibilità di sbarcare in tutti i porti toccati dal bastimento su cui ha preso passaggio?

Evidentemente sarebbe assai logico che gli immigranti respinti dal paese a cui sono diretti dovessero, in linea di massima, esser sempre ricondotti al proprio paese.

E poichè il Canada considera illegale la via seguita da un immigrante che non sia giunto al suo confine con viaggio continuato, non dovrebbe mai fargli seguire la stessa via nel rimandarlo indietro. Noi non potremmo che plaudire a una simile linea di condotta.

Tutto ciò si connette ad un altro fatto non meno importante che nella pratica ha già dato luogo ad incidenti poco noti ma non meno scervi perciò di gravi conseguenze. Quando cioè il console della nazione a cui appartiene l'immigrante respinto si rivolge alle autorità del luogo di arrivo per tutelarne gli eventuali diritti, esse possono rispondergli che uno straniero non è da considerarsi presente nello Stato a cui esse appartengono, finchè non vi è stato regolarmente ammesso, e che perciò, se non vi è ammesso, si trova fuori della loro giurisdizione e fuori anche della giurisdizione del locale consolato.

Nelle note illustrative che accompagnavano il disegno di legge presentato alla Camera canadese, che divenne poi la vigente legge sull'immigrazione, si legge difatti che l'articolo 23, quello in base a cui le determinazioni dei funzionari addetti al servizio di immigrazione, in merito alla detenzione, reiezione o espulsione di persone che non abbiano cittadinanza o domicilio canadese, non possono essere rivedute, annullate nè alterate dalla magistratura ordinaria, alla cui giurisdizione sono sot-

tratte, « è informato all'idea che ogni persona la quale sia stata respinta dagli ufficiali di immigrazione non deve essere considerata come [presente] nel Canada..... Per altro le rimane sempre il diritto di appellarsi al Ministro ».

Come può essere tutelato un emigrante in simili condizioni? Può tutelarlo il console sotto la cui giurisdizione si trova il porto a cui è ascrivito il bastimento sul quale si trova imbarcato e che può essere di bandiera diversa da quella del paese da cui è partito e del paese in cui è giunto? Può tutelarlo il console del paese straniero in cui verrà ricondotto?

Son questi casi in cui potrebbe riuscire assai utile l'azione speciale degli addetti e dei funzionari viaggianti in servizio di emigrazione.

Il grado di importanza che può raggiungere per gli immigrati respinti il fatto di essere ricondotti al paese loro anziché in altro qualsiasi, è ben dimostrato dalla seguente narrazione estratta dal *Daily Mail* di Londra in data 6 settembre 1910:

« Ieri Gian Pietro Cappellin di anni 26, suddito italiano, è stato tradotto innanzi al magistrato per effetto di una domanda di estradizione dichiarante essere egli stato condannato per omicidio a Parigi.

« Sette anni or sono, secondo quanto è risultato, egli fu relegato a vita nell'isola del Diavolo per avere ucciso con arma da fuoco in Parigi un agente della forza pubblica in seguito a rissa derivata da cause amorose. Riuscì però ad evadere e si recò a Nuova York donde fu respinto come straniero « non desiderabile » e al suo arrivo in Liverpool il 31 luglio fu arrestato.

« Il difensore signor Dagg ha criticato il fatto che dal Governo americano il detenuto sia stato mandato in Inghilterra con ordine di espulsione anziché nel suo paese nativo. Se fosse stato mandato in Italia il Governo italiano non lo avrebbe consegnato alla Francia. Ha quindi messo in dubbio che il magistrato abbia la facoltà di estradare un suddito italiano in Francia con l'acquiescenza o anche il consenso del Governo italiano. . . .

« Il magistrato ha dichiarato non risultargli che il Governo italiano intenda intervenire in merito alla causa, ed ha quindi accordato l'extradizione del detenuto, cui sono però concessi quindici giorni di tempo per ricorrere in appello contro la sentenza ».

L'immigrante respinto o espulso che non proviene dal paese di cui è suddito, come può dal paese in cui viene ricondotto raggiungere il luogo di sua ordinaria residenza, che può essere anche molto lontano, se non a proprie spese? Dopo aver fatto dei sacrifici per emigrare, per sistemare i suoi interessi e la sua famiglia nel suo luogo primitivo di domi-

cilio, per coprire le spese del viaggio di espatrio inutilmente compiuto, deve dunque sottoporsi a nuovi e quasi sempre immeritati sacrifici, senza più speranza in un avvenire proficuo che gli permetta di rinsaldare il suo magro bilancio personale? Non è a credere che al suo definitivo, quindi effettivo rimpatrio abbiano a provvedere le autorità e i fondi pubblici del paese estero in cui viene ricondotto. Neppure è a credere che intendano provvedervi le compagnie di navigazione obbligate a quivi ricondurlo. Se anche fossero ovunque, e non lo sono come sono in Italia, responsabili degli atti compiuti per loro conto dagli agenti di emigrazione cui affidano la vendita dei biglietti d'imbarco, potrebbero facilmente, di fronte alle leggi degli esteri paesi, trovar modo di far apparire la propria responsabilità come completamente separata dalla loro. Ed effettivamente in qualche caso l'agente provvede soltanto a mandare o condurre gli emigranti dal loro paese a un porto di estero paese in cui altri provvede al loro imbarco. Nè questi agenti che appartengono a un paese diverso da quello degli emigranti interessati, da quello donde questi sono stati respinti e spesso anche da quello a cui appartiene il bastimento su cui hanno preso imbarco, possono essere obbligati a sostenere le spese per farli tornare dal luogo di sbarco, ove è avvenuto anche l'imbarco, al luogo ove hanno domicilio.

A tutto ciò tanto la legge canadese quanto la legge americana mostrano di aver pensato solo parzialmente e solo quando si tratta di immigranti di provenienza reciproca. Difatti tanto l'una che l'altra stabiliscono che gli immigranti transoceanici respinti o espulsi debbano essere ricondotti nel « paese » (*country*) da cui provengono, salvo, per quel che riguarda il Canada, come si è detto, al possibile loro rinvio nel paese di cui sono sudditi. Invece quando si tratta di immigranti venuti direttamente dagli Stati Uniti per ferrovia, la legge canadese stabilisce che, ove siano respinti o espulsi, debbano essere ricondotti nella « località » (*place*) da cui provengono. In pratica, per ver dire, è avvenuto troppo spesso che in casi simili la esatta applicazione della legge è stata trascurata, forse per continuazione di sistemi derivanti dall'applicazione della legge ora abrogata in cui non esisteva distinzione fra immigranti transoceanici e non transoceanici, i quali tutti, se respinti o espulsi, dovevano essere ricondotti solo al « paese » di provenienza. Perciò è avvenuto che agli immigranti partiti dagli Stati Uniti con biglietto ferroviario per una determinata località nell'interno del Dominio e non ammessi a proseguire oltre il confine, le compagnie ferroviarie interessate hanno abitualmente fatto convertire la porzione di viaggio non compiuta in un tratto equivalente di percorso ferroviario valevole per il viaggio di ritorno nell'interno degli

Stati Uniti, obbligando così il viaggiatore, ove il tratto medesimo non corrispondesse alla metà del viaggio indicato nel primitivo biglietto, a pagare il rimanente percorso se voleva tornare nella località di sua effettiva provenienza. Ma il Soprintendente dell'immigrazione senza dubbio avrà ora già provveduto a eliminare tale inconveniente.

In quanto a coloro che per ferrovia si recano direttamente dal Canada agli Stati Uniti il regolamento americano stabilisce (art. 25, h) che, se respinti o espulsi, abbiano a essere ricondotti nel Canada « a conveniente distanza dal confine ». E in pratica i funzionari americani alla cui discrezione spetta stabilire nei singoli casi quale abbia ad essere tale distanza, sogliono obbligare le ferrovie a fornirli sul confine stesso di biglietto gratuito per raggiungere nel viaggio di ritorno la località da essi prescelta. Sarebbe logico che anche gli immigranti transoceanici non provenienti direttamente dal paese di cui sono sudditi fossero ricondotti sempre gratuitamente, se respinti o espulsi, non al porto estero d'imbarco, sibbene nella località da loro prescelta lungo l'intero percorso del loro viaggio di espatrio.

Il punto in cui il regolamento americano, riguardo agli immigranti che provengono dal Canada, dà luogo a qualche inconveniente è quello che si riferisce alla tassa individuale d'entrata (che è di quattro scudi) a cui vanno soggetti, se ammessi, come tutti gli stranieri che si recano negli Stati Uniti, ma che viene loro rimborsata quando non vi rimangono, e in transito proseguono invece oltre per via di mare per recarsi nei paesi transoceanici, o per via di terra per recarsi nel Messico, entro trenta giorni dalla data di ammissione (art. 41, b). All'atto del pagamento della tassa ricevono perciò uno speciale certificato (1) che deve essere presentato all'ufficio di emissione per il rimborso entro trenta giorni dalla data di partenza dagli Stati Uniti.

Perchè il rimborso sia possibile occorre dunque che a quelli che partono dagli Stati Uniti per via di mare sia fatto all'atto dell'imbarco a cura del vettore marittimo; questi a sua volta, entro il limite di tempo prescritto, ricupera la somma sborsata presentando al Commissariato americano dell'immigrazione in Montreal i relativi certificati a lui girati. Ciò costituisce per i vettori marittimi un disturbo infruttifero non indifferente, per cui non si prendono gran cura che il rimborso venga fatto nel momento dell'imbarco a tutti gli aventi diritto, i quali d'altra parte in quel momento sono confusi, molto affaccendati, e non sanno neanche a chi presentare i certificati di cui sono latori. E così accade abbastanza di

(1) V. la raccolta di leggi, regolamenti, ecc. già citata: pag. 263.

sovente che il rimborso non ha luogo altrimenti, inconveniente che si ripete soprattutto a danno dei nostri connazionali i quali, per rimpatriare dal Canada, ove non venga ripristinato il servizio di comunicazione diretta fra questo Dominio e l'Italia, via migliore non hanno che quella degli Stati Uniti.

Gli emigranti che si recano nel Canada per la via degli Stati Uniti hanno diritto, secondo le leggi americane, al rimborso della tassa individuale d'entrata che i vettori debbono pagare per loro conto e che vien poi rimborsata ai vettori medesimi dalle competenti autorità dell'Unione. Ma secondo la nostra legge sull'emigrazione l'importo della tassa per coloro che prendono imbarco in Italia o regolarmente all'Havre è conglobato nel prezzo del nolo.

Invece gli emigranti che dall'Italia si recano al Canada per la via degli Stati Uniti prendendo imbarco clandestinamente nei porti dell'Europa settentrionale pagano a parte l'importo della tassa di ammissione. E le agenzie sia svizzere, sia francesi, che li fanno partire per questa via, rilasciano ad essi una speciale ricevuta della tassa pagata, ricevuta che dovrebbe servire per ottenere il rimborso come nella richiesta stessa è in genere tassativamente e regolarmente detto. Ma tale rimborso, a cui dovrebbero provvedere i vettori, non avviene mai. E mai del pari la tassa di ammissione vien rimborsata agli emigranti respinti dagli Stati Uniti benchè anche in questi casi il rimborso ai vettori da parte delle autorità americane venga sempre regolarmente fatto.

I reclami più volte fatti a questo proposito da qualche nostro emigrante di quelli che a tenore della nostra legge si considerano come clandestini ma che non sono tali a norma delle leggi degli altri paesi, o fatti per essi dai regi addetti per l'emigrazione, non hanno trovato ascolto nè presso le compagnie vettrici nè presso le autorità americane le quali si sono dichiarate costantemente incompetenti a provvedere in merito trattandosi di controversie derivanti da contratti stipulati all'estero, pur essendo la materia controversa dipendente unicamente da disposizioni volute dalle leggi degli Stati Uniti!!

Gli stranieri che si recano negli Stati Uniti dal Canada sono esenti dalla tassa di ammissione se hanno avuto dimora nel Dominio per « un anno almeno, senza interruzione, anteriormente alla data del loro arrivo nel territorio dell'Unione » come è detto nell'articolo 1 della legge americana sull'immigrazione. Della stessa esenzione fruiscono in ogni caso i cittadini canadesi. Tale disposizione fu senza dubbio dettata dai legislatori americani per alleviare il traffico fra i due paesi, ma il commissario Clark, che per la sua molta competenza gode di grande e

meritata autorità in materia, non la ritiene opportuna. Il suo giudizio in proposito, riportato nella relazione del commissario generale dell'immigrazione per l'anno 1908-909, è difatti il seguente:

« A giudizio dello scrivente la disposizione contenuta nella vigente legge  
« sull'immigrazione che esonera la linea vettrice dal pagamento della tassa  
« individuale (*head tax*) riguardo agli stranieri che hanno avuto dimora  
« nel Canada per un anno ininterrotto, dovrebbe essere abrogata.

« Coloro i quali a torto propugnavano una simile disposizione ritene-  
« vano per certo che, introducendola nella presente legge, si sarebbero  
« resi più liberi i rapporti fra i canadesi e gli Stati Uniti. Alla stregua  
« dei fatti il suo effetto è stato invece nettamente contrario a tale idea.

« La nostra vigente legge sull'immigrazione è tratteggiata in modo  
« tale che tutti gli stranieri, eccettuati i rappresentanti dei governi  
« esteri, vanno soggetti alle sue disposizioni. E quelli del Canada che  
« vantano più che un anno di residenza in detto paese, per cui non sono  
« tassabili, sono soggetti allo stesso preciso esame come quelli che sono  
« soggetti alla tassa individuale.

« Coloro cui ciò interessa possono immaginare qual compito sia im-  
« posto ai funzionari di questo ufficio che prima debbono distinguere le  
« suddette classi una dalle altre e poi debbono ottenere le prove di re-  
« sidenza da coloro che chiedono di essere esentati dal pagamento della  
« tassa individuale a motivo del loro soggiorno ininterrotto di un anno  
« nel Canada. Questa disposizione della legge ha unicamente messo un  
« premio sulla falsità, e malgrado gli sforzi dei funzionari per applicare  
« la legge, è a ritenersi per fermo che la prima prescrizione della pre-  
« sente legge che dice « sarà imposta e riscossa una tassa di 4 scudi  
« per ogni straniero che entra negli Stati Uniti » va soggetta a continue  
« violazioni per effetto degli inganni praticati dagli stranieri che chie-  
« dono di entrare negli Stati Uniti dal Canada.

« Sottopongo rispettosamente [all'attenzione del superiore dicastero]  
« come basti appena pensarvi per concludere che il punto della legge  
« su cui son venuto discutendo costituisce un ostacolo positivo al traf-  
« fico dei viaggiatori dal Canada agli Stati Uniti, vale a delineare di-  
« stinzioni fra gli stranieri quando tutti dovrebbero esser trattati su di  
« uno stesso piede, e non può essere applicato secondo gli intendimenti  
« del Parlamento (*Congress*) a causa delle difficoltà che s'incontrano a  
« provare la residenza degli stranieri nel Canada ».

Tutto sommato, il traffico reciproco dell'immigrazione fra i due paesi rispecchia fedelmente lo stato dei rapporti politico-commerciali in cui fra loro si trovano.

Discutendosi alla nostra Camera dei deputati il bilancio di previsione del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1909-1910, nella seconda tornata del 23 giugno 1909, il relatore onorevole De Marinis ebbe a pronunziare le seguenti parole:

« . . . . quando esaminate questo particolare problema dei rapporti « commerciali ed economici tra uno Stato dove si volge la nostra emi-  
« grazione.... e la madre patria da cui partono queste correnti di emi-  
« grazione, voi nel fatto vi trovate di fronte a quelle stesse competizioni  
« economiche, a quegli stessi dissidi economici e finanziari, in cui vi  
« trovate sempre ogni qualvolta si tratta di trattative commerciali e di  
« rapporti commerciali....

« Potrei all'uopo ricordare alla Camera un magnifico documento. Al-  
« ludo alla relazione dell'onorevole Luigi Luzzatti, presentata nella seduta  
« del 3 luglio 1900, sull'accordo commerciale stipulato fra l'Italia e gli  
« Stati Uniti l'8 febbraio 1900.

« Permetta la Camera che io legga soltanto le prime parole: « L'I-  
« talia si trova di fronte a problemi commerciali gravissimi e nuovi, i  
« quali, senza colpa e responsabilità, le sono apparecchiati a suo danno  
« dagli Stati delle tre Americhe. Queste, consapevoli della loro forza,  
« con l'impeto delle fiorenti gioventù del mondo, in più modi minacciano  
« l'Europa, con le concorrenze formidabili dei principali prodotti agrari  
« che hanno operato nel vecchio continente una vera rivoluzione econo-  
« mica, con istituti di rappsaglie efficacissimi se non si pieghi alle  
« loro domande.... con applicazioni strane per l'Europa del principio  
« della nazione più favorita. E poichè si tratta di forze intatte e, per  
« così dire, primordiali, irrefrenabili, come quelle della natura, gli Stati  
« d'Europa hanno più volte, ma invano, pensato a una comune tutela e  
« finirono per accomodarsi con reciproco sospetto alle domande dei Go-  
« verni americani ».

« Indubbiamente noi potremmo avere delle agevolazioni se là aves-  
« simo dei domini diretti, progrediti, come li ha l'Inghilterra nel Cana-  
« nadà.

« Infatti qual'è il paese in Europa che riceve favori dal Canadà nella  
« tariffa protezionista? L'Inghilterra.

« Il Canadà infatti ha concesso all'Inghilterra una tariffa di favore,  
« ha ridotto del 33 e mezzo per cento la sua tariffa protezionista a  
« favore dei prodotti che dall'Inghilterra sono importati nel Canadà.

« Però il Canadà, in ogni modo, ha voluto dall'altra parte il compenso.  
« E poichè l'Inghilterra non poteva dare questo compenso nel campo  
« delle tariffe, come si sa, il Canadà ha voluto che l'Inghilterra accredi-  
« tasse i suoi titoli di Stato.

« Orbene, onorevoli colleghi, se, astrazione fatta dalla possibilità dei  
« rapporti commerciali, noi volessimo ricercare se benefici spontanei

« commerciali ci ha dato la nostra emigrazione, potremmo noi essere ottimisti, di quell'ottimismo manifestato ieri dall'onorevole Ferri? ».

Invero nella seduta del giorno precedente l'onorevole Enrico Ferri non aveva manifestato il pensiero che l'emigrazione arrechi benefici al commercio patrio inquantochè gli emigrati consumano all'estero di preferenza merci importate dal paese natio, sibbene aveva augurato che il governo nelle trattative doganali, commerciali, giuridiche si facesse forte dell'emigrazione per ottenere equi benefici a vantaggio del nostro paese, minacciando per esempio gli Stati dell'America meridionale, che della nostra emigrazione hanno imprescindibile bisogno, di favorire l'emigrazione al Canada ove essi non ci volessero concedere i vantaggi da noi reclamati.

Nel 1910 essendo il Canada addivenuto alla rinnovazione dei suoi trattati di commercio, ha conservato rispetto alla Gran Bretagna la tariffa già accordatale in base al principio della reciprocità, cioè una tariffa media, accordando invece alla Francia una tariffa minima di favore e alla Germania una tariffa massima di carattere quasi proibitivo. Quanto poi agli Stati Uniti minacciati dapprima dello stesso trattamento fatto alla nazione meno favorita, dopo lunghe trattative che da parte loro avevano condotto a notevoli concessioni, Sir Vilfrido Laurier aveva finito col venire ad un accordo in base a cui sarebbe stato concesso all'Unione americana un trattamento uguale a quello del Regno Unito. Senonchè tale accordo non ottenne l'approvazione della Camera canadese, la quale in conseguenza di ciò fu sciolta. Ma le successive elezioni politiche avvenute nel settembre del 1911 hanno dato completa vittoria al partito conservatore nazionalista, avverso a quello liberale capitanato dal Laurier, e così la prospettata reciprocità commerciale fra i due Stati contigui dell'America settentrionale si trova naufragata.

Nel giugno del 1910 mentre duravano le laboriose trattative che dovevano condurre a un risultato tanto sgradevole per gli Stati Uniti, l'Italia concludeva col Canada un trattato commerciale di tipo misto, sulle basi della tariffa massima, inquantochè onde da parte nostra non fosse aggravato il dazio d'importazione sul pesce secco, leggi baccalà, che costituisce il genere di maggior esportazione del Canada verso l'Italia, ci veniva accordata invece la tariffa media su alcune voci, sotto condizione però che le merci così favorite debbano essere trasportate dall'Italia al Canada per via diretta, mentre sono sottoposte alla tariffa massima quando viaggiano per via indiretta, come deve e dovrà necessariamente avvenire se la linea di comunicazione diretta fra i due paesi non offrirà un servizio fisso e regolare, con i noli che meglio le con-

verrà di fissare, e che potranno render vano il finora già vano, tenuissimo beneficio da noi ottenuto. Il criterio che ha ispirato la clausola ora detta è evidentemente lo stesso da cui dipende l'obbligo del viaggio continuato previsto dalla legge canadese sull'immigrazione.

Dopo quanto si è detto fin qui, si può ben capire come sia dato ritenere che attraverso il confine canadese oltre il passaggio della immigrazione disciplinata a seconda delle leggi, si verifichi anche in ambedue le direzioni una infiltrazione di immigranti clandestini non esattamente valutabile in cifre, ma neppure trascurabile.

Il dottor Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, nella sua relazione del 1909 accenna al fatto che alcuni immigranti clandestini provenienti dall'Havre sbarcano a St. John's di Terranova e si recano per ferrovia all'estremità opposta dell'isola (a Port aux Basques) donde facilmente possono raggiungere il Canada con i bastimenti che vi esercitano il traffico del piccolo cabottaggio, a cui è affidato il servizio di posta. Benchè nel 1908-1909 si siano avuti solo 4 casi di reiezione per le provenienze da Terranova, anzi forte di questa circostanza, egli assicura che l'ispezione affidata ai funzionari del servizio di immigrazione basta a impedire nel modo più assoluto l'entrata degli immigranti clandestini per questa via. Ed effettivamente non deve esser difficile esercitare la sorveglianza marittima a ciò adeguata. Invece lungo la linea terrestre di confine con gli Stati Uniti l'impedire il passaggio agli immigranti clandestini non è facile e ciò non tanto per la sterminata lunghezza del confine medesimo che non può essere tutto sorvegliato e che nei suoi massimi tratti non è segnato da ostacoli naturali, ma passa attraverso piani boschivi o agricoli, quanto perchè nei punti stessi ove maggiore è il traffico dei passeggeri e dove perciò è maggiormente concentrata la sorveglianza, non è difficile che fra la gran massa di coloro che attraversano il confine in modo regolare, riescano ad infiltrarsi ed a passare i contravventori alle leggi di immigrazione. Principalissimi fra questi punti sono quelli per cui passano le numerose vie di comunicazione fra Vancouver e Seattle, e sono forse ancor più specialmente le cascate del Niagara e Sault S.te Marie, due grandi centri abitati, ugualmente divisi per metà da un fiume di cui una sponda è canadese e l'altra americana, ed egualmente frequentatissimi, in cui è facile passare inosservati a piedi, in ferrovia o in battello, da una parte all'altra. Ed è anche in questi punti che si trovano i principali contrabbandieri dell'immigrazione, ottimi conoscitori dei luoghi, che, mercè compensi sempre lautissimi, fanno attraversare clandestinamente il confine a chi non riesce o teme di non riuscire ad attraversarlo in modo regolare. Per quanto le autorità dei due paesi

diano loro assiduamente la caccia, e quando scoperti, siano loro inflitte pene severe, il traffico illegale che essi così esercitano è sistematizzato astutamente e proficuo. Si sa di alcuni che raccolgono a Montreal gli immigranti desiderosi di passare clandestinamente negli Stati Uniti e per economizzare sulle spese di ferrovia li fanno presentare all'ufficio di arruolamento della ferrovia canadese del Pacifico che ha continuo bisogno di nuovi operai, così che appena arruolati vengono inviati gratuitamente sui luoghi dei lavori situati nell'interno del paese, ma lungo il viaggio, quando si fermano nelle stazioni vicine ai punti di confine stabiliti per il passaggio di contrabbando, abbandonano il treno. La direzione della ferrovia per impedire questa frode non ha potuto escogitare altro di meglio che disporre onde tutto il bagaglio degli operai da essa arruolati sia ritirato prima della partenza da Montreal per essere loro riconsegnato soltanto all'arrivo sul luogo dei lavori, ma l'efficacia di questo rimedio è stata soltanto limitata perchè i clandestini non si peritano, pur di raggiungere il proprio intento, di rinunciare al bagaglio anche se quello che così perdono non è preparato per l'occasione.

L'immigrazione clandestina dagli Stati Uniti al Canada è data prevalentemente da coloro cui è preclusa l'ammissione regolare dall'obbligo del viaggio continuato. Più importante è quindi quella che dal Canada si riversa negli Stati Uniti. Comprende questa in primo luogo l'immigrazione clandestina dei braccianti e degli artigiani cinesi a cui è assolutamente vietata l'ammissione negli Stati Uniti, mentre per essere ammessi nel Canada pur che soddisfino alle condizioni generali imposte dalla legge sull'immigrazione, basta che paghino la tassa di 500 scudi stabilita dalla legge 20 luglio 1908 (1) e portino seco 200 scudi come fondo di scorta individuale.

Nel 1908-1909 secondo le statistiche pubblicate dal ministero dell'interno canadese i cinesi regolarmente ammessi dal Canada negli Stati Uniti perchè non appartenenti alla classe dei braccianti e degli artigiani, oppure perchè anteriormente già stabiliti negli Stati dell'Unione, quindi provvisti di certificato di ritorno, sarebbero stati soltanto 136 (vedi quadro XVI), ma secondo i dati statistici del ministero canadese dell'industria e del commercio il loro numero sarebbe asceso a 1089 tenendo conto unicamente di quelli arrivati per la via di Vancouver.

Nella relazione del Commissario generale dell'immigrazione degli Stati Uniti per lo stesso anno si legge che l'89 per cento degli arresti di immigranti cinesi clandestini ha luogo nei distretti contigui al confine o-

(1) V. la raccolta di leggi, regolamenti, ecc. già citata: pag. 80.

direttamente con esso comunicanti, ed è riportato il testo di un contratto stipulato da un cinese in Hong-Kong con un suo connazionale impegnatosi a trasportarlo clandestinamente in America per 1050 scudi. Qui merita di essere riportato dalla stessa relazione compilata dall'ispettore A. Warner Parker, quanto segue:

« Indubitatamente in questo paese sono ora almeno altrettanti chinesi  
 « che non hanno diritto ad avervi la residenza quanti ve ne sono legiti-  
 « timamente residenti, e sono entrati in tutti i modi immaginabili, dal  
 « modo apparentemente regolare d'ingannare i funzionari fino a quello  
 « di farsi chiudere nei carri frigoriferi dei treni merci o nei frigoriferi  
 « delle carrozze ristoranti che attraversano i confini, o nelle carbonaie,  
 « nei pozzi delle catene, nelle intercapedini sui bastimenti che vengono  
 « dall'Oriente o dalle Indie occidentali. Un cinese è pronto a subire  
 « qualsiasi tortura, ad andare incontro a qualunque rischio, a pagare  
 « qualsiasi somma fino a 1000 scudi per raggiungere il proibito ma molto  
 « ambito vantaggio di vivere e lavorare negli Stati Uniti. . . . »

« Ad ogni provvedimento adottato dal Governo per dar forza alla legge  
 « è prontamente contrapposto un qualche sistema per renderlo vano.  
 « Quanto più le ispezioni sono severe tanto più le operazioni dei contrab-  
 « bandieri divengono persistenti. . . . . Si conoscono i nomi delle persone  
 « e delle ditte che fanno questo traffico nonché in alcuni casi l'entità approssi-  
 « mativa delle fortune ammassate mercè questa importazione di braccianti  
 « ad ognuno dei quali essa costa in media circa 600 scudi, che debbono  
 « rimborsare con interessi usurari dopo essere stati collocati in una la-  
 « vanderia, in una trattoria, in una bottega, in una famiglia privata o  
 « in altro impiego negli Stati Uniti. Non occorre essere grandi calcola-  
 « tori per capire come dati questi prezzi e l'usura, gli organizzatori possano  
 « far fronte a rischi straordinari ed arricchire, anche se una parte con-  
 « siderevole dei loro clienti vien catturata e respinta. Di tutto ciò può  
 « essere dimostrata la certezza morale, ma quando si tenta di raccoglierne  
 « le prove in giudizio si va incontro a difficoltà tecniche d'ogni sorta e  
 « non manca il denaro per ottenere false testimonianze. . . . »

La relazione continua narrando il caso di una barca carica di chinesi che nell'attraversare clandestinamente il lago Erie dalla sponda canadese a quella americana, dirigendo per Buffalo, fu sorpresa da una tempesta in cui quattro dei passeggeri persero la vita. E narra di altri casi simili compreso uno di cinque chinesi arrestati per aver passato clandestinamente il confine in automobile. Riporta anche un elenco compilato dall'ispettore Enrico H. Sisson in cui sono indicati i nomi di 15 persone di varie nazionalità deferite all'autorità giudiziaria dal novembre del 1908

al giugno del 1909 per contrabbando di chinesi. Notasi fra esse un tal Lorenzo Cardo condannato per detto motivo a un mese di carcere dai tribunali di Nuova York.

Il commissario Clark come si rileva dalla stessa relazione, pensa che « visto il gran numero di orientali già domiciliati nella Colombia Britannica, sarebbe cosa poco saggia il rallentare l'ispezione ai confini che ora si pratica, poichè ciò non farebbe che incoraggiare le infrazioni alla legge sull'immigrazione ». Sembra inoltre che egli attribuisca alla immigrazione clandestina di provenienza canadese la non lodevole caratteristica di dare notevole incremento alla importazione di prostitute negli Stati Uniti. Difatti nell'elenco nominativo da lui compilato dei « casi » sottoposti nell'anno a procedimento giudiziario per violazione della legge in riguardo agli immigranti di provenienza canadese, sopra un totale di 47 se ne contano 34 in cui oggetto dell'imputazione era appunto « l'importazione di donna o ragazza straniera negli Stati Uniti a scopo di prostituzione ». L'elenco comprende 17 « madame » e ragazze tutte anglosassoni meno quattro o cinque fra israelite e francesi, 1 coppia di coniugi e 16 uomini fra i quali purtroppo si annoverano:

1. Geraldo Spanula: non comparso all'udienza avendo i suoi fideiusessori versato una cauzione di 2500 scudi e pagato le spese del procedimento!...
2. Giuseppe Ruffino: condannato ad anni 3 e mezzo di carcere e scudi 1 di multa.
3. Francesco Scalzo: assolto.
4. Rocco Labazziti: condannato a mesi 4 di carcere e scudi 1. 50 di multa.
5. Giovanni Di Stasi: in attesa di giudizio.

Forse è lecito supporre che il fenomeno così accennato dal Clark sia una conseguenza dell'incoraggiamento dato dal Canada, col sistema dei buoni di premio, all'immigrazione femminile proveniente dai paesi preferiti e putativamente destinata all'ingrato mestiere del servizio domestico che in ogni paese trascina alla prostituzione donne che, in circostanze diverse, saprebbero sfuggire alle tentazioni di una sorte in genere pur molto disgraziata.

Le statistiche da cui si è rilevato che nel 1908-1909 la proporzione dei respinti rispetto all'immigrazione generale è stata maggiore nel Canada (3.4 per cento) che negli Stati Uniti (1.4 per cento) e ancor maggiore è stata rispetto agli immigranti diretti dagli Stati Uniti al Canada (7.6 per cento) in confronto a quelli diretti dal Canada agli Stati Uniti (4.6 per cento) dimostrano anche che effettivamente, come già si è avuto

ad accennare, molti giovinetti di età inferiore ai 16 anni non accompagnati da uno almeno dei loro genitori e soggetti perciò ad essere respinti dagli Stati Uniti, si recano nel Canada donde procurano poi di passare clandestinamente nel vicino paese. Così avviene che mentre il loro coefficiente è soltanto dell' 1.3 per cento rispetto alla totalità degli immigranti respinti dagli Stati Uniti, raggiunge il 9.3 per cento quando si consideri invece il totale dei respinti fra gli immigranti transoceanici che si recano negli Stati Uniti per la via del Canada (v. quadro XVII). Questi presentano anche rispetto alla totalità dell'immigrazione americana, una maggior proporzione di nevropatici, di tracomatosi e di delinquenti nella totalità dei respinti. Ciò tradisce l'esistenza di una corrente formata da altri « non desiderabili » che tentano raggiungere clandestinamente gli Stati Uniti per la via del Canada, benchè appartengano a una categoria di immigranti verso i quali il Canada si mostra non meno severo dell'Unione finitima. Ma come già si è detto, questo fenomeno trova la sua naturale spiegazione nel fatto che il Canada mira a dare grande incremento sia al traffico dei suoi porti, sia alla sua marina mercantile con conseguente vantaggio anche per le sue ferrovie. E non è stato forse detto che alcune delle nuove minori compagnie di navigazione canadesi si siano formate precipuamente con lo scopo di sfruttare l'immigrazione di scarto? Esse, a quanto sembra, raccoglierebbero in Europa gli emigranti già respinti dagli Stati Uniti o quelli che si trovano in condizioni tali da presumere di non esservi ammessi, e li trasporterebbero al Canada. Quelli che sono ammalati possono d'altronde essere sottoposti durante il viaggio a un qualche tentativo di cura che valga a farli passare più facilmente inosservati in mezzo alla gran massa degli immigranti, davanti agli ispettori sia canadesi che americani. E non vi ha forse nessuno fra i « non desiderabili », qualunque siano le condizioni in cui si trova, che a forza di tentare e di ritentare non riesca prima o poi ad aprirsi un varco sotto gli occhi di quei minossi.

Esistono persino in Europa delle agenzie clandestine di emigrazione le quali mediante un premio rilevante, pari cioè al triplo e più del biglietto d'imbarco, inviano in America i non desiderabili con la condizione che se non riescono a penetrarvi, possono farsi rimborsare il premio pagato oppure ripetere il tentativo fino a completa riuscita. Si conoscono dei casi di emigranti che hanno così continuato ad attraversare l'Atlantico per un anno di seguito e anche più. Nè occorre dire che quando costoro non riescono a partire in modo regolare vengono imbarcati di frodo.

Ecco che cosa sotto il titolo « Gli emigranti clandestini in piena balla

di turpi speculatori stranieri » si leggeva nel *Corriere della Sera* del 6 agosto 1910:

« Londra, 5 agosto, notte. — Notizie qui giunte da Montreal (Canada) « recano i particolari di un grave fatto di cui furono vittime alcuni ita-  
« liani emigranti che sarebbero stati arruolati clandestinamente in Italia  
« ad opera di agenzie svizzere di Chiasso.

« Oltre agli italiani, a bordo del vapore erano stati imbarcati anche  
« dei greci, e fra tutti costoro v'erano taluni effettivamente malati d'occhi.  
« Giunti a bordo, un infermiere disse loro che per la legge canadese non  
« avrebbero potuto essere ammessi nel Dominio se all'atto dello sbarco  
« fosse stato constatato che erano affetti da malattia oculare contagiosa;  
« consigliò quindi loro di sottoporsi a bordo ad una cura per la quale  
« chiese cinque dollari per il medico ed uno per sè.

« Quegli infelici — continua l'informazione — ossessionati dalla paura  
« di essere respinti, pagarono i sei dollari e furono sottoposti alla cura,  
« la quale, a quanto pare, consistette in una causticazione praticata diret-  
« tamente sulla congiuntiva oculare, a mezzo della cosiddetta pietra in-  
« fernale.

« Come conseguenza di tale cura tutti riportarono lesioni palpebrali e  
« corneali e malauguratamente due perdettero la vista di ambo gli occhi  
« e due la vista dell'occhio destro. Questi infelici si trovano ora ricove-  
« rati nell'ospedale di Quebec e non sarà agevole per loro poter ottenere  
« qualche indennizzo. Essi che sono nel fiore degli anni, si vedono con-  
« dannati per tutta la vita all'infelicità delle tenebre e alla miseria per  
« opera di turpi speculatori, che assai difficilmente potranno essere col-  
« piti dalle leggi.

« So che l'addetto dell'emigrazione e il suo sostituto si sono interes-  
« sati vivamente a questi infelici. È da augurare che per lo meno si riesca  
« a fare liquidare loro qualche indennizzo. Ma soprattutto è tempo che il  
« nostro Governo provveda energicamente a reprimere l'opera infame  
« delle agenzie straniere, che lavorano clandestinamente in Italia specu-  
« lando senza misura e senza ritegno sulla ignoranza dei nostri concit-  
« tadini.

« \* Avute queste notizie (telegrafiche) abbiamo incaricato il nostro  
« ufficio di corrispondenza di Roma di assumere informazioni al Commis-  
« sariato di emigrazione ove furono confermate aggiungendo che si era  
« già provveduto a compiere tutti gli atti necessari per ottenere a favore  
« degli infelici qualche indennizzo. Un funzionario al quale un nostro  
« corrispondente romano ha rivolto alcune domande, rispose cortesemente  
« dando alcune notizie di speciale interesse. Ecco quanto . . . . disse:

« - Sotto gli occhi nostri passano quotidianamente altri fatti dolorosi  
 « se pure non ugualmente gravi di fronte ai quali purtroppo siamo, al-  
 « meno in parte, impotenti a provvedere. Voi sapete che i paesi dell'A-  
 « merica del Nord hanno leggi rigorose sulla emigrazione degli stranieri.  
 « Coloro che non si trovano in regola con esse sono senz'altro respinti  
 « ai paesi di origine.

« Per evitare il danno gravissimo della reiezione nei nostri porti si  
 « usa sottoporre gli emigranti a una visita speciale, non ammettendo al-  
 « l'imbarco coloro che sarebbero in condizione di essere sicuramente  
 « respinti. Ma molti di quelli che non trovano o ai quali si fa credere  
 « che non troveranno imbarco nei nostri porti e che pure hanno interesse  
 « o decisa volontà di recarsi nei paesi d'America, sono circuiti da persone  
 « disoneste che traggono profitto dalla loro ignoranza facendo credere che  
 « recandosi per l'imbarco nei porti esteri essi potranno sicuramente  
 « sbarcare. L'ignoranza dei nostri emigranti meridionali è tale che in  
 « generale essi non si rendono conto che, se nei nostri porti non sono  
 « ammessi all'imbarco, ciò avviene nel loro stesso interesse: cedono quindi  
 « agli interessati consigli ed espatriano attraverso i confini di terra.  
 « Purtroppo appena li hanno passati, si trovano innanzi a disoneste agenzie  
 « di emigrazione, le quali agiscono clandestinamente in Italia per mezzo  
 « di corrispondenti sparsi dovunque.

« Le arti ingannatrici di queste agenzie sono molteplici e sempre rin-  
 « novantisi. Esse mandano numerose circolari ai loro corrispondenti, come  
 « a sindaci, segretari comunali, parroci, maestri, ecc., promettendo cose  
 « che poi non sono mantenute, diffondendo notizie che non rispondono a  
 « verità. Dette circolari poi assicurano per ogni emigrante procurato una  
 « provvigione notevole ed è questa la molla che spinge molte persone a  
 « inviar loro numerosi emigranti. La sorte degli infelici così ingannati è  
 « tristissima; essi devono anzitutto sostenere una spesa assai superiore a  
 « quella necessaria per partire dai porti d'Italia e ciò perchè la via che  
 « si fa loro seguire è geograficamente sbagliata. Io ricordo di avere una  
 « sera incontrato un contadino della provincia di Como che, volendosi re-  
 « care a Buenos Aires, era caduto in mano di un rappresentante di tali  
 « agenzie il quale invece di instradarlo per la via naturale di Milano-Ge-  
 « nova, lo aveva mandato a Basilea, donde era stato poi inviato a Gi-  
 « nevra e di là a Culoz e infine a Marsiglia. Questo infelice oltre a spen-  
 « dere una somma rilevante pel biglietto ferroviario, fu costretto a fare  
 « un lungo e penoso viaggio pieno di fermate. Tutto ciò per dare modo  
 « a disonesti speculatori di guadagnare poche decine di lire.

« Ma il maggior costo del viaggio e la maggior durata sarebbero ancor

« poco di fronte ad altri danni cui questi disgraziati sono esposti: vi è  
 « tutta una rete di osti e di albergatori nelle varie tappe che essi devono  
 « percorrere e questi sono coalizzati fra di loro affine di assorbire il mo-  
 « desto peculio di cui dispongono gli emigranti. Essi, quindi, vengono  
 « costretti a fermarsi in questo o in quell'albergo e, giunti finalmente al  
 « porto d'imbarco, invece di essere mandati a bordo delle navi celeri e  
 « di grosso tonnellaggio loro promesse, sono riservati alle modeste fun-  
 « zioni di carico di complemento. A differenza degli emigranti arruolati  
 « direttamente dalle Compagnie di navigazione e forniti di biglietto, questi  
 « infelici ingaggiati da intermediari, sono imbarcati solo se vi è posto, e  
 « invece di esser fatti partir con i piroscafi di linee sono mandati coi  
 « *cargo-boats* che impiegano numerosi giorni per arrivare in America.  
 « Durante il viaggio sono trattati alla meno peggio.

« Ebbene dopo questa lunga odissea, se essi sono in condizioni di non  
 « essere ammessi nei paesi di destino, sono respinti allo stesso modo  
 « come se si fossero imbarcati in Italia. Avviene anzi spesso che durante  
 « le loro peregrinazioni per l'Europa fino a raggiungere i porti del nord,  
 « essi debbono spendere il loro denaro, cosicchè arrivano senza il peculio  
 « prescritto dalle leggi locali e per questo motivo sono respinti. Ora la  
 « reiezione per un lavoratore che ha venduto tutto al suo paese, che ha  
 « lasciato la sua abituale occupazione e che ha fatto spesso anche dei  
 « debiti, rappresenta l'estrema rovina. Nè le persone così gravemente  
 « danneggiate riescono in pratica ad ottenere indennizzi; si tratta di con-  
 « tratti conclusi all'estero, che sfuggono alle nostre leggi, e le dette agen-  
 « zie, per evitare proteste, usano far viaggiare i respinti su linee ferro-  
 « viarie molto lontane. Se poi qualche disgraziato è andato dove contrattò  
 « per reclamare, è stato talvolta accolto col revolver in pugno ed è stato  
 « poi segnalato alla polizia per minacce.

« Contro queste ignobili speculazioni — la cui tolleranza fa senza  
 « dubbio torto ai paesi civili che sopportano tali ignominie — in Italia  
 « si è cercato di fare il possibile; ma purtroppo non si è riusciti ad an-  
 « nientare la speculazione stessa. Ciò è dovuto a molteplici cause. L'anal-  
 « fabetismo, l'ignoranza generale delle masse dei nostri emigranti fa sì  
 « che essi diffidino dell'opera disinteressata degli agenti del Governo, e  
 « che credano piuttosto agli sfruttatori che li blandiscono per ingannarli.  
 « La miseria in abito nero di gran parte della nostra borghesia di cam-  
 « pagna la induce a cedere alle lusinghe di guadagnare le provvigioni  
 « promesse dalle agenzie estere, sicchè talvolta essa contribuisce alla  
 « rovina dei propri paesani.

« Ma se non si riesce a distruggere questa indegna speculazione cioè

« dipende soprattutto dall'insufficienza delle pene stabilite dalla nostra legge  
 « e in ispecial modo dalla blanda applicazione che ne fanno i magistrati.  
 « In alcune grandi città — a Milano per esempio — i magistrati quando  
 « debbono giudicare le persone che inviano i nostri emigranti a porti  
 « esteri, usano una lodevole sollecitudine e un ancor più lodevole rigore;  
 « ma altri magistrati non si rendono completamente conto della gravità  
 « dei danni dovuti a questa emigrazione clandestina. Così forse si possono  
 « spiegare varie sentenze di proscioglimento e di assoluzione di questi  
 « turpi mercanti di carne umana che dall'impunità traggono poi baldanza  
 « per continuare nella loro azione delittuosa.

« Voi comprendete benissimo che i reati in materia di emigrazione  
 « incontrano molta difficoltà per esser repressi. Il sistema della nostra  
 « legge è fondato sul dibattimento orale nella pubblica udienza; ma in  
 « questi reati avviene che le parti lese e i testimoni al momento del di-  
 « battimento si trovano già in America. Non restano quindi a testimo-  
 « niare, quando vi sono, che gli agenti della forza pubblica, le cui depo-  
 « sizioni spesse volte si prestano al giuoco di avvocati abili. Inoltre i  
 « nostri lavoratori delle campagne sono restii ad accusare avanti alla  
 « giustizia coloro che li hanno danneggiati, e precisamente nelle provincie  
 « meridionali preferiscono qualche volta farsi giustizia da sé stessi. Nel-  
 « l'ultima discussione svoltasi avanti alla Camera da autorevoli oratori  
 « furono unanimemente deplorati tutti questi inconvenienti e i ministri com-  
 « petenti promisero che con leggi speciali avrebbero provveduto alla  
 « tutela della nostra emigrazione. Ora è certo da augurarsi che ciò possa  
 « presto avvenire, poichè diversamente noi ci troveremo nell'assurdo di  
 « avere provveduto alla tutela dell'emigrazione nei nostri porti lasciando  
 « poi a tutti i più turpi speculatori di Europa di taglieggiare i nostri la-  
 « voratori a loro capriccio ».

In base alla vigente legge 31 gennaio 1901 n. 23, sull'emigrazione, nes-  
 suno può vendere in Italia biglietti d'imbarco se non ha ottenuto la pa-  
 tente di « vettore d'emigranti » (art. 13), è vietato inviare emigranti a  
 imbarcarsi in qualunque porto estero (art. 23) ed è punito ognuno che  
 provochi o favorisca l'emigrazione di una o più persone contro le pre-  
 scrizioni delle leggi e dei regolamenti (art. 31). Quindi gli emigranti  
 italiani clandestini non dovrebbero in massima essere mai ammessi nel  
 Canada poichè non possono soddisfare all'obbligo di viaggiare con bi-  
 glietti acquistati nel paese da cui provengono, obbligo connesso a quello  
 del viaggio continuato. Vero è che in base al relativo nuovo decreto vi  
 sono ammessi anche quelli che compiono il viaggio continuato con « bi-  
 glietto di chiamata » ed esistono agenzie che procurano di tali biglietti

a chiunque li voglia acquistare sia a pronti contanti che a rate posticipate.

La legge portoghese 20 luglio 1855 punisce (art. 7) con 100 a 400 mila *reis* di multa, o con uno a due anni di carcere, chi usi un qualsiasi mezzo per promuovere o favorire la emigrazione clandestina. Ciò dimostra come i danni dell'emigrazione clandestina, che la nostra legge vuole impedire, fossero conosciuti da moltissimo tempo.

Dopo tutto l'obbligo del viaggio continuato dovrebbe riuscire di vantaggio agli emigranti sintetizzando il principio che essi abbiano a seguire il percorso più conveniente e più breve, lo stesso principio cioè che concorre a giustificare il divieto d'inviarli ad imbarcare in porti esteri, sancito dalla nostra legge e che si trova esplicitamente enunciato nella circolare diretta dal Commissariato dell'emigrazione il 14 febbraio 1902 ai regi commissari viaggianti in servizio di emigrazione, circa il controllo dei biglietti ferroviari di prosecuzione per l'interno degli Stati Uniti. Vi si legge difatti che « nell'intento di stabilire se gli emigranti siano stati in qualunque modo ingannati » occorre accertare se gli itinerari che debbono percorrere « rispondano al desiderio espresso » da loro « ovvero se si sia fatta loro pressione dal vettore » o naturalmente da chi per esso, per « indurli ad accettare altro itinerario più incomodo o più lungo o più costoso » in forza del quale « debbano fare lunghi giri, complicati da viaggi marittimi, per recarsi a destinazione, mentre è obbligo dei vettori di far loro percorrere le vie facili e rapide, tenuto conto delle esigenze delle varie stagioni ». E se ciò deve giustissimamente avvenire al di là dell'Atlantico, dovrebbe pure e sempre e altrettanto giustamente avvenire durante la prima parte del viaggio, anche prima cioè dell'arrivo in America.

Il nostro Codice penale (art. 416) punisce chi induce una persona ad emigrare ingannandola con l'addurre fatti insussistenti o col dare false notizie. La nostra legge sull'emigrazione (art. 17) vieta ai vettori e ai loro rappresentanti di eccitare pubblicamente ad emigrare e punisce chi pubblica scientemente o diffonde false notizie o indicazioni a stampa, concernenti l'emigrazione. Nel Canada analogo legge speciale (1) del 20 luglio 1905, riprodotta prima integralmente nella legge sull'immigrazione del 1906 (art. 45), poi con lievissime modificazioni di dicitura e con diminuzione del limite massimo di pena pecuniaria da 1000 a 500 scudi d'ammenda ma con l'aggiunta della pena carceraria estensibile fino a sei mesi per i contravventori, in quella vigente (art. 55), mira ad impedire sia in paese che all'estero la

(1) V. la raccolta di *leggi, regolamenti* ecc. già citata: pag. 75.

pubblicazione o diffusione di false informazioni atte ad incoraggiare o scoraggiare l'immigrazione nel Dominio. E il *Merchant Shipping Act* (art. 24), analogamente al nostro Codice penale, punisce chi mediante false informazioni induce altri ad emigrare. Ma tutte queste disposizioni incontrano nella pratica scarsa occasione di essere applicate sia perchè nei rari casi in cui potrebbero trovare applicazione è assai difficile raggiungere la prova giuridica dei fatti incriminati, sia soprattutto perchè l'impulso ad emigrare sorge ordinariamente spontaneo. Sono cioè le lettere degli amici già emigrati, lo spirito d'imitazione, lo spirito d'avventura, il desiderio indeterminato di cambiar vita, il malcontento indefinito e non sempre giustificato di cui tutti più o meno patiscono, non i consigli degli agenti incaricati di vendere biglietti d'imbarco, che inducono gli emigranti ad espatriare. Nè si conoscono effettivamente casi in cui le or dette disposizioni abbiano trovato applicazione.

Ma quando l'emigrante ha deciso di espatriare ed ha bisogno di qualcuno che gli additi il modo più acconcio per ottenere il suo intento e lo aiuti a sbrigare le pratiche relative, le vigenti leggi non sono sufficienti ad impedire che egli venga ingannato e che divenga oggetto di speculazione per coloro a cui si rivolge fiducioso per consiglio. Nè si capisce perchè il Codice penale, fra i delitti contro la fede pubblica, comprenda la falsificazione delle monete, dei sigilli, dei documenti pubblici, delle misure, delle mercanzie, e delle notizie interessanti la mercatura, ma non il commercio di falsi consigli e di false informazioni di ogni altra natura, da parte di chi è autorizzato, con speciale licenza dell'autorità di pubblica sicurezza, ad esercitare appunto un'agenzia d'informazioni, mentre considera come truffe (art. 413) soltanto gli atti di chi « con artifici o raggiri atti ad ingannare o a sorprendere l'altrui buona fede, inducendo alcuno in errore, procura a sè o ad altri un ingiusto profitto con altrui danno ». Tale definizione non è evidentemente applicabile al caso di chi con semplici informazioni atte ad ingannare l'altrui buona fede, inducendo alcuno in errore, gli fa seguire la via meno adatta per raggiungere la meta del viaggio che si propone di compiere, e procura così a sè e ad altri un profitto non totalmente ingiusto con altrui danno.

Il Demaria commentando gli articoli del Codice penale relativi alla truffa osserva che: « il maggior sviluppo dei commerci, i miracolosi progressi delle industrie, le stesse sublimi invenzioni del genio, se arricchiscono l'umanità di preziosi trovati e di nuovi fattori di pubblico e privato benessere, offrono ad un tempo anche l'occasione a nuove modalità di malefici ai quali dà vita ed aiuto l'astuzia favorita dal maggior numero di cognizioni e dalla maggiore raffinatezza delle menti.

« Se l'attacco agli averi si manifestava nei tempi passati preferibilmente colla violenza brutale, ora per le ragioni anzidette, e perchè l'aumentata frequenza delle vie, la più grande sicurezza delle case, le mutate condizioni dei viaggi e dei trasporti, hanno rese più difficili le aggressioni nelle antiche forme, alle medesime si sostituisce, nella ispirazione dei delinquenti cupidi delle ricchezze altrui, l'artificio e la frode che si avvolgono in accorgimenti non prima pensati e si esplicano in forme così nuove, ingegnose e versatili, che difficilmente ad esse si sottrae anche la ordinaria prudenza della persona colta e svegliata di mente ».

Nell'adunanza tenuta dal Consiglio dell'emigrazione il 30 marzo 1906, discutendo intorno ai rappresentanti dei vettori che, secondo lo spirito della vigente legge, dovrebbero avere una figura ben diversa da quella degli antichi agenti di emigrazione, ora soppressi, mentre ne hanno invece conservato tutte le dannose caratteristiche, e discutendo perciò sulla possibilità di abolirli affidando ad altri organi le funzioni da essi esercitate, il professor Bosco, commissario dell'emigrazione, osservava che « qualora si entri in tale ordine di idee non si può a meno di tener conto di due circostanze di fatto che sono proprie della stessa industria dei trasporti marittimi, la quale, come ha condizioni tecniche speciali, ha pure speciali esigenze:

« 1° . . . . . Non tutti i giorni partono piroscafi per ogni destinazione, nè il servizio ha quella estensione e quella regolarità di partenze che si hanno nei trasporti ferroviari. Donde . . . . . una serie di atti e di operazioni che adesso sono appunto disimpegnate dal rappresentante.

« 2° Nel trasporto marittimo, per una stessa linea, vi sono più Società di navigazione concorrenti. Donde la necessità di scegliere fra queste diverse Compagnie, in base ad elementi complessi e non sempre facilmente accessibili . . . . .

« D'altra parte, è un fatto che le condizioni dell'emigrante rispetto alle modalità dell'imbarco sono mutate. Prima egli viveva ignaro di tutto nel suo paese di origine. Ora in ogni comune è affisso, a cura del Commissariato, un elenco con l'indicazione della data delle partenze di ogni piroscalo e del nolo massimo per ogni linea. Un primo elemento di cognizione quindi c'è, giacchè l'emigrante può facilmente dedurre, dall'altezza del nolo, la qualità del piroscalo. Rimarrebbe da trovare un organo imparziale e disinteressato che mettesse in relazione l'emigrante col vettore . . . . . »

L'onorevole Bodio nell'adunanza del giorno successivo, esponeva le seguenti considerazioni:

« Tutti sono d'accordo nel riconoscere che i rappresentanti dei vettori sfruttano questi ultimi quanto più possono e non di rado in modo indegno; essi sono i parassiti di questa industria dei trasporti; ma non si può dire che per rimediare a tali abusi si debbano sopprimere i rappresentanti dei vettori. L'azione dei rappresentanti che sono poi gli antichi sensali o subagenti è entro certi limiti inevitabile, date le condizioni d'ignoranza in cui si trova la grande massa degli emigranti. Gli intermediari ci sono anche in Germania, quantunque in numero molto minore, sia perchè in quel paese l'istruzione è più diffusa, sia perchè l'emigrazione vi è tanto minore che da noi, sia perchè le compagnie di navigazione sono pochissime e si dividono tra loro le linee transoceaniche che fanno capo ai porti di Amburgo e di Brema ».

Per viaggiare convenientemente occorre una esperienza che pochi hanno. Chi deve compiere un determinato viaggio sia per mare che per ferrovia, se non possiede tale esperienza, ha bisogno di qualcuno che lo consigli sul percorso più conveniente per durata, per comodità e per spesa, da seguire. Quanti non sanno dire a mo' d'esempio se per andare da Venezia a Viareggio convien meglio passare per Genova, per Parma o per Pisa!

Chi non conosce l'agenzia Cook e le molte altre consimili che facilitano e risparmiano ogni fatica, ogni imbarazzo, ogni noia ai viaggiatori per diporto che sanno di poter confidare tranquillamente nei loro consigli e nei loro aiuti? Mentre tutte le loro premure sono rivolte a curare gli interessi dei viaggiatori, riescono di aiuto anche ai vettori sia ferroviari che marittimi, i quali perciò le favoriscono quanto più possono. Ed oggi giorno la grandissima maggioranza degli americani che si recano in Europa per diporto, profittano delle cosiddette « combinazioni » offerte dalle agenzie di viaggi. Così suppliscono alla propria inesperienza e più difficilmente vanno incontro a quel pericolo di incappare in inganni continui, che paventano fino all'esagerazione.

Gli agenti di emigrazione in Italia, come dappertutto, sono troppo diversi dagli agenti del « turismo ». Sono non i rappresentanti ma i clienti dei vettori. Acquistano i biglietti di viaggio dal migliore offerente e li riversano poi sugli emigranti che capitano loro sotto mano, con criteri di distribuzione grossolani, senza curarsi di quanto a ognuno di costoro potrebbe meglio convenire. Sono essi i noleggiatori, e l'emigrante è . . . una merce.

Vero è che le compagnie di navigazione le quali esercitano il trasporto degli emigranti diretti agli Stati Uniti son venute dopo molte lotte e molti dissidi, a un accordo, a una « combinazione » (*combine*) come

dicono in America, a una intesa conosciuta da noi sotto il nome inglese di *Pool*, che significa la « posta del giuoco » — e si tratta effettivamente di un giuoco — in base a cui dividono fra loro, in proporzione alla propria potenzialità vettrice, i comuni proventi dell'emigrazione, indipendentemente dal numero di emigranti che ciascuna di esse in effetti trasporta. Oltre a ciò dal giugno del 1910 il Canada e gli Stati Uniti di comune accordo hanno affidato a una Commissione interstatale del commercio e delle ferrovie l'incarico di fissare le tariffe ferroviarie per avviarsi a determinare in seguito anche i noli marittimi fissi.

L'accordo per così dire « plurimonopolista » delle compagnie vettrici che costituisce una specie di statizzazione all'infuori dello stato e che potrà anche crollare, annulla lo spirito di concorrenza che dovrebbe formare il naturale contrapposto all'ipotetica facoltà di scelta da parte degli emigranti, e vale a disinteressarle dalla lotta per l'accaparramento di essi emigranti. Ma questa lotta gli agenti di emigrazione o rappresentanti dei vettori, continuano per proprio conto, accanitamente. Quando un rappresentante di vettore si trova sotto mano un emigrante, non se lo lascia scappare perchè i suoi colleghi di mestiere che gli fanno concorrenza non glie lo portino via. Perciò gli dà quel qualsiasi biglietto di imbarco di cui dispone sul momento senza badare se è quello che meglio risponde ai desideri dell'avventore. Così si arriva al punto che avvengono fatti come quello accaduto a un gruppo di emigranti greci che, volendo recarsi in una piccola cittadina degli Stati Uniti situata vicino a Portland nel Maine, ed essendo capitati a comprare i biglietti d'imbarco da un agente di emigrazione che disponeva sul momento soltanto di biglietti per il Canada, si ebbero da lui di tali biglietti con l'assicurazione che la via del Canada è la più adatta per recarsi nel Maine. Così partirono e il piroscafo su cui erano imbarcati approdò a . . . Portland! dove subirono la doppia visita di ammissione e donde senz'altro, essendo provveduti di biglietti per Montreal, furono fatti proseguire per ferrovia fino a tale destinazione ove giunti si accorsero finalmente dell'inganno in cui erano stati tratti. Dopo alcuni giorni retrocedettero quindi a proprie spese verso gli Stati Uniti, ma essendo stati sottoposti, prima di varcare il confine, al prescritto interrogatorio, confessarono che nel luogo ove erano diretti dovevano essere impiegati in un determinato lavoro i cui patti erano già stati fissati per lettera, prima della loro partenza dalla Grecia, confessione che non avevano fatto durante le prime visite subite perchè erano stati avvertiti di astenersene, e che avevano fatto invece durante la nuova visita, perchè essendo già stati ammessi al libero sbarco credevano di non aver più nulla da temere; cosicchè per il fatto

che erano vincolati da contratto di lavoro, non furono ammessi a proseguire per la loro destinazione ove avrebbero invece potuto recarsi senza difficoltà e con minima spesa appena sbarcati a Portland se non fossero stati ingannati. Di ciò la Compagnia vettrice, che li aveva ricevuti dall'agenzia colpevole come passeggeri diretti al Canada, non poteva essere chiamata responsabile di fronte alle leggi sia canadesi che americane, mentre l'agenzia moralmente ma non materialmente responsabile ..... era molto lontana.

Nella relazione del direttore dell'immigrazione argentina (*Memoria de la Dirección de Inmigración*) signor Giovanni A. Alsina per l'anno 1909 è riferito per disteso il caso di una emigrante della Galizia, quarantacinquenne, che volendo recarsi con un figlio undicenne a raggiungere negli Stati Uniti tre figlie, un fratello e tre sorelle che le avevano anzi mandato il denaro per il viaggio, fu indotta da un agente di emigrazione residente in Horodenka a partire invece, perchè malata d'occhi, per l'Argentina donde egli l'assicurò « con inganno » che avrebbe potuto raggiungere gli Stati Uniti per ferrovia in soli sette giorni! Così fu « lanciata alla ventura in un paese sconosciuto che non era la sua destinazione » e da Buenos Aires fu respinta perchè di presunto pubblico aggravio e fu ricondotta ad Amburgo ove l'agente che aveva proceduto con tanta « leggerezza » l'aveva mandata a imbarcare.

Agli emigranti italiani in grazia delle istruzioni diramate dal nostro Commissariato, non accade quasi più nei viaggi di prosecuzione per l'interno degli Stati Uniti di dover percorrere itinerari più lunghi e più incomodi del necessario. Ma ciò accade ancora frequentemente per esempio agli emigranti austriaci i quali sbarcano a Nuova York con biglietti di prosecuzione già acquistati in Europa per andare, ad esempio, nel Wisconsin, lo Stato a cui affluiscono in maggior numero, i quali biglietti li obbligano spesso a ritardar la partenza di un giorno, a soffermarsi nella « Casa degli Italiani », e a viaggiare verso il mezzodì per andare poi verso settentrione, compiendo così in cinque giorni un viaggio che, per la via più breve e più comoda, può essere compiuto in due giorni. Quando poi si accorgono dell'inganno in cui sono caduti strepitano e quando vien loro fatto osservare, a guisa di consolazione, come il viaggio che compiono costa loro due scudi meno di quel che costerebbe per la via più breve, ciò che del resto è vero, rispondono che durante i tre giorni di maggior durata del viaggio medesimo, se fossero invece al lavoro, guadagnerebbero da sei a nove scudi, ciò che è altrettanto vero, laonde finiscono in tutti i modi per rimetterci.

Le proposte di modificazione alla legge sui servizi marittimi formu-

late dalla competente Commissione reale, e presentate al Consiglio della emigrazione nella seduta del 29 marzo 1906, comprendevano la seguente assai importante:

« Le ferrovie di Stato sono autorizzate a stipulare accordi con Compagnie di navigazione che facciano servizio di emigrazione regolare, periodico, per rilascio di biglietti ferroviari-marittimi con tariffe differenziali ridotte e con speciali agevolanze per viaggi di andata e ritorno in terza classe. Tali biglietti saranno venduti dagli uffici di posta e ferroviari . . . . ».

L'on. Nitti nella seduta del 31 marzo successivo presentava la stessa proposta sotto la seguente forma migliore e più completa da sostituire all'articolo 16 della vigente legge sull'emigrazione:

« Art. 16. Sono aboliti i rappresentanti di vettori di cui negli articoli 16 e seguenti della legge 31 gennaio 1901, n. 23

« Tuttavia fino a quando si sarà provveduto in modo definitivo a fissare le norme che regolano la vendita dei biglietti d'imbarco agli emigranti, potranno funzionare, mediante concessione del Commissariato, i rappresentanti attualmente riconosciuti, e il Commissariato potrà in casi eccezionali concedere autorizzazione a nuovi rappresentanti.

« Art. 16 bis. Le norme secondo cui i vettori potranno vendere o far vendere biglietti d'imbarco a emigranti, saranno stabilite con decreto reale.

« Le ferrovie dello Stato e le Società ferroviarie autorizzate dal Commissariato dell'emigrazione, potranno in tutte le stazioni vendere biglietti per conto di vettori nazionali o stranieri.

« Agli emigranti che prendano imbarco su piroscafi di Compagnie nazionali di navigazione, le ferrovie dello Stato sono autorizzate a rilasciare biglietti ferroviari e marittimi con tariffe differenziali ridotte e con speciali agevolanze per viaggi di ritorno in terza classe. Le ferrovie dello Stato sono autorizzate a questo scopo a stabilire speciali convenzioni con Società ferroviarie americane.

« A cura del Commissariato della emigrazione, in tutti i Municipi e in tutte le stazioni ferroviarie le partenze dei piroscafi addetti al servizio di emigrazione saranno annunziate almeno un mese prima con appositi manifesti.

« Le amministrazioni ferroviarie per quanto riguarda il servizio di emigrazione, godono la franchigia postale e telegrafica nel Regno, secondo le norme da stabilirsi dal regolamento ».

Lo stesso onorevole proponente accennava anche come « ove le fer-

« rovie non accettassero gratuitamente tale incarico, si potrebbe al caso accordare agli impiegati una piccola provvigione.

« Non si può sostituire all'improvviso una forma spontanea come quella dei rappresentanti che, appunto perchè esiste, ha la sua ragione di essere ».

D'altra parte non credeva che si possa affidare allo Stato la parte di intermediario fra l'emigrante ed il vettore. Perciò insisteva « nella sua proposta di lasciare al Commissariato la facoltà di passare per gradi a quel nuovo sistema che l'esperienza dimostrasse più adatto a sostituire l'attuale. . . ».

« Forse è da riconoscere che l'antico sistema degli agenti che operavano per tutte le Compagnie di navigazione, era preferibile all'attuale, che ha permesso una moltiplicazione di questi intermediari. Meglio sarebbe avere il coraggio di tornare all'antico sistema, e sottoporre l'agente ad una cauzione, come si pratica altrove ».

Il Consiglio in fine della stessa seduta approvava quindi un ordine del giorno con cui « riconoscendo che l'azione dei rappresentanti di vetture nelle forme in cui attualmente si svolge, riesce dannosa e contraria ai fini stessi della legge » faceva voto onde « a correttivo dell'azione da essi esercitata . . . . . gli emigranti i quali vogliono prendere imbarco sui piroscafi nazionali » potessero ottenere dalle ferrovie dello Stato « biglietti cumulativi ferroviari e marittimi a prezzo ridotto per il percorso in ferrovia ».

Questo utile connesto fra servizi ferroviari e servizi marittimi che da noi non ancora si è potuto ottenere, esiste invece nel Canada e funziona benissimo. In ogni stazione del Canada si possono acquistare cioè biglietti cumulativi ferroviari e marittimi per qualunque destinazione. La cosa è resa più facile pel fatto che delle linee principali di navigazione facenti capo al Canada son proprietarie, come si è detto, le stesse ferrovie canadesi, le quali però vendono biglietti d'imbarco anche per conto delle compagnie di navigazione autonome con cui hanno speciali accordi, come per esempio per conto dell'*Allan Line* la quale raccoglie appunto con tale sistema la più gran parte dei suoi passeggeri; così pure hanno reciproci accordi con le linee ferroviarie e le linee di navigazione secondarie della Gran Bretagna sia per una omogenea distribuzione dei loro servizi sia per la vendita dei biglietti cumulativi. Ciò non toglie che le stesse linee di navigazione e le stesse ferrovie affidino la vendita dei biglietti anche alle « agenzie di passaggi » o ai « banchisti », profittandone come mezzi di vendita ausiliari, mentre la vendita diretta praticata dalle stazioni ferroviarie costituisce il sistema principale di smercio

dei biglietti medesimi. Gli italiani e gli slavi si valgono quasi sempre dell'opera di mediazione affidata agli agenti o « banchisti », perchè ciò è più conforme alle abitudini della nostra e della loro emigrazione; ma un inglese, uno scozzese, uno scandinavo che si reca in patria acquista invariabilmente alla stazione ferroviaria di partenza il biglietto cumulativo, con cui senz'altro arriva a destinazione fino nell'interno del suo paese, seguendo automaticamente il percorso più conveniente come se il viaggio fosse da compiere tutto per ferrovia.

Tutte le norme e tutte le consuetudini basate sul criterio che il viaggiare per mare sia cosa molto diversa dal viaggiare per ferrovia, potevano esser giustificate al tempo della marina velica. Oggi i servizi marittimi possono essere organizzati con la stessa regolarità con cui sono organizzati quelli ferroviari. Gli stessi accidenti metereologici oltre a non avere più pei naviganti quella importanza che avevano una volta, non si presentano, come i profani credono, così disordinatamente che non si possa preventivarne gli effetti per quel tanto che occorre per una razionale e non fatalistica sistemazione dei trasporti marittimi i quali ormai non dovrebbero essere più subordinati a regole di noleggio diverse da quelle che valgono per gli altri mezzi di comunicazione. Il libro secondo del nostro Codice di commercio è ancora improntato a criteri marittimo-legali dell'epoca napoleonica e..... qui non occorre dire di più.

Intanto un primo e felice benchè limitato esperimento italiano di connesto fra le vie di comunicazione marittime e le terrestri si ha nei servizi marittimi recentemente istituiti dalle Ferrovie di Stato.

I seimila emigranti italiani che ogni anno in media si recano al Canada basterebbero certamente ad alimentare una linea regolare di comunicazione diretta. Basandosi sopra le oscillazioni mensili del movimento immigratorio canadese (v. quadro XII) si potrebbero avere comodamente su questa linea due viaggi al mese dal marzo al giugno ed uno al mese dal luglio al novembre. Ma le riescirebbe difficile di potersi sostenere se non potesse assorbire tutto il movimento emigratorio che dall'Italia si dirige al Canada, cioè se gli agenti accaparratori di emigranti continuassero, malgrado il suo funzionamento, e guidati unicamente dal loro interesse personale, ad avviare gli emigranti diretti al Canada per le più diverse vie indirette di comunicazione.

Quando gli Stati Uniti, per risolvere il grave problema dello sflamento dei grandi centri urbani settentrionali e del popolamento agricolo delle regioni meridionali, problema che tuttora molto li affatica, pensarono se fosse possibile ottenere lo scopo con un mezzo radicale, cioè col vietare almeno per un po' di tempo ogni sbarco di immigranti in Nuova York,

mandandoli invece a sbarcare tutti in Galveston, Charleston e Nuova Orleans, dovettero convincersi che ciò sarebbe stato vano poichè gli immigranti avrebbero continuato ad affluire nelle regioni settentrionali passando per la via del Canada. E tentarono anche, ma senza risultato, di indurre il Canada ad impedire questa immigrazione di transito.

Se i vari tentativi fatti per tenere in vita una linea di comunicazione regolare e diretta fra l'Italia e i grandi porti degli Stati meridionali dell'Unione americana non hanno avuto finora felice risultato, ciò si deve principalmente al fatto che detta linea non è mai riuscita ad assorbire tutto intero il movimento emigratorio esistente fra l'Italia e detti Stati, movimento che, malgrado l'istituzione della linea diretta, continuava sempre, per raggiungere la sua destinazione, a seguire in proporzioni troppo rilevanti le linee di percorso indiretto preferite dalle agenzie di emigrazione, dicasi pure dai rappresentanti dei vettori (il che in pratica è la stessa cosa) interessati. Eppure l'esistenza di una linea di comunicazione diretta e regolare con quegli Stati gioverebbe senza dubbio a favorire il tanto desiderato incremento dell'accennato movimento emigratorio.

L'esistenza poi di una linea di comunicazione diretta e regolare fra l'Italia e Canada è il mezzo più adatto a combattere l'emigrazione clandestina diretta al Canada per la via dell'Inghilterra. La notevole entità di questo speciale movimento emigratorio il quale costituisce una violazione permanente della nostra legge, si deduce dalle stesse statistiche ufficiali dell'immigrazione canadese, da cui appunto si rileva che la proporzione degli emigranti partiti clandestinamente dall'Italia per recarsi nel Canada per le vie dell'Europa settentrionale, rispetto alla totalità dell'emigrazione italiana diretta al Canada è stata negli scorsi anni del 39 per cento. Però dalle statistiche medesime si rileva eziandio che nel 1909 l'emigrazione clandestina è discesa al 14.5 per cento, mentre nell'anno precedente era stata del 33 per cento, ciò che dimostra l'efficacia dei provvedimenti adottati dal nostro Commissariato per la tutela degli emigranti, specialmente ove si pensi che nel 1903 ascendeva ancora nientemeno che al 77 per cento (v. quadro XVIII).

## II.

### L'obbligo del passaporto.

La legge italiana 31 gennaio 1901 sull'emigrazione ha mutato il concetto tradizionale su cui si basa la secolare istituzione del passaporto. Questa innovazione che per non essere di forma ma di puro concetto è

tanto più importante, costituisce anzi una delle speciali caratteristiche dettate dalla sua indole eminentemente sociale. Difatti mentre il passaporto originariamente rappresenta un documento poliziesco destinato a facilitare la vigilanza da parte delle pubbliche autorità sull'individuo, e mira perciò principalmente alla tutela sociale, secondo la nostra legge rappresenta il titolo in base a cui l'emigrante ha diritto a protezione, a essere guidato, e mira perciò principalmente alla tutela individuale.

A tale concetto svolto innanzi al Parlamento da S. E. l'onorevole Visconti Venosta, ministro degli affari esteri, opposero gli onorevoli Cicotti, Del Mayno ed altri dinanzi alla Camera dei deputati nella tornata del 30 novembre 1900, l'onorevole Pierantoni dinanzi al Senato nella tornata del 28 gennaio 1901, che in omaggio alla libertà di emigrare e alla libertà personale in cui essa è integrata, il passaporto non dovrebbe comunque essere obbligatorio. Ma questa obbligatorietà deriva direttamente dal suo scopo di tutela, dallo scopo primo della legge la quale, come dice l'avvocato Nicola Apuzzo nel suo libro su « l'emigrazione nel diritto italiano » (Napoli, 1904: ediz. Pierro) « riveste caratteri eminentemente sociale appunto perchè di fronte alle potenti entità collettive, che traggono profitto dalla emigrazione, l'emigrato singolo si troverebbe in una condizione di lotta assolutamente impari ed instenibile e l'entità collettiva di tutti gli emigranti non potrebbe avere legale ed efficace rappresentanza, se il legislatore non provvedesse alla stessa facendo, anche contro la volontà dei singoli emigranti, prevalere quelli che sono diritti irrinunciabili di ogni uomo ».

Risulta d'altronde dalla pratica che gli stessi emigranti non sono sfavorevoli alla obbligatorietà del passaporto poichè anche i clandestini nella grande generalità se ne provvedono. E ciò oltre che dall'esperienza è dimostrato dal fatto che il numero dei passaporti pel Canada rilasciati in Italia coincide quasi esattamente col numero totale degli immigranti giunti in quel Dominio tanto per le vie regolari quanto per le vie clandestine (v. quadro XVIII).

Invece i rappresentanti dei vettori, talora gli stessi vettori e financo le società di patronato non si peritano di dire e ripetere agli emigranti che il passaporto rappresenta all'estero un documento inutile. E troppi sono coloro che all'estero non lo conservano con la dovuta cura, e lo lasciano in abbandono o lo smarriscono.

Troppo spesso quando i nostri connazionali all'estero rimangono vittime di infortuni, le autorità pubbliche e i dirigenti dei lavori non riescono a identificarli perchè sono sprovvisti di passaporto e di ogni altro documento personale, mentre i loro amici e compagni presenti che non

conoscono la lingua del paese non riescono a sopperire a tale inconveniente. E così si perpetuano gli inconvenienti a cui s'è già avuto luogo di accennare. Così troppi nostri infelici connazionali spariscono senza lasciar traccia di sé, senza che le loro famiglie riescano ad averne la minima notizia.

Troppo spesso i vaglia internazionali che i nostri emigrati inviano in Italia alle proprie famiglie dall'America e specialmente dal Canada dove ricorrono a questo mezzo di trasmissione del denaro più frequentemente forse che altrove, non possono essere recapitati a causa dei troppi errori che ne rendono incomprendibile l'indirizzo. Ciò dipende dal fatto che i mittenti enunciano nel loro dialetto l'indirizzo dei vaglia agli impiegati postali incaricati della relativa emissione, i quali impiegati riproducono alla meglio seguendo le regole fonetiche della propria lingua, quel che i mittenti dicono, e così n'escon fuori quegli indirizzi che rendono impossibile il recapito dei vaglia, con tutto uno strascico di reclami che gli interessati non mancano di rivolgere agli uffici postali sia di emissione, sia di destinazione, poi anche al Ministero delle poste e dei telegrafi, per finire coll'ottenere il rimborso dei vaglia da parte dell'ufficio di emissione dopo trascorso il tempo necessario, necessariamente lungo, perchè siano esaurite le pratiche relative. Ed evidentemente tutto ciò non si verificerebbe se i mittenti nel presentarsi agli sportelli per la emissione dei vaglia mostrassero agli impiegati postali che vi sono destinati, i propri passaporti da cui gli stessi impiegati potrebbero ricavare il cognome e il luogo di provenienza del mittente, cognome e luogo che generalmente corrispondono all'indirizzo del destinatario. Ma i « banchisti », con le società di patronato ad essi infeudate, hanno interesse acciocchè gli emigrati non si servano degli uffici postali per la trasmissione del denaro, operazione che vogliono essi praticare perchè molto redditizia, e lungi dal consigliare che gli emigrati conservino il passaporto per esibirlo in ogni circostanza in cui ciò possa tornare utile, li esortano a disfarsene come di un documento inutile, liberticida, poliziesco, pericoloso, che bene spesso finiscono così col trattenere nelle proprie mani, e il perchè si sa.

Per converso avviene pure che gli emigrati privi di passaporto, cioè del solo documento d'identificazione di cui sono provvisti all'atto dell'espatrio, non riescono a ritirare le lettere raccomandate o assicurate, i vaglia e simili altri oggetti di corrispondenza che vengono loro spediti dall'Italia.

Infine, essendo segnata nel passaporto la destinazione dell'emigrante, il passaporto giova a vegliare onde gli emigranti siano avviati per la giusta via e non possano essere mandati frodolentemente in località

diverse da quelle in cui intendono recarsi, fatto che si verifica pur troppo non raramente e che ha origine da interessi subdoli e vari degli agenti di emigrazione e degli impresari di lavori all'estero. Per questo il regio commissario viaggiante a bordo del piroscalo « Città di Napoli » nel rapporto del 24 dicembre 1903 già ricordato, raccomandava in modo speciale che sui passaporti la destinazione degli emigranti fosse sempre indicata molto accuratamente, molto esattamente, e che ogni qual volta un emigrante vuol cambiare di destinazione non si trascurasse di modificare analogamente il suo passaporto. Indicare come destinazione « l'America » o « l'America del Nord » o anche « gli Stati Uniti », « il Canada » e così via, è cosa troppo indeterminata. « Spesso gli emigranti che non possono partire per il Nord perchè respinti dalla Commissione di visita definitiva a richiesta del medico consolare americano, partono per il Sud con il primo vapore che capita senza far mutare la destinazione segnata nel passaporto. Accertando che nel passaporto sia segnato esattamente il paese in cui l'emigrante intende recarsi e si reca effettivamente, si evita che ne perda le tracce l'autorità che ha rilasciato il passaporto medesimo e che si abbiano a verificare facilmente inconvenienti del genere di quello lamentato dal nostro console generale in Buenos Aires ove sono stati trasportati con inganno emigranti che intendevano invece recarsi negli Stati Uniti del Nord ». E trattando dell'obbligo del viaggio continuato si è già avuto a ricordare che questi casi hanno destato proteste da parte dell'ufficio di direzione dell'immigrazione argentina come pure che l'immigrante, il quale all'atto dell'ammissione in un dato paese non può dimostrare di essere veramente diretto a tale paese, in qualche caso cioè quando si sospetti che fosse diretto altrove e abbia mutato destinazione per sfuggire alle sanzioni delle leggi che disciplinano l'immigrazione, corre il pericolo di essere respinto.

A norma del regio decreto 20 novembre 1902, n. 523, è vietato di rilasciare il passaporto alle « persone soggette ad essere respinte dal paese di destinazione in virtù delle norme localmente in vigore sull'immigrazione ». Con ciò si impedisce di emigrare, quindi di compiere un viaggio faticoso, dispendioso ed inutile, a coloro che indubitatamente si trovano in tali condizioni, e con ciò il passaporto è perfezionato appunto nel criterio che lo costituisce documento di tutela per gli emigranti.

Opportunamente osservava alla Camera dei deputati l'onorevole Pantano nella tornata del 30 novembre 1900 che « una delle ragioni per cui « l'emigrazione italiana riceve grandi ostacoli nell'America del Nord, è « perchè colà si crede che essa nasconda una infiltrazione di elementi

« pericolosi e delittuosi, e quindi l'esibizione del passaporto è uno dei mezzi per far emigrare nell'America del Nord ».

L'obbligo del passaporto dovrebbe presumibilmente essere appoggiato da tutti i paesi transoceanici verso i quali si dirige la nostra emigrazione e perchè come elemento di tutela per gli immigranti corrisponde a quei criteri di ordine cui sono informate le loro leggi d'immigrazione, e specialmente perchè il passaporto offre una tal quale garanzia di « desiderabilità » che, pur non potendo essere assoluta, non è davvero trascurabile.

In Argentina esiste l'obbligo per gli immigranti di presentare all'atto dello sbarco qualche documento d'identificazione. La relazione della Direzione dell'immigrazione per l'anno 1909 riferisce in proposito quanto segue:

« La legge sull'immigrazione e il relativo regolamento del 4 marzo 1880 contengono disposizioni intese a investire la competente Direzione, incaricata di applicarlo, delle facoltà necessarie per impedire per quanto è possibile la introduzione in paese di persone sulle condizioni e sugli antecedenti delle quali cadano o si abbiano sospetti, disposizioni che il legislatore senza dubbio ha inserite nella legge a scopo di previdenza, di ordine e di conservazione sociale.

« L'alea 6 dell'articolo 3 della legge conferisce alla Direzione di immigrazione la facoltà di « esigere dai capitani dei bastimenti che trasportano immigranti, gli elenchi di questi, i loro passaporti, le carte e le altre informazioni che fossero considerate necessarie ».

« L'articolo 5 alea 6 del regolamento determina l'obbligo che hanno i capitani dei bastimenti che trasportano immigranti, di consegnare all'ispettore dello sbarco (*visitador de desembarco*) il passaporto di ogni passeggero di seconda e terza classe o, in mancanza di esso, qualsiasi altro documento capace di stabilire la identità personale degli immigranti . . . . .

« In base a tali disposizioni di legge e interpretandone la lettera e lo spirito a seconda degli interessi del paese affidati a questa Direzione, e tenendo conto delle rigorose misure adottate nei paesi d'Europa per documentare tutti gli emigranti, ciò che dà luogo a sospettare di quelli che arrivino sprovvisti del documento d'identità, si stabilì nel 1909 di raddoppiare l'esame di tutti gli immigranti che giungono nel paese ».

E poichè in quel tempo continuavano ad arrivare numerosi immigranti russi totalmente sprovvisti di documenti, la Direzione il 21 agosto 1909 diramò una circolare alle compagnie di navigazione, in cui si ricordava che a norma del regolamento predetto i capitani dei bastimenti

debbono presentare all'ispettore « il passaporto di ciascun passeggero di seconda classe nei bastimenti a vela e di seconda e terza nei piroscafi « considerati immigranti » a termini di legge, e in difetto di esso la fede di nascita, di stato civile, il diploma professionale, il certificato consolare argentino o qualsiasi altro documento capace di dare l'identità personale degli immigranti provenienti dai paesi in cui è abolito il passaporto — passaporti e carte che saranno restituiti al capitano medesimo trattenendo quelli dei passeggeri e immigranti sulla cui condizione sociale o sui cui precedenti si abbiano sospetti o essi ne ispirino ».

In caso di contravvenzione, a norma dell'articolo 14 del regolamento è imposta una multa di 50 *pesos* per ogni immigrante giunto senza documenti d'identificazione. I capitani mercantili multati in base a tale disposizione nel 1909 furono 27.

Nella Prussia e in qualche altro Stato dell'Impero germanico, gli immigranti che si danno a lavori salariati hanno l'obbligo di provvedersi della « carta di legittimazione », documento d'identificazione personale che ha le caratteristiche essenziali del passaporto, ma da questo è diverso, soprattutto in quanto vien rilasciato dalle autorità locali, non da quelle del paese di provenienza, e contiene oltre le note personali anche il nome del principale al cui soldo il titolare lavora e la iscrizione dei successivi mutamenti di occupazione del titolare medesimo vistata dalla polizia dietro accertamento che il precedente impegno è stato regolarmente sciolto, tutte indicazioni che danno alla « carta di legittimazione » le caratteristiche di un libretto di lavoro. In origine era imposta soltanto agli immigranti provenienti dai confini orientali della Prussia e dediti principalmente ai lavori agricoli. Dal 1909 è stata resa obbligatoria anche per quelli provenienti dagli altri paesi. E coloro che non si tengono in regola con le relative prescrizioni sono soggetti ad espulsione.

In Rumenia gli stranieri non possono entrare se non muniti di regolare passaporto vidimato da un console di quella nazione.

Nel Canada una disposizione nuova, ignota cioè alla legge sull'immigrazione del 1906, introdotta nella seconda parte dell'articolo 37 della legge 4 maggio 1910, ha ammesso l'obbligo del passaporto o del certificato penale come corollario all'obbligo preesistente della scorta pecuniaria che essa ha conservato. E da ciò evidentemente ispirato il Commissario generale dell'immigrazione negli Stati Uniti ha proposto, nella sua relazione per l'anno fiscale scaduto il 30 giugno 1910, che tutti gli stranieri provenienti da paesi provvisti di casellari giudiziari, siano obbligati ad esibire i propri certificati penali per essere ammessi a varcare i confini dell'Unione.

Secondo il disegno di legge presentato il 7 dicembre 1909 e ripresentato il 13 aprile 1911 alla Camera dei deputati americana dall'on. Hayes, sarebbe imposto agli stranieri immigrati negli Stati Uniti l'obbligo di un « certificato di residenza » documento d'identità personale munito di fotografia autenticata dal ministero del commercio e del lavoro. Da questa disposizione dovrebbero essere esentati soltanto gli insegnanti, gli studenti, i commercianti, i banchieri, i giornalisti e i viaggiatori per diporto i quali dovrebbero invece esser muniti di un documento di espatrio rilasciato dal governo del loro paese e munito pur esso di fotografia.

Secondo i disegni di legge presentati alla Camera dei deputati dall'onorevole Elvins il 22 febbraio 1910 e al Senato dall'on. Overman il 6 aprile 1911, per essere ammessi negli Stati Uniti gli immigranti dovrebbero presentare un certificato di buona condotta dimostrante i loro precedenti personali. Oltre a ciò l'Elvins proponeva che per ordine del Presidente della Repubblica potessero essere respinti tutti gli stranieri non provvisti di passaporto per la *specificata* destinazione cui sono diretti. E si dovrebbe credere che questa disposizione più specificata renderebbe inutile l'altra.

Infine secondo il disegno di legge presentato al Parlamento dal senatore Dillingham nell'agosto dello stesso anno, a tutti gli immigranti ammessi dovrebbe esser rilasciato dalle autorità del luogo di ammissione un certificato d'identità comprovante l'ammissione medesima.

La nuova disposizione adottata dal Canada in confronto alle altre simili proposte negli Stati Uniti è certo più semplice e più logica. In base ad essa il governo canadese può esigere che tutti « i passeggeri » in arrivo, i quali provengano da paesi che rilasciano passaporti o certificati penali a coloro che ne partono, abbiano a produrre l'uno « o » l'altro di tali documenti alle autorità canadesi, prima di essere ammessi nel Dominio. E il governo canadese senz'altro con decreto n. 918 del 9 maggio 1910 (1) valendosi della facoltà accordatagli dalla legge, ha disposto che « gli immigranti » non cioè tutti i passeggeri, che per sudditanza o cittadinanza appartengono appunto a paesi che rilasciano il passaporto o il certificato penale o l'uno e l'altro insieme agli emigranti, prima di essere ammessi nel Canada debbano produrre l'uno o l'altro o anche — e in ciò il decreto esorbita evidentemente dai limiti consentiti dalla legge — ambedue cotali documenti.

Nel disegno di legge originario l'articolo 37 ora detto non faceva cenno alcuno ai certificati penali. Fu nella tornata del 22 marzo 1910 quando

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti, regolamenti*, ecc. già citata: pag. 48.

venne in discussione davanti alla Camera di Ottawa, che l'on. ministro Oliver propose ed ottenne, che dopo la parola « passaporti » vi fossero aggiunte le parole « o certificati penali » e ciò perché « in Italia vien rilasciato (*issued*) a chi emigra, un certificato chiamato certificato penale il quale non implica che il titolare sia andato soggetto a una pena, ma attesta se vi sia andato soggetto oppure no ». . . . Ma l'onorevole proponente non accennò e forse non sapeva che mentre per i nostri emigranti il passaporto è obbligatorio, il certificato penale che viene accordato, gratuitamente beninteso, a coloro i quali lo richiedono, non lo è.

Deve dunque intendersi che il decreto canadese n. 918 del 9 maggio 1910 abbia reso obbligatorio per i nostri emigranti un documento che a tenore delle nostre leggi obbligatorio non è? O pur prescindendo dal fatto che esso decreto esorbita dai limiti della legge quando stabilisce che gli immigranti possano essere obbligati ad avere tanto il passaporto quanto il certificato penale, invece dell'un solo o dell'altro, deve per massima intendersi che questo obbligo sia da riferire soltanto ai documenti resi obbligatori dai paesi di provenienza degli interessati?

Ognun vede a quali intricate controversie tutto ciò possa dar luogo. Eppure quando furono stabilite a mezzo della *Thomson Line* le prime comunicazioni dirette fra l'Italia e il Canada, i nostri emigranti furono consigliati e poterono credere di essere obbligati ad esibire oltre il passaporto anche il certificato penale per essere ammessi in quel Dominio quasi che la rispettabilità degli uomini sia proporzionata al numero dei certificati di cui han gonfie le tasche. Ma non si capisce quale vantaggio ne potrebbe derivare quando un solo documento, il passaporto, basta allo scopo desiderato, quando il procurarsi altri documenti, i quali in fin dei conti mirano allo stesso scopo, arrecherebbe inevitabilmente agli emigranti maggiori imbarazzi e un inutile spreco di tempo, quando si pensi che la molteplicità dei documenti obbligatori genererebbe non poca confusione nella loro mente e menomerebbe dinanzi agli occhi loro l'importanza del passaporto medesimo. Soprattutto poi conviene considerare come non potendosi concedere il passaporto a coloro che sono soggetti ad essere respinti dal paese di destinazione, fra i quali il Canada, come gli Stati Uniti, comprende chi abbia subito una condanna penale per qualsiasi reato, anche lieve, di carattere moralmente turpe, ed essendo perciò il passaporto, agli effetti dell'emigrazione diretta al Canada e agli Stati Uniti, l'equivalente del certificato penale, non dobbiamo noi disconoscere questa sua caratteristica, e ci è lecito ritenere che non abbiano a disconoscerla neppure il Canada e gli Stati Uniti. Il passaporto in base a si-

mili dati di fatto va considerato come un documento sufficiente di completa rispettabilità per i nostri emigranti.

Nè si obietti che il passaporto e il certificato penale sono rilasciati da autorità diverse; che il certificato essendo rilasciato dall'autorità giudiziaria offre maggiore affidamento che non il passaporto. Una simile sottigliezza speciosa non merita davvero considerazione. Del resto se le vigenti disposizioni circa il rilascio dei passaporti nella pratica hanno dimostrato di riuscire in qualche punto manchevoli, il migliorarle non può riuscire difficile come del resto è probabile che abbiano presto ad essere modificate. Per la identificazione del titolare il certificato penale non val certo meglio del passaporto e se si conoscono casi di passaporti inesatti, siccome niuna umana istituzione può funzionare in modo impeccabile, si incontrano anche esempi di certificati penali errati. Basti, per citare un esempio, ricordare il caso riportato nella cronaca giudiziaria del *Corriere della Sera* il 13 aprile 1911, di un ladro tradotto dinanzi al Tribunale penale di Milano dopo essere stato condannato tre volte per furto, il cui cartellino penale era stato ciononostante presentato netto per due volte di seguito, sicchè i magistrati gli avevano applicato la legge del perdono per una seconda e terza volta come se fosse incensurato.

Il Soprintendente dell'immigrazione canadese fatto avvertito come in Italia gli emigranti diretti al Canada fossero stati consigliati a provvedersi non solo del passaporto, ma anche del certificato penale, potè dunque ritenere logica e ben giustificata la disposizione che impartì quando la *Thomson Line* ebbe sospeso il servizio diretto di comunicazione fra l'Italia e il Canada, onde fossero respinti gli italiani che arrivano nel Canada per la via degli Stati Uniti, dell'Inghilterra o della Francia se non provvisti, oltre che del passaporto, anche del certificato penale, e ciò malgrado che il regio addetto per l'emigrazione avesse già richiamato la sua attenzione sul fatto che alle nostre autorità giudiziarie è vietato per legge di rilasciare il passaporto agli emigranti soggetti ad essere respinti dal paese di destinazione, quindi a coloro che si siano resi colpevoli di un qualsiasi reato moralmente turpe; la quale circostanza non è, come i caratteri sanitari o la presunzione del pubblico aggravio, di valutazione incerta e subordinata a differenze di apprezzamento. Il duplice obbligo così imposto ai nostri emigranti li metteva in una posizione diversa da quella degli emigranti di tutte le altre nazionalità, li assoggettava cioè a un fiscalismo maggiore e costituiva per ciò in certo qual modo una offesa. Il capitano dottor Viola, in assenza del regio addetto per l'emigrazione al Canada, non mancò di rilevarlo e si deve unicamente alla sua competenza, alla sua energia e al suo molto tatto diplomatico se in esito alle pratiche da

lui fatte presso il Soprintendente stesso dell'immigrazione in Ottawa, l'or detta disposizione fu poi abrogata e fu reso così il dovuto omaggio al nostro regio decreto 20 novembre 1902, n. 523, il quale stabilisce appunto, come si è ripetutamente detto, che il passaporto non può esser concesso alle persone soggette ad essere respinte dal paese di destinazione. Quindi i nostri emigranti che si recano al Canada sono ora soggetti, sia a norma della nostra legge sia a norma della legge canadese, all'obbligo del puro passaporto.

In materia di passaporti la vigente legge sull'immigrazione degli Stati Uniti comprende soltanto la disposizione seguente, ultima parte dell'art. 1:

« Ogni qual volta risulterà al Presidente che i passaporti rilasciati  
 « da un governo straniero ai propri cittadini per recarsi in un paese di-  
 « verso dagli Stati Uniti o in un'isola appartenente agli Stati Uniti o  
 « nella zona del Canale [di Panama] vengono usati allo scopo di dar modo  
 « ai titolari di recarsi nel territorio continentale degli Stati Uniti a de-  
 « trimento delle condizioni del [mercato del] lavoro quivi esistenti, il  
 « Presidente potrà ricusare che sia permesso a detti cittadini del paese  
 « che rilasci detti passaporti di entrare nel territorio continentale degli  
 « Stati Uniti da detto altro paese o da detto possedimento insulare o  
 « dalla zona del canale ».

E il 14 marzo 1907 fu dal Presidente degli Stati Uniti emanata una ordinanza con cui, in base alla disposizione ora detta risultandogli « che  
 « passaporti rilasciati dal Governo del Giappone a cittadini di tale paese  
 « o della Corea, di professione lavoratori specializzati o non specializzati,  
 « per recarsi nel Messico, nel Canada e alle Hawaii, sono usati allo scopo  
 « di dar modo ai titolari di essi di venire nel territorio continentale degli  
 « Stati Uniti a detrimento delle condizioni del [mercato del] lavoro quivi  
 « esistenti » l'ufficio di immigrazione e naturalizzazione era incaricato di  
 provvedere onde fosse a costoro vietata l'ammissione negli Stati Uniti.  
 Ed a ciò è stato provveduto coll'articolo 21 del regolamento 1° luglio 1907  
 sull'immigrazione, in base a cui i lavoratori giapponesi e coreani non  
 sono ammessi negli Stati Uniti se sprovvisti di passaporto o se provvisti  
 di passaporto per il Messico, il Canada o le Hawaii. Nell'applicare tale  
 disposizione lo stesso articolo (alinea i) raccomanda ai competenti fun-  
 zionari di usare agli immigranti che ne sono colpiti « tutte le cortesie  
 « e i riguardi a cui hanno diritto i cittadini delle nazioni più favorite  
 « quando si recano negli Stati Uniti ».

Il Canada non solo non lascia entrare i giapponesi se non sono muniti di regolare passaporto in cui tale destinazione sia esattamente specificata, ma ha anche indotto il Giappone, come già si è avuto luogo di accen-

nare, a un accordo in base a cui il Governo del Mikado si è obbligato a non rilasciare agli emigranti dell'impero più di 400 passaporti all'anno per la stessa destinazione. E a tale accordo il Giappone si è sottomesso evidentemente per evitare che fossero adottate altre misure ancor più restrittive a loro danno. In questo modo sia gli Stati Uniti che il Canada han voluto frenare una parte della immigrazione asiatica, di quella immigrazione cioè che tanto invisa riesce alle unioni dei lavoratori americani perchè tende a fare abbassare i salari, con un ostacolo minore certo di quello opposto alla parte cinese di essa cui è addirittura vietata l'ammissione negli Stati Uniti, ma pur non indifferente. In questo senso la disposizione che appare alquanto confusa nel testo della legge americana riesce invece chiarissima nella sua derivazione pratica.

L'obbligo del passaporto sancito per gli immigranti dalla legge canadese ha carattere ben diverso, per cui ben poteva dire l'*Araldo del Canada*, nell'articolo ripetutamente citato: « Abbiamo visto con piacere la « determinazione presa dal Governo canadese in base alla nuova legge « sull'immigrazione di respingere gli emigranti appartenenti a paesi che « rilasciano loro il passaporto per l'estero quando non siano appunto for- « niti di tale passaporto per la destinazione del Canada. E ognuno sa che « fra tali paesi è compresa l'Italia. L'immigrante che è in condizioni di « poter dare pieno conto della propria personalità civile e morale, offre « evidentemente garanzie di desiderabilità ed offre ad un tempo maggior « tutela a se stesso ».

Ora se i paesi o qualcuno dei paesi in cui gli emigranti hanno obbligo di provvedersi del passaporto, venissero per un qualsiasi motivo nella determinazione di vietare l'emigrazione per il Canada e di sospendere perciò il rilascio dei passaporti per tale destinazione, quale condotta dovrebbe tenere il Canada? Evidentemente a rigor di logica dovrebbe aderire al divieto medesimo e impedire perciò l'accesso indistintamente ad ogni immigrante proveniente da detti paesi anche se esso divieto fosse occasionato da motivi tali da non godere della sua approvazione o da riuscirgli magari sgradito. Altrimenti dovrebbe aprire le sue porte a emigranti di detti paesi provveduti di passaporti per altre destinazioni, la qual cosa equivarrebbe per esso a porsi sotto la tutela altrui, e costituirebbe dinanzi alle sue stesse leggi una irregolarità quasi altrettanto grave come quella commessa da chi, misconoscendo l'importanza del passaporto e misconoscendone soprattutto il carattere tutorio nei riguardi degli emigranti, osasse rilasciarlo per una qualsiasi destinazione diversa da quella per cui deve effettivamente servire.

Del resto sta di fatto che in Ungheria già fin dal 1908 è vietata la

emigrazione al Canada, e tale divieto non è stato tolto quando il Canada, in base alla nuova legge sull'immigrazione, ha riconosciuto l'obbligo del passaporto per gli emigranti provenienti dai paesi i quali ad essi lo rilasciano. E l'obbligo del passaporto a scopo di protezione degli emigranti, istituito primieramente in Italia, esiste già oltre che nella Spagna e nel Portogallo, anche in Ungheria. In Russia, ove esisteva anche prima, conserva il carattere di provvedimento esclusivamente poliziesco. La Germania e la Svizzera non obbligano i propri emigranti a provvedersi di passaporto, ma lo richiedono, come il Canada, agli immigranti provenienti dai paesi in cui detto obbligo esiste.

La grave determinazione assunta dal Governo ungherese in antagonismo all'emigrazione diretta al Canada, è stata originata dalle condizioni in genere poco liete degli ungheresi quivi emigrati per dedicarsi all'agricoltura e specialmente dalla scarsa tutela prestata dalle leggi e dalle autorità del Dominio, almeno per il passato, a quelli che vi hanno incontrato disgrazie o altre cause di recriminazione sul lavoro. Peraltro nei documenti governativi più noti queste cause non sono esplicitamente estrinsecate. Lord Strathcona, Gran Commissario dell'Impero Britannico per il Canada, nella sua relazione indirizzata al Ministro dell'interno del Dominio il 13 giugno 1908, sull'immigrazione, ha unicamente accennato quanto segue:

« La mia attenzione è stata recentemente chiamata sul fatto che da parte del governo ungherese esiste, a quanto pare, un malinteso riguardo alle norme restrittive emanate nel dicembre scorso. Una nota del Console di S. M. in Budapest ha avvertito del fatto che le locali autorità avevano emanato il seguente avviso ai capi dei diversi comuni dell'Ungheria:

« L'imperial regio Console generale in Montreal comunica per telegrafo che il Governo canadese ha proibito l'immigrazione fino a ulteriore avviso. Con la presente vi informo (capi dei diversi comuni di Ungheria) che in conseguenza della anzidetta decisione, in base alla facoltà concessami dall'articolo 5 della legge IV del 1903, proibisco l'emigrazione al Canada fino ad ulteriore avviso. Vi incarico di dare a questa mia ordinanza la massima pubblicità ».

« Ho provveduto onde fosse notificato al governo ungherese a mezzo del Ministero degli affari esteri (*Foreign Office*) lo stato esatto delle cose, e ho fatto rilevare come abbia a ritenersi che tale ordinanza sia stata emanata per malinteso, poichè il governo canadese non ha proibito l'immigrazione nel Canada. Ciò senza dubbio varrà a cancellare ogni erroneo concetto che possa essere sorto ».

L'articolo 5 della legge ungherese 11 marzo 1903 sull'emigrazione, è concepito nei seguenti termini:

« Il ministro dell'interno può temporaneamente vietare a tutti o a determinate categorie di persone di emigrare in uno Stato o in un paese, quando la vita, la salute, la moralità o la proprietà degli emigranti vi siano esposte ad un serio pericolo ».

E poichè in base all'articolo 3 della stessa legge « ogni emigrante deve essere provvisto di un passaporto con l'indicazione dello Stato nel quale intende emigrare », il divieto della emigrazione al Canada si è reso appunto manifesto da parte del governo ungherese, con la sospensione del rilascio di passaporti per tale destinazione. E l'effetto del divieto medesimo si è reso manifesto immediatamente, come risulta dalle statistiche ufficiali dell'immigrazione canadese. Difatti mentre nel 1908 sono arrivati nel Canada 1628 ungheresi, nel 1909 ve ne sono arrivati soltanto 599 e nel 1910 soltanto 676. Invece il totale dell'immigrazione al Canada dal 1909 al 1910 è aumentato notevolmente pur avendo subito nel 1909, rispetto al 1908, una diminuzione, la quale peraltro è stata proporzionalmente minore di quella a cui è andato incontro il suo contingente ungherese. Questo che nel 1901 ne costituiva circa il 12 per mille, nel 1910 ne ha costituito appena il 3 per mille (v. quadro II), contuttochè in proporzione sia stato colpito assai meno della generalità dai motivi di reiezione.

Sarà dunque cosa interessante l'effetto che su di esso potrà avere la nuova disposizione canadese relativa all'obbligo del passaporto.

### III.

#### L'obbligo della scorta pecuniaria

Benchè l'obbligo del viaggio continuato e l'obbligo del passaporto abbiano una importanza giuridica molto maggiore, l'attenzione di coloro che si interessano all'immigrazione canadese, e perciò anche quella degli stessi immigranti interessati, si è maggiormente rivolta all'obbligo della scorta pecuniaria, come quello i cui effetti sono più facilmente e più direttamente tangibili. Oltre a ciò, tale obbligo è stato additato come uno dei punti in cui la legge canadese maggiormente differisce dalla legge americana sull'immigrazione. Quest'ultima all'articolo 12 prescrive unicamente che per ogni straniero in arrivo per via di mare abbia ad essere indicato sul manifesto di bordo « se possiede cinquanta scudi o quanto, se meno ». E il regolamento per la sua applicazione stabilisce che: « il denaro portato da un capo di famiglia non debba essere diviso fra i diversi membri della stessa ». Ma nessuna scorta fissa è obbligatoria per l'ammissione.

Un immigrante sano e robusto può essere ammesso anche se non ha un soldo. Nel giudicare se sia presumibile che un dato immigrante possa divenire di aggravio alla pubblica beneficenza e debba perciò essere respinto, gli ispettori dell'immigrazione possono tener conto discrezionalmente della somma che egli porta seco, ma pur tuttavia detta presunzione deve essere basata su caratteri di deficienza fisica dipendenti dall'età o da cause patologiche, nè può esistere senza di essi.

Dal commissario dell'immigrazione Williams nell'isola Ellis (*Ellis Island*) a Nuova York il 26 giugno 1909 fu indirizzata alle compagnie di navigazione una circolare in cui si leggeva quanto segue:

« Alcune compagnie di navigazione trasportano a questo porto molti  
 « immigranti i cui fondi sono manifestamente inadeguati al loro sosten-  
 « tamento per tutto il tempo che occorre loro lasciar trascorrere prima  
 « di trovare un impiego proficuo. Questo procedimento è sconveniente e  
 « deve cessare. In mancanza però di disposizioni regolamentari, non si  
 « può stabilire nulla di perentorio e di restrittivo circa la somma che un  
 « immigrante deve portar seco, ma nella maggioranza dei casi è da con-  
 « siderare malsicuro per un immigrante di arrivare con meno di 25 scudi  
 « a parte il biglietto di prosecuzione a destino, mentre in parecchie cir-  
 « costanze dovrebbero averne di più ».

Questa circolare destò allora non poco rumore, e qualche società di navigazione vide in essa un « grave abuso di potere ».

A tale accusa il *New York Times* del 29 luglio successivo opponeva le seguenti considerazioni:

« Non si può logicamente concepire come la circolare indirizzata alle  
 « compagnie di navigazione possa essere interpretata quale un ordine di  
 « carattere generale dato agli ispettori ed alle Commissioni di inchiesta  
 « per « trattenere e respingere » ogni immigrante di buona costituzione  
 « che non abbia seco 25 scudi. I funzionari dell'immigrazione non la  
 « interpretano certo così. Le statistiche difatti dimostrano che da quando  
 « quella circolare è uscita alla luce, molti immigranti sono stati ogni  
 « giorno ammessi senza i 25 scudi ritenuti indispensabili per essere am-  
 « messi allo sbarco. La ragione per cui, a quanto sembra, il pubblico  
 « pensa che gli immigranti vadano soggetti ad abusi, consiste probabil-  
 « mente nel fatto che in tempi passati le deliberazioni delle Commissioni  
 « d'inchiesta andavano tanto spesso incontro a sovvertimenti e tanto spesso  
 « si commettevano abusi a favore degli immigrati riconosciuti a tenore  
 « di legge quali « non desiderabili », che oggi riesce difficile riconoscere  
 « che la differenza in realtà consiste nella giusta amministrazione attuale,  
 « in confronto di quella passata basata sul favoritismo ».

Queste ultime parole meritano una spiegazione. E la spiegazione ci è data da uno speciale rapporto in data 20 agosto 1909 del regio commissario viaggiante in servizio di emigrazione a bordo del *Cretic*. Ecco difatti quanto ivi era detto a proposito della surriferita circolare:

« Come è noto, gli emigranti respinti dai *Boards of special Inquiry* hanno diritto di ricorrere in appello contro i verdetti di reiezione da cui sono colpiti, quando la reiezione non sia determinata da giudizio medico, innanzi al Segretario (di Stato) del *Department of Commerce and Labor*, carica che nel governo americano di recente cessato era tenuta dall'israelita Strauss. Sembra quindi che questi per sentimento innato e sotto la pressione degli istituti ebraici di protezione, solesse esser molto largo nell'accogliere i ricorsi degli immigranti suoi correligionari avversi alle sentenze di reiezione emanate a loro danno dai *Boards* predetti. Perciò dovette naturalmente essere molto indulgente in generale anche a favore degli altri immigranti di schiatta diversa, così deprimendo l'autorità dei *Boards*. Ed essendosi ora insediato un nuovo governo ed essendo stato lo Strauss sostituito da un nuovo Segretario (di Stato), si è voluta rinsaldare la loro autorità. A tal fine si è avuto come primo atto l'emana-zione della circolare la quale mira appunto a colpire principalmente se non unicamente gli immigranti israeliti, poichè questi sono quelli fra tutti che si presentano allo sbarco meno forniti di mezzi pecuniari e, malgrado lo stato di grande povertà, largamente forniti invece di famiglia. Ed a giustificazione di tale atto si adduce puranco il fatto già riferito da F. Prescott Hall e da altri studiosi del problema dell'immigrazione negli Stati Uniti, che gli israeliti offrono la massima percentuale fra gli immigranti caduti a carico della pubblica beneficenza e ricoverati negli asili di carità ».

« Il carattere quasi antisemita della circolare ha dunque per gli emigranti nostri un valore soltanto relativo..... ».

« Questo nostro Commissariato con la circolare n. 205 in data 1° luglio 1909 in esito alla circolare ripetutamente sopraricordata, ha fatto viva raccomandazione agli emigranti diretti agli Stati Uniti di portare seco una somma di almeno 25 scudi, ossia 125 lire italiane. E tale raccomandazione appare pienamente giustificata. Ma ecco che alcune compagnie vettrici con circolari dirette ai loro rappresentanti trasformano questa raccomandazione di punto in bianco in un obbligo assoluto e statuiscano che gli emigranti da loro « fissati » i quali non soddisfacciano a quest'obbligo *non saranno in Napoli imbarcati!!* Con ciò pertanto dimostrano di persistere, come a loro dire fanno *tutte* le Compagnie vettrici, nel proposito di considerare la propria responsabilità nettamente scissa da quella dei loro rappresentanti, ciò che costituisce un'offesa patente alla nostra legge

sull'emigrazione. E mostrano di non voler capire che se la legge accorda loro il diritto, impone loro anzi il dovere di rifiutare direttamente o a mezzo dei loro rappresentanti, il biglietto d'imbarco a chiunque non si trovi nelle condizioni prescritte dalle leggi per chi intende recarsi al di là dell'oceano sia come emigrante che come passeggero d'altra categoria, non hanno assolutamente il diritto di vietare l'imbarco a coloro cui abbiano già rilasciato il biglietto, potendo tale divieto essere interposto unicamente dalle pubbliche autorità per motivi di pubblico interesse e secondo le norme volute dalle leggi..... ».

« Di contro all'obbligo fatto ai nostri emigranti nel modo sopradescritto di portar seco 125 lire, le compagnie di assicurazione per emigranti hanno aggiunto una nuova clausola restrittiva alle loro polizze già tanto poco raccomandabili. Se ne ha un esempio nella seguente aggiunta scritta a penna sopra alcune di dette polizze: « Nessuna indennità è dovuta all'assicurato se è respinto dal porto di destinazione pei casi di mancanza o di insufficienza di mezzi »..... »

« Quanto sopra era soprattutto necessario fosse ben messo in evidenza poichè le surriferite circolari fan troppo apertamente il giuoco degli usurai. L'obbligo di portar seco 125 lire non tratterrà certo dall'emigrare nessuno che abbia deciso di recarsi negli Stati Uniti. All'emigrante povero il rappresentante del vettore o il « banchista » d'America fornirà col biglietto d'imbarco, con l'atto di chiamata, un credito di 125 lire a forte interesse. E subito dopo essere stato ammesso liberamente allo sbarco l'emigrato restituirà le 125 lire al suo creditore e ne pagherà l'interesse come gli altri suoi debiti e gli altri interessi e gli interessi degli interessi con larghe quote prelevate per lungo volger di tempo dai suoi guadagni americani. E così un nuovo danno sovrasta ai nostri disgraziati emigranti ».

Del resto la proposta di rendere veramente obbligatorio anche negli Stati Uniti, come lo è già nel Canada, un determinato fondo di scorta per gli immigranti, ha incontrato non pochi sostenitori.

L'onorevole Hayes, deputato della California, pel primo, nel suo disegno di legge presentato il 7 dicembre 1909 e ripresentato il 13 aprile 1911 alla Camera americana dei deputati, propose che gli immigranti diretti agli Stati Uniti fossero obbligati a portar seco come quelli diretti al Canada almeno 25 scudi. Uguale proposta fu inserita dall'onorevole Overman in un disegno di legge presentato al Senato il 6 aprile 1911 e dall'onorevole Burnett, presidente della Commissione parlamentare di immigrazione, in un disegno di legge presentato alla Camera dei deputati il 29 aprile successivo. Quest'ultimo avrebbe limitata la scorta pecuniaria obbligatoria per le donne a 20 scudi.

L'onorevole Elvins nel suo disegno di legge presentato alla Camera dei deputati il 22 febbraio 1910 e l'onorevole Watson in un disegno di legge presentato al Senato il 15 maggio 1911 proposero che la scorta pecuniaria obbligatoria fosse portata per tutti gli immigranti fino a 100 scudi.

L'Hayes e l'Overman avrebbero anche voluto che la tassa individuale di ammissione fosse portata da 4 a 10 scudi. L'Elvins avrebbe voluto che fosse portata nientemeno che a 25 scudi. Il Burnett si sarebbe accontentato di portarla a 5 scudi.

Il senatore Dillingham finalmente propose che, invece di aumentare la tassa di ammissione, si obbligassero gli immigranti a portar seco e mostrare all'atto dello sbarco 50 scudi a testa. Ma questa proposta nell'aprile del 1912 fu dal Senato respinta.

Dalle relazioni del Commissario generale dell'immigrazione degli Stati Uniti si rileva che gli stranieri arrivati nel 1908-1909 portavano seco 23 scudi in media a testa. « Ciò comprende soltanto le somme mostrate dagli « stranieri in arrivo agli ispettori, ed è possibilissimo che una parte considerevole di quelle che [effettivamente] portavano seco non sia stata « mostrata. In ogni modo non si può determinare qual parte di esse abbia « consistito in denaro mandato a parenti od amici da stranieri già dimoranti in questo paese ». L'86 per cento degli ammessi portava seco meno di 50 scudi a testa. E qui cade in acconcio rilevare anche come le statistiche allegate a detta relazione dimostrino chiaramente che la somma « mostrata » dagli immigranti italiani sia stata nella media individuale notevolmente inferiore a quella posseduta da immigranti di altra nazionalità, per esempio dai tedeschi e dagli inglesi, ma dimostrino altresì, a chi voglia spassionatamente analizzarle, che non avevano alcuna scorta pecuniaria il 35.9 per cento dei germanici, il 27.5 per cento dei britannici e soltanto il 18.5 per cento degli italiani, la qual cosa vale a chiarire qual significato veramente abbia la pretesa miseria dei nostri emigranti.

Nella relazione del successivo anno 1909-1910 lo stesso Commissario generale ha giustamente fatto rilevare che l'aumento della tassa di ammissione servirebbe in certo qual modo ad aumentare la possibilità di sfruttamento a danno degli immigranti e ad impoverirli. Però ha proposto che le disposizioni relative alla reiezione di coloro che si presume abbiano a divenire di pubblico aggravio siano interpretate con tale larghezza da colpire tutti gli stranieri « economicamente non desiderabili ».

Il dott. Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, fin dal 1905 mise innanzi la proposta di obbligare gli immigranti in arrivo durante stagione diversa da quella agricola, a portar seco una somma di denaro « sufficiente a mantenersi fino alla stagione primaverile, quando

il lavoro all'aperto abbonda » e ciò per evitare che nelle città canadesi si affollino degli stranieri poveri i quali « necessariamente sono non solo di temporaneo aggravio agli istituti di beneficenza, ma danno anche vita a problemi inquietanti da cui possono derivare grandi difficoltà ai comuni come già s'è dato il caso negli Stati Uniti e altrove ».

Nell'anno successivo l'obbligo della scorta pecuniaria fu applicato agli stranieri che si recano nell'Africa orientale britannica. Difatti in base all'ordinanza 5 agosto 1906 destinata a regolare l'immigrazione in quel Protettorato (*Immigration Restriction Ordinance* 1906, n. 17) se chi intende sbarcarvi e stabilirvisi non può provare esaurientemente all'ufficiale di immigrazione di avere mezzi sufficienti per mantenersi non appena sbarcato, l'ufficiale medesimo è tenuto a imporgli di depositare 50 lire sterline (pari a lire italiane 1250) che gli vengono restituite dopo una settimana quando detto ufficiale si sia accertato che provvede al proprio mantenimento o ha trovato lavoro.

Ora l'obbligo di una determinata scorta pecuniaria è stato esteso nel Canada agli immigranti che vi arrivano in qualsiasi stagione e ciò in base al concetto che mercè tale imposizione possano meglio far fronte ai bisogni della vita durante i primi tempi di soggiorno nel Dominio, finché non abbiano trovato un'occupazione conveniente da cui ritrarre regolare sostentamento. Però e appunto perciò a coloro i quali vi arrivano nella stagione meno propizia ai lavori, è imposta una scorta doppia di quella imposta a coloro che arrivano quando è più facile trovar lavoro nel paese. I decreti dell'8 gennaio e dell'11 settembre 1908 computavano nella stagione morta solo il mese di gennaio e la prima metà di febbraio. Quello vigente, del 1910, più logicamente la estende dal principio di novembre alla fine di febbraio (1).

In base a tali criteri era anche logico che fossero sempre esonerati dall'obbligo della scorta pecuniaria, secondo era stabilito dai decreti del 1908, quegli immigranti i quali potevano dimostrare agli ispettori che disponevano già di un determinato impiego nel Dominio, o che vi si recassero a raggiungere parenti o amici già stabiliti nel paese e capaci nonchè disposti ad aver cura di loro. Però il Soprintendente della immigrazione con la già ricordata circolare del 4 giugno 1909 stabilì che tale esonero dovesse essere esteso nel primo caso soltanto agli immigranti destinati a lavori agricoli e provenienti dai paesi preferiti, nel secondo caso soltanto a quelli che si recassero a raggiungere parenti di primo grado. Quest'ultima limitazione è invero assai logica perchè i nullatenenti non possono fare affi-

(1) V. la raccolta di leggi, regolamenti ecc. già citata: pag. 46.

damento sugli aiuti dei lontani parenti e tanto meno su quelli degli amici. Invece la prima, basata sullo specioso pretesto che sull'assicurazione dell'impiego si può fare affidamento solo quando è data a favore di uno di quegli immigranti per i quali il governo canadese paga i « buoni » di premio, devia alquanto dal criterio a cui è informato l'obbligo della scorta pecuniaria. Pertanto il decreto del 1910, da cui tale obbligo è ora regolato, sancisce la limitazione dell'esonero a favore degli immigranti che si recano a raggiungere parenti strettissimi o che sono destinati a lavoro agricolo se uomini o a servizio domestico se donne, sempre che si tratti di lavoro assicurato, ma non dice che ciò si debba riferire soltanto a quelli che provengono dai paesi preferiti. Quindi in conclusione l'applicabilità di questa clausola rimane a discrezione degli ispettori. D'altra parte quando aumenta nel Canada il bisogno di mano d'opera le norme relative all'esonero dall'obbligo della scorta monetaria vengono interpretate con latitudine conveniente. Così, come s'è già accennato, con circolare del vice-soprintendente dell'immigrazione E. Blake Robertson in data 19 luglio 1910 venne esteso ai braccianti ferroviari di qualsiasi provenienza. Poi con circolare del 1° maggio 1911 tale beneficio venne riservato solo a quelli provenienti dai paesi preferiti e dal 1° ottobre successivo è cessato per tutti. Ma non v'ha dubbio che simili concessioni saranno rinnovate in avvenire ogni qualvolta le condizioni interne del mercato del lavoro saranno tali da dimostrarne la necessità.

Nel rapporto della Commissione parlamentare americana presieduta dal senatore Dillingham è detto come « da ciò risulta che la legge canadese permette l'erezione di barriere più o meno efficaci avverse a tutti gli immigranti quando tale procedimento appare opportuno, ma che la barriera può essere abbassata per permettere la comoda entrata delle classi speciali [di immigranti] ufficialmente desiderate dal Dominio ». Altri hanno osservato che col dispensare dall'obbligo della scorta pecuniaria una determinata categoria di immigranti, quella degli agricoltori, a differenza delle altre, l'ufficio di immigrazione canadese converte il relativo decreto in una specie di norma contraria all'immigrazione degli stranieri vincolati da contratto di lavoro, quale esiste nella legge degli Stati Uniti che non fanno distinzioni fra le diverse professioni degli immigranti, trattano gli agricoltori nello stesso modo come i ferroviari o i minatori, e non pagano « buoni » di premio d'alcuna specie. Ma coll'opporre maggiori ostacoli all'ammissione degli immigranti non destinati ai lavori campestri il governo canadese non altro ha forse voluto che porre un freno qualsiasi all'incremento della popolazione urbana di cui è giustamente lamentato l'eccessivo addensamento.

I decreti del 1908 non imponevano alcun obbligo di scorta pecuniaria agli immigranti di età inferiore ai 18 anni, e ciò, come già si è accennato, dava luogo a complicati dibattiti. Quelli del 1910 lo hanno esteso agli immigranti di tutte le età, riducendolo però a metà per quelli di età inferiore a 18 anni e superiore a 5, che si accompagnino ai rispettivi capi di famiglia. Quindi è stato fatto ad essi il rimprovero di aggravare maggiormente le famiglie numerose. Ma le famiglie numerose sono desiderate, sono adatte e si incontrano di preferenza fra i campagnoli i quali vanno esenti dall'obbligo della scorta pecuniaria. D'altronde la prevenzione contro i danni derivanti dalla mancanza o deficienza di mezzi durante la ricerca del lavoro, ha importanza maggiore assai per le numerose famiglie che non per gli uomini soli, per cui occorre sia ad esse proporzionata, come esse ricavano sempre guadagno, fra gli emigranti lavoratori, anche dal lavoro di quelli fra i propri componenti che son minori di 18 anni. Ed è giusto che questi, se emigrano da soli, abbiano a possedere lo stesso peculio prescritto per gli emigranti di età superiore.

Ad una interrogazione sugli inconvenienti a cui può dar luogo l'obbligo della scorta pecuniaria presentata dinanzi alla Camera canadese dei deputati, il ministro dell'interno onorevole Oliver nella tornata del 18 aprile 1910 rispose nei seguenti termini:

« Questo problema si immedesima con le radici di quanto riguarda  
 « l'immigrazione. Il quesito è se dobbiamo o no seguire una linea di  
 « selezione e di restrizione. Dato che secondo la volontà del Parlamento,  
 « come è espressa nella Legge sull'immigrazione, dobbiamo attenerci a  
 « una linea di selezione e di restrizione in riguardo all'immigrazione, il  
 « governo deve eseguire la volontà del Parlamento, la qual cosa non si  
 « può fare senza il verificarsi in qualche caso di occasionali inconve-  
 « nienti. Convien che i membri di questa Camera intendano bene che  
 « col sanzionare leggi di restrizione e di selezione assumono innanzi a  
 « se stessi e ai loro elettori responsabilità per gli inconvenienti che ne-  
 « cessariamente sorgono nell'amministrare queste leggi. . . . . Nel  
 « 1908 fu emanato un decreto per disporre che ogni immigrante dovesse  
 « avere una determinata somma di denaro per poter essere ammesso nel  
 « Canada. Nel 1908 fu emanato un decreto per disporre che l'obbligo  
 « della scorta monetaria (*money qualification*) dovesse durare un deter-  
 « minato periodo di tempo, e quando questo spirò, fu emanato un nuovo  
 « decreto per prolungare detto obbligo fino a che il decreto non fosse  
 « annullato. Naturalmente questi decreti furono emanati a termine della  
 « Legge sull'immigrazione . . . . . Vista la difficoltà che non tutti  
 « avessero facilità d'interpretare la legge, il 4 giugno 1909 alla fine della

« stagione di immigrazione, fu emanata una circolare con cui si dava  
 « notizia a tutti quelli cui poteva pervenire, intorno ai criteri tecnici ed  
 « amministrativi del Ministero dell'interno per quel che riguarda la sele-  
 « zione degli immigranti. Il 4 giugno 1909 questa circolare fu inviata  
 « alle compagnie di navigazione, alle agenzie di viaggi, a ognuno che ci  
 « risultava interessarsi di immigrazione e le compagnie di navigazione  
 « ristamparono la circolare e la pubblicarono in Europa come parte delle  
 « loro informazioni per gli immigranti. Questa circolare spiegava come  
 « ogni immigrante fosse tenuto ad avere seco 25 scudi all'atto del suo  
 « arrivo nel Canada, eccetto che se destinato a lavoro campestre o diretto  
 « a raggiungere determinati parenti che fossero al caso e consentissero  
 « di mantenerlo. . . . . Dopo avere amministrato per circa un anno la  
 « Legge sull'immigrazione in base ai criteri della circolare si riconobbe  
 « che non tutti i suoi particolari trovavano appoggio nella Legge. Esisteva  
 « cioè una differenza di opinione fra i funzionari governativi che avevano  
 « compilato la circolare e i tribunali circa l'appoggio che i termini della  
 « circolare trovavano nella Legge. Conseguentemente il governo in data  
 « 15 marzo 1910 emanò un'altra circolare che mise inconfutabilmente  
 « d'accordo la Legge con i termini della circolare del 4 giugno 1910. Onde  
 « non vi potessero essere dubbi sui limiti della disposizione si pose cura  
 « acciò che i termini sostanziali della circolare in data 4 giugno 1909 non fos-  
 « sero alterati dal decreto del 15 marzo 1910. Ritengo dunque che fin  
 « tanto che il Parlamento mantiene in vigore una legge per la restrizione e  
 « la selezione dell'immigrazione, il Governo è tenuto a seguire tali criteri ».

Buoni o cattivi che siano i criteri su cui è basato l'obbligo della scorta pecuniaria, non sono certo gli inglesi quelli che più degli altri hanno ragione di dolersene, poichè se è vero che l'immigrazione inglese è costituita in maggioranza da agricoltori, per il fatto che proviene dal paese preferito per eccellenza, va in maggioranza esente dall'obbligo ora detto. Eppure sono proprio le società di patronato dell'emigrazione inglese quelle che più di tutti se ne lamentano. Non basta che i « buoni » di premio pagati dal governo canadese per incoraggiare l'immigrazione si riversino in massima parte a beneficio dei loro protetti! E ciò vale a confermare che fra di essi, come d'altronde è noto universalmente, e come testè l'esame delle statistiche americane ha dimostrato inoppugnabilmente, i nullatenenti sono più numerosi che fra gli emigranti di qualche paese non preferito.

A questo proposito *L'Araldo del Canada*, nell'articolo ripetutamente citato, ebbe ad esprimere le giuste considerazioni seguenti:

« Le società filantropiche dell'Inghilterra che hanno per scopo di inco-  
 « raggiare e d'aiutare l'emigrazione, continuano ogni giorno a protestare

« contro le nuove disposizioni adottate dal Canada per regolare l'immigrazione. Anzi pare che si siano messe d'accordo per domandare ufficialmente al Governo canadese la revisione e modificazione di tali disposizioni.

« Il fatto più strano si è che fra queste disposizioni sembra averle maggiormente irritate quella che obbliga gli immigranti ad avere in proprio possesso al momento dello sbarco 25 dollari, a meno che non siano destinati a lavori agricoli già assicurati, oppure, per quel che riguarda le donne, a servizio domestico parimenti già assicurato.

« E si noti che dalla « money qualification », cioè dall'obbligo di portare seco 25 dollari, o 12 dollari e mezzo in età compresa fra 5 e 18 anni [per chi è in compagnia del proprio capo di famiglia], possono essere esclusi anche gli immigranti che vengono a raggiungere almeno uno dei genitori, o un figlio, o una figlia, o il marito, o un fratello, o anche, in caso di minorenni, una sorella maritata o indipendente.

« Ora non vi ha dubbio che la « money qualification » contiene in sé un elemento di notevole saggezza. Difatti gli immigranti, essendo obbligati a portar seco una piccola somma di denaro con cui poter provvedere ai propri bisogni durante i primi tempi del loro soggiorno in questo paese, non sono obbligati ad accettare appena arrivati il primo lavoro qualsiasi che viene loro offerto, ma possono andare in cerca di quello che meglio si confà alle loro attitudini personali. Con ciò si ottiene anche che il tasso dei salari non abbia ad abbassarsi eccessivamente come avverrebbe indubbiamente se i nuovi arrivati, assolutamente sprovveduti di mezzi, fossero necessariamente costretti ad accettare « salari di fame » appena messo il piede sul suolo sterminato del Canada.

« E in base a tali concetti è logico che possano essere esonerati dalla « money qualification » coloro che trovano qui una casa abitata da stretti parenti pronti ad accoglierli ed è anche naturale che ne siano esonerati gli immigranti già destinati ad aumentare quelle speciali categorie di lavoratori, agricoltori cioè e domestici, di cui è maggiormente avvertita la mancanza e perciò maggiormente sentito il bisogno nel paese. Come pure è logico che non ne siano esonerati coloro che, pur avendo già assicurato il lavoro prima dell'arrivo, sono destinati ad accrescere il numero di quelle categorie di lavoratori di cui non si avverte scarsità nel paese.

« Se un torto si può fare alla « money qualification » questo si è che essa può in certo qual modo riuscire vantaggiosa agli usurai in quanto che l'immigrante, il quale non possiede i 25 dollari prescritti, può essere indotto a prenderli ad imprestito prima di lasciare il suo paese di origine, pagando per tale imprestito un forte e talora troppo forte

« interesse. Ma come ogni medaglia ha il suo rovescio, anche in ciò si  
 « può ravvisare un lato buono. Difatti se il denaro che un immigrante  
 « porta seco gli è stato prestato in base a garanzie non maggiori d'ordi-  
 « nario a quelle offerte dalla sua semplice parola, ciò significa che egli  
 « ha credito, e ciò costituisce indubbiamente una qualifica di « desidera-  
 « bilità » eccellente. E tanta è l'onestà italiana che, a fè di Dio, ben pochi  
 « sono gli immigranti di nostra gente che, avendone bisogno, non sa-  
 « prebbero trovare in prestito 25 dollari.

« In ogni modo, malgrado le tante fiabe che sono state divulgate sulla  
 « pretesa miseria dell'Italia meridionale, ai nostri immigranti la « money  
 « qualification » non reca assolutamente imbarazzo alcuno ».

Giusta le istruzioni impartite agli ispettori dell'immigrazione, agli effetti  
 della scorta pecuniaria obbligatoria non è tenuto conto del denaro che  
 fosse eventualmente inviato dopo l'arrivo agli immigranti trattenuti perchè  
 sprovvisti o incompletamente provvisti della somma prescritta. Ciò non  
 solo è voluto a titolo di maggior garanzia, in omaggio allo spirito della  
 legge la quale dice che il fondo di scorta deve essere di assoluta proprietà  
 (*belonging absolutely*) dell'immigrante che lo porta seco, ma giova in parte  
 anche ad impedire l'inconveniente accennato dall'*Araldo del Canada*, ad  
 impedire cioè che del relativo obbligo abbiano a trarre incongruo profitto  
 gli usurai. Ed a questo stesso scopo mirano pure altre istruzioni impar-  
 tite agli ispettori dell'immigrazione onde nel controllo dei fondi-scorta il  
 computo della valuta straniera sia fatto secondo i termini di ragguglio  
 che sono di uso comune là ove non si tratti di affari commerciali, e perciò  
 senza tener conto dell'aggio. Debbono quindi considerare lo scudo (*dollar*)  
 canadese come equivalente a 5 lire o franchi, a un quinto di lira sterlina  
 inglese e così via, mentre equivale nominalmente a lire italiane 5.185 e  
 da coloro che trattano coi nostri emigranti, quando hanno una dose suf-  
 ficente di onestà commerciale, è ordinariamente computato come equi-  
 valente a lire italiane 5.265 qualunque sia l'aggio della giornata, il quale  
 non raggiunge certo mai l'uno e mezzo per cento.

Il decreto ultimo sull'obbligo della scorta pecuniaria stabilisce, come  
 tutti i precedenti, che l'importo del viaggio di prosecuzione nell'interno  
 del Canada non debba mai esser compreso nel fondo di scorta prescritto.  
 Ciò indica chiaramente che questo fondo, come si è detto, deve essere  
 unicamente destinato a far fronte ai primi bisogni dell'immigrante nel  
 luogo di destinazione. Per obbedire allo spirito della legge egli non do-  
 vrebbe mai intaccarli durante il viaggio anche dopo essere stato ammesso  
 nel Dominio. Così è avvenuto ad immigranti non italiani che, dopo essere  
 stati regolarmente ammessi, avevano preso la via del *Grand Trunk* per

recarsi nelle provincie occidentali del Canada e avevano perciò dovuto passare per gli Stati Uniti, di essere respinti quando, dopo aver attraversato il confine a Sarnia nell'Ontario, avrebbero dovuto poi riattraversarlo con viaggio ininterrotto, ad occidente dei grandi laghi, perchè avevano intaccato il fondo di scorta durante il viaggio stesso credendosi ormai immuni dai vincoli di legge. Così un immigrante sbarcato a Portland col benessere degli ispettori canadesi quando arriva a Montreal può essere espulso se durante il breve tragitto ferroviario consuma per un motivo qualsiasi parte della scorta prescritta.

La legge ungherese 11 marzo 1903 sull'emigrazione non permette la partenza alle persone che oltre, ben'inteso, il biglietto, non hanno sufficiente denaro per coprire le spese di viaggio fino al luogo di destinazione (art. 2, e).

Le autorità canadesi, dato lo scopo della scorta pecuniaria obbligatoria, considerano naturalmente utile e lodevole il sistema adottato per gli emigranti nostri, benchè non obbligatorio, di convertire il denaro prescritto come fondo di scorta in un assegno bancario che viene ad essi rilasciato in Italia per essere poi rimborsato nel paese di destinazione.

L'emissione di assegni bancari (*cheques*) è praticata ordinariamente dal Banco di Napoli il quale in seguito ad autorizzazione accordatagli con legge 1° febbraio 1901, numero 24, ha organizzato a tale scopo in Italia uno speciale servizio per gli emigranti, e il relativo rimborso è praticato dai suoi corrispondenti all'atto in cui essi emigranti sbarcano nel paese di destinazione. Sarebbe in vero conveniente che il rimborso potesse essere fatto non all'atto dello sbarco, sibbene nel luogo di destinazione finale degli emigranti, poichè ciò non solo impedirebbe che il fondo di scorta venga intaccato prima del loro arrivo a destinazione, ma li salvaguarderebbe anche dopo sbarcati, come li salvaguarda durante il viaggio di mare, dal pericolo di perdere il loro peculio per effetto di furto o di smarrimento. E la opportunità di questa salvaguardia, che costituisce il merito principale degli assegni, non diminuisce certo nei viaggi ferroviari.

Da ciò deriva che il numero dei corrispondenti all'estero del Banco di Napoli benchè cresca annualmente e si estenda per tutti i principali mercati di immigrazione italiana, non ancora basta a far fronte ai bisogni. E specialmente ha bisogno di incremento per dare sviluppo al servizio di trasmissione dall'estero in Italia del denaro risparmiato dai nostri connazionali, poichè come si legge nella relazione ufficiale sui servizi dell'emigrazione per l'anno 1909-1910 (Boll. dell'emigr. 1910, n. 18) « sia « per le difficoltà intrinseche del servizio, sia per l'estensione territoriale

« di questo, il Banco di Napoli, nonostante la fervida opera di organizza-  
 « zione e di propaganda della Direzione dell'Istituto, è lungi tuttora dal rac-  
 « cogliere una parte notevole delle rimesse annue degli emigranti italiani ».

Federigo Garlanda a questo proposito faceva dire quanto segue al  
 « yankee » del suo libro « La terza Italia »:

« Siccome avviene qualche volta che alcuno dei sedicenti banchieri  
 « che pullulano in America e altrove, levi le tende, insalutato ospite,  
 « portando seco i sudati risparmi affidatigli dagli emigranti italiani, si è  
 « pensato di ovviare a questo inconveniente; in che modo? In un modo  
 « semplicissimo: autorizzando il Banco di Napoli — che è uno dei tre  
 « Istituti di emissione italiani — a fondare delle succursali all'estero,  
 « le quali avranno soprattutto, per non dire esclusivamente, la missione di  
 « raccogliere i risparmi degli emigranti italiani e trasmetterli in patria. . . .

« Come voi sapete benissimo, in tutte le nostre città ci sono fior di  
 « banche, solide, solidissime, quanto, se non più del Banco di Napoli;  
 « ci sono anche, in alcuni luoghi, buonissime banche italiane d'antica  
 « e saldissima riputazione. Queste banche sono tutte pronte ad accettare  
 « in deposito i risparmi degli italiani, come quelli di qualsiasi altra classe  
 « di cittadini, e rilasciare loro tratte o chèques o altri valori per l'Italia,  
 « quando essi abbiano bisogno di trasmettere il denaro ai loro parenti,  
 « amici o corrispondenti in patria. Gli immigranti italiani potrebbero  
 « benissimo dirigersi a queste banche, sicuri che il loro denaro non  
 « andrebbe in nessun caso perduto. . . . .

« Perchè gli emigranti italiani non si dirigono a quelle Banche, —  
 « come, per la massima parte, non si dirigeranno al Banco di Napoli, —  
 « ma preferiscono i sedicenti piccoli banchieri, dai quali talvolta vengono  
 « truffati? Le ragioni sono molteplici. Anzitutto, questi così detti banchieri,  
 « che bene spesso sono dei piccoli sensali o commessi o agenti d'emi-  
 « grazione, che si danno da sè il pomposo nome di banchieri, corrispon-  
 « dono ai loro depositanti un interesse molto più alto di quello che essi  
 « potrebbero percepire dalle vere e solide Banche. . . . .

« Anzitutto, adunque, l'emigrante italiano viene allettato dall'altezza  
 « dell'interesse. Ma ci sono altre ragioni anche più forti. Questo piccolo  
 « banchiere è, in generale, un compatriotta dei suoi depositanti (di solito  
 « gli Abruzzesi vanno da un Abruzzese, i Napoletani da un Napoletano,  
 « i Calabresi da un Calabrese, e così via); egli parla il loro dialetto,  
 « conosce le loro famiglie, frequenta la loro compagnia, li consiglia nei  
 « loro affari, li assiste e fa da interprete quando occorre; più che un  
 « banchiere, è il loro uomo di fiducia. Molti di essi, analfabeti, vanno  
 « da lui a far leggere le lettere che ricevono da casa, e a lui dettano le

« risposte; corrono insomma, fra questi sedicenti banchisti e i loro « clienti, dei rapporti strettamente personali, che certamente non possono « sussistere fra i depositanti e le Amministrazioni delle grandi Banche.

« Ma ci potranno essere tra i depositanti e l'Amministrazione del « Banco di Napoli? È assurdo il pensarlo . . . . ».

La Commissione parlamentare americana presieduta dal senatore Dillingham, nella sua relazione nota che gli immigrati ricorrono ai « banchisti » anziché alle banche per ignoranza e perchè di queste a torto non si fidano; che l'ignoranza della lingua inglese e del sistema dei vaglia e lo stesso sfarzo esterno delle banche americane ne allontanano gli immigrati, mentre i banchisti hanno uffici luridi e mal tenuti; che l'orario delle banche americane non è comodo per l'operaio occupato tutto il giorno, mentre il « banchista » tiene aperto il suo ufficio fino a tarda sera e anche di domenica; che gli immigrati incontrano difficoltà a servirsi della posta perchè non conoscendo la lingua del paese ed essendo spesso analfabeti, non sanno riempire i moduli, mentre gli impiegati postali non capiscono che l'inglese.

Ora è fra i « banchisti », fra quei « banchisti » della cui generalità sono da tutti riconosciuti i gravi difetti e peggio, che il Banco di Napoli ha scelto la grande maggioranza dei suoi rappresentanti in America. Nell'adunanza tenuta dal Consiglio dell'emigrazione il 2 febbraio 1906, l'onorevole Luzzatti ebbe a dichiarare che questo è stato un errore. E il barone Mayor des Planches, ambasciatore d'Italia a Washington, che era presente alla seduta, confermò che il servizio delle rimesse da parte del Banco lasciava alquanto a desiderare sia a causa delle molte formalità ad esso inerenti, sia perchè molti rappresentanti del Banco stesso si servono di tale rappresentanza solo a titolo di « réclame ».

I « banchisti » a cui è affidata la rappresentanza ora detta, ci tengono molto a ciò che il rimborso degli assegni che valgono come ricevuta di deposito delle somme versate dagli emigranti al Banco prima della partenza, e contemporaneamente cambiate in valuta del paese di loro destinazione, sia fatto appena essi sbarcano, perchè così li possono indurre a cambiare presso di loro il rimanente denaro che portano seco. Gli emigranti logicamente cambiano prima di partire solo la somma prescritta come fondo di scorta e non tutto il denaro che portano seco, perchè in caso di reiezione dovrebbero ricambiarlo nuovamente, con doppio scapito, in moneta

---

(1) Hochelaga era il nome indigeno del grande villaggio cinto di mura, scoperto nel 1535 da Giacomo Cartier nel luogo ove attualmente sorge Montreal. Era abitato da circa 1500 indiani (*Ilurons*) indipendenti.

nazionale, come debbono ricambiare appunto l'ammontare degli assegni. Il Banco di Napoli farebbe opera buona se in questi casi ordinasse il rimborso integrale delle somme avute in deposito e cambiate in valuta estera. Gli emigrati ammessi per contro, non oppongono generalmente difficoltà a cambiare subito, appena sbarcati, il denaro che portano seco all'infuori dell'assegno, invece di cambiarlo poi nel luogo di loro finale destinazione o in un altro qualsiasi, e da ciò i rappresentanti del Banco ritraggono notevole lucro.

Il « banchista » nelle operazioni di cambio corrisponde agli immigranti 19 scudi canadesi o americani per cento lire italiane e ai rimpatrianti 100 lire italiane per ogni 20 scudi che gli versano in valuta del paese. Il passeggero abbiente che ha appena un po' di pratica, riesce sempre a compiere le operazioni di cambio molto più vantaggiosamente che non l'inesperto emigrante.

Corrispondente del Banco di Napoli è nel Canada la Banca di Hochelega (1) che per i franco-canadesi è quel che per gli anglo canadesi è la Banca Reale del Canada: la banca principale del paese. Ma, come ebbe ad accennare lo stesso direttore del Banco di Napoli nella seduta tenuta dal Consiglio dell'emigrazione il 16 marzo 1903, essa ne disimpegna mal volentieri i servizi perchè sono troppo complicati, perchè sono architettati in modo che non rispondono ai sistemi seguiti dalle grandi banche nelle operazioni analoghe.

Alla fine del 1909 la Società di patronato per gli emigrati italiani in Montreal tentò di assumere su di sé parte del servizio delle rimesse per conto del Banco di Napoli secondo è previsto dall'articolo 26 del suo statuto in cui è detto che essa « procurerà di ottenere la cooperazione del « *Banco di Napoli* per trovare il miglior modo di assecondare gli interessi finanziari della Colonia italiana in fatto di depositi e di rimesse « di denaro, così che queste operazioni sian eseguite da una Banca locale « che dia il dovuto affidamento di premura per i clienti italiani, oppure « sia affidata alla stessa Società l'agenzia del detto *Banco di Napoli*, il « quale è la sola Banca italiana autorizzata dal Governo italiano a fare « affari (*business*) in tutte le colonie italiane.

La Banca di Hochelega non si oppose a che la società mettesse in esecuzione il suo proposito. Ma la competenza necessaria per compiere il servizio delle rimesse mancava naturalmente a un istituto di carattere completamente diverso da quello di un istituto bancario. Il suo unico impiegato, digiuno del resto in materia, doveva dedicare gran parte del suo tempo all'emissione dei vaglia e i servizi più inerenti al carattere dell'Istituto naturalmente ne scapitavano. Oltre a ciò egli non rimetteva

direttamente i vaglia agli interessati, ma s'bbene a un consocio banchista che serviva da intermediario e raccoglieva dai suoi clienti le somme da convertire poi in vaglia del Banco, rilasciandone ricevuta provvisoria. Non esisteva alcun controllo su queste operazioni. La società di patronato arrecava così un piccolo utile al Banco, ma non ne arrecava alcuno ai nostri emigrati, e qualche consocio banchista a cui aveva proposto di entrare nella combinazione, preferì fare orecchie da mercante per continuare a mandare in Italia i risparmi dei suoi clienti con mezzi propri o per il tramite dei vari banchieri che si incaricano di simili operazioni senza i vincoli inerenti al tipo di vaglia suddiviso in serie fisse, adottato dal Banco di Napoli, e col beneficio di un credito fiduciario che il Banco, come istituto governativo, non può concedere.

Quando arrivarono direttamente dall'Italia al Canada gli emigranti trasportati in due viaggi dal « Tortona » della *Thomson Line*, un « banchista » degli Stati Uniti, corrispondente del Banco di Napoli, avrebbe voluto assumere unicamente su di sè l'incarico di rimborsare ad essi l'importo degli assegni del Banco che portavano seco. Sapeva che pur avendone il diritto, la Banca di Hochelaga non avrebbe protestato. Ma tutti i banchisti di Montreal si dichiararono pronti ad eseguire anche essi il rimborso e a ritirare i vaglia che erano d'altronde « effetti » commerciali qualsiasi. E non pretendevano nessun compenso per tale operazione. Tutti volevan concorrere al beneficio del cambio sul denaro che i passeggeri del « Tortona » portavan seco in contanti. Così la manovra del « banchista » corrispondente fallì. L'agenzia della *Thomson Line* e la società di patronato che per l'occasione contrasse un prestito a brevissima scadenza, si offrirono anche esse di eseguire il rimborso senza compenso. E la Banca di Hochelaga liquidò la partita su presentazione dei relativi « effetti ». Essa ha uffici propri in ogni parte del Canada e si rispetta troppo per... afferrare in blocco i portatori di assegni del Banco di Napoli, allo sbarco da un piroscalo, per lucrare sul cambio delle loro piccole scorte addizionali.

Del resto gli emigrati preferiscono per la trasmissione del denaro i servizi postali. E certamente non hanno torto, malgrado che il servizio dei vaglia postali possa dar luogo, come si è detto, a qualche piccolo inconveniente. Se il « banchista » non esercitasse sugli emigrati tutta la sua influenza di consigliere, di confidente, di compaesano, certamente essi ricorrerebbero assai di rado, per eseguire le loro rimesse in Italia, ad altro sistema di trasmissione che non sia quello postale. Uffici postali se ne trovano dappertutto, anche nei villaggi più remoti, e tutti offrono la medesima piena garanzia di regolarità. Il contadino e il bracciante

sperduto in un lontano campo di lavoro, volendo mettere al sicuro il gruzzoletto che hanno in tasca, non hanno bisogno di recarsi in città alla ricerca di una banca autentica o di un Tizio qualsiasi atteggiato a banchiere che gli offra un tal quale senso di fiducia. E i piccoli utili che il servizio dei vaglia e delle casse postali di risparmio procurano alla Posta vanno a beneficio dell'erario pubblico.

Dalla relazione ufficiale sui servizi dell'emigrazione per l'anno 1909-1910 si può rilevare che nel biennio 1908-1909 i nostri emigrati hanno rimesso in Italia:

A mezzo del Banco di Napoli:

Lire 187,271.82 dal Canada;

Lire 28,099,832.11 dagli Stati Uniti.

A mezzo di vaglia postale internazionale:

Lire 20,462,601.25 dal Canada;

Lire 176,970,330.50 dagli Stati Uniti.

Sicché la preferenza da essi data al servizio postale in confronto a quello del Banco è notevolissima e nel Canada anche maggiore che negli Stati Uniti, poichè nel Canada il 99 per cento e negli Stati Uniti l'86 per cento delle somme così trasmesse nel Regno è stato appunto affidato alla Posta.

Ed occorre rilevare, come è detto nella stessa relazione, che nella somma complessiva dei vaglia internazionali, emessi all'estero e pagati in Italia, il denaro spedito per regolare le operazioni strettamente commerciali concorre per poca parte.

Nel 1909 nessuna rimessa è stata fatta dal Canada per essere convertita in depositi a risparmio del Banco di Napoli. Invece a mezzo del Banco stesso sono state rimesse lire 9,990.00 per essere depositate nelle casse di risparmio postali.

Rispetto all'entità complessiva delle somme inviate in Italia a mezzo di vaglia postali internazionali, il Canada con una media annua di circa 11 milioni, rilevata nel triennio 1907-1909, viene dietro agli Stati Uniti (97 milioni), alla Germania (34 milioni), alla Francia (29 milioni) e alla Svizzera (26 milioni).

Però se di tutte le suddette somme spedite in Italia in quel triennio il 4.8 % proveniva dal Canada, e il 42.9 % proveniva dagli Stati Uniti, è pur vero che di tutti gli emigranti (1,816,986) partiti dall'Italia nello stesso periodo di tempo appena l'uno e mezzo per cento era destinato al Canada e il 39 per cento era destinato agli Stati Uniti, sicché l'entità di dette somme in rapporto a quella dell'emigrazione denota un evidente vantaggio dal lato del Canada.

Nel 1908 sono stati inviati in Italia dall'estero a mezzo di vaglia postali, 223 milioni e a mezzo di vaglia o tratte del Banco di Napoli 37 milioni circa. Nello stesso anno dai soli Stati Uniti sono stati inviati in Italia 85 milioni a mezzo del Credito Italiano, 75 milioni a mezzo della Banca Commerciale, 35 milioni a mezzo della *American Express Company* e 75 milioni a mezzo di altre agenzie bancarie.

Nel Canada gli emigranti fanno buon numero di rimesse a mezzo della *Dominion Express Company* la quale ha uffici propri disseminati in tutto il paese. E uno ne ha in ogni stazione ferroviaria.

Sia l'*Express Company* canadese che l'americana tendono con molto impegno ad accaparrarsi la clientela degli immigrati.

Dal 3 giugno 1909 il Banco di Napoli ha aperto in Nuova-York una agenzia sua propria la quale, come è detto nella relazione ufficiale sui servizi dell'emigrazione per l'anno 1909-1910, ha dato risultati confortanti « tenuto conto delle difficoltà in mezzo alle quali ha dovuto operare, « dei molti interessi che veniva a colpire, e della indole dei nostri emigrati, spesso incolti, diffidenti e paurosi di ogni novità ». E migliori risultati potrà raggiungere in avvenire se vorrà alleggerire i suoi servizi dalle timorose complicazioni « burocratiche » che tendono a soffocarlo, se anzi che contentarsi del plauso che all'estero gli tributano alcuni conazionali i quali si servono però per i propri affari delle banche inglesi, darà ascolto ai buoni consigli di coloro che, pur criticandone i difetti, si valgono di lui per i propri affari finanziari.

L'onorevole Luzzatti nella seduta tenuta dal Consiglio dell'emigrazione il 16 marzo 1903 faceva sul Banco di Napoli le seguenti « brevi osservazioni » che conservano tuttora la massima opportunità:

« Come io avevo concepito questa istituzione, essa non mirava a fare « la concorrenza alle grandi Case bancarie che fanno rimesse di emigranti e anche di non emigranti con l'Italia, ma si bene a mettersi al « posto di quei piccoli banchieri che erano stati causa, con le loro frequenti fughe, di gravi catastrofi, le quali di tratto in tratto si rinnovavano. Che degli Istituti di credito forti, in relazione con l'Italia, « facciano questo servizio, o che noi li escludiamo, me ne occupo poco. « Quello di cui mi preoccupo è di poter diminuire il numero dei piccoli « banchieri, dei cambiatori di moneta, dei piccoli agenti di cambio.

« Perchè non riusciamo a diminuirli? Perchè il Banco di Napoli non « sa nulla di tutto ciò, ed abbiamo sentito da lui stesso che non può « saper nulla, mancandogli quegli elementi di competenza tecnica, coi quali « volevamo vincere la battaglia. Volevamo una forza del Banco di Napoli, « senza scopo di lucro, che andasse là, ed agli occhi di quelle turbe av-

« vilite e taglieggiate rappresentasse la bandiera del credito nazionale e  
 « le raccogliesse intorno ad essa con amorosa cura e con insistenza, e  
 « non soltanto degli agenti del Banco di Napoli che facciano degli affari  
 « per avere delle commissioni. . . . Bisogna che il Banco di Napoli ac-  
 « cetti la lotta nel campo non dei guadagni o delle perdite ma sociale e  
 « morale. . . . nel risparmiare guai e nel far diminuire l'usura del  
 « cambio. Ma noi non sappiamo perchè il Banco non sa quanto guada-  
 « gnano i suoi agenti. . . . Questi dicono: noi siamo gli agenti del Banco  
 « di Napoli. E fanno operazioni in cui il Banco figura, ma che non le-  
 « gittima, nè garantisce. Se domani uno di questi fallisse (ipotesi per  
 « alcuni non inammissibile) il Banco non ha responsabilità. Ma una parte  
 « almeno di responsabilità morale non sarà forse nostra? Una certa re-  
 « sponsabilità morale non assumeremo noi forse per gli affari che questi  
 « agenti potranno fare, col pretesto di questa materia prima delle rimesse  
 « degli emigrati, e non dobbiamo quindi aver la certezza che sia affidata  
 « ad uomini di moralità ineccepibile? ».

— Per un certo tempo il Banco fu rappresentato a Montreal da tre ban-  
 chieri riuniti in società che poi fallirono e finirono col litigare scandalo-  
 samente fra loro dinanzi ai Tribunali. Uno di essi condannato per appro-  
 priazione indebita, riprese poi a occuparsi di rimesse a mezzo del Banco  
 che non aveva certo alcuna responsabilità del loro fallimento. —

« Le informazioni che mi son giunte — diceva ancora l'onorevole Luz-  
 « zatti — porterebbero a questa conclusione, che il Banco di Napoli, munito  
 « di privilegi e agevolzze, dovrebbe, col buon mercato che gli deriva da  
 « questi, sgominare la concorrenza; e invece non raggiunge l'intento, perchè  
 « oltre quello che prende lui, che sarà equo e modesto, ci sono le provvi-  
 « gioni, che i suoi rappresentanti, non sempre scrupolosi, prendono a questa  
 « gente. Che i suoi rappresentanti i quali sono sovente degli agenti di emi-  
 « grazione, percepiscano indebitamente delle provvigioni, non pare vi sia  
 « dubbio. . . . Ma io sono sicuro che, se manderà ispettori di sua fiducia,  
 « uomini incorruttibili, mossi dal sentimento del bene pubblico, essi gli  
 « porteranno tali informazioni da indurlo a chiedere una radicale mutazione  
 « del servizio.

« . . . . tutto è in balia di quelli che fanno le operazioni. E chi sono  
 « costoro? In molti luoghi sono agenti di emigrazione; i quali fanno  
 « anche commercio di biglietti prepagati, nel che abbiamo un altro guaio,  
 « e grosso. . . lo comprenderei anche che lo Stato, desiderando vedere  
 « come procede questo servizio, faccia far lui le ispezioni ».

## PARTE SESTA.

## I.

**I piroscafi da immigranti.**

Oltre alle disposizioni di carattere — ben si può dire — demografico fin qui esaminate che costituiscono la base e perciò la parte grandemente preponderante della legge canadese sull'immigrazione, poche altre sono in essa contenute che hanno per scopo di disciplinare il trasporto degli immigranti per mare. Le prime tendono sopra tutto a selezionare gli immigranti desiderati da quelli cui il Canada rifiuta l'ammissione nel paese ed a stabilire gli obblighi imposti a quelli che sono dichiarati ammissibili, per cui rivestono in cospetto agli immigranti un carattere puramente fiscale. Le altre tendono invece a proteggerli e la loro fiscalità riguarda perciò unicamente i vettori, cioè coloro che eseguono il trasporto degli immigranti per mare.

La nostra legge 31 gennaio 1901, oltre a disciplinare la emigrazione come fenomeno demografico e sociale, contiene norme importantissime relativamente al contratto di nolo per il trasporto degli emigranti per mare, ma nessuna sua disposizione si riferisce alla parte tecnica di detto trasporto, pur affidando ai regi commissari viaggianti in servizio di emigrazione anche il servizio di vigilanza a bordo delle navi, di vigilanza cioè sulla parte tecnica del trasporto degli emigranti. Invece una buona parte del regolamento 10 luglio 1901 per l'esecuzione della legge ora detta è destinata precisamente a disciplinare il trasporto degli emigranti per mare sotto l'aspetto puramente tecnico. Tanto è ciò vero che il titolo IV di detto regolamento, quello che stabilisce le condizioni di navigabilità, velocità, attrezzatura, assetto e ordinamento interno dei piroscafi addetti al trasporto degli emigranti, rispecchia abbastanza minutamente il regolamento 20 maggio 1897 *che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggeri* in genere, regolamento emanato in sostituzione degli articoli 546 a 587 del Codice per la marina mercantile, le cui disposizioni sono nel regolamento sull'emigrazione riprodotte e al tempo stesso ampliate in senso vantaggioso per i passeggeri emigranti. Il regolamento 20 maggio 1897 ha perso dunque ogni valore in riguardo agli emigranti, ma sussiste integralmente per quanto riguarda i passeggeri non considerati come emigranti. Per effetto di ciò avviene ad esempio fra altre cose che ai passeggeri emigranti spettano a bordo

metri cubi 2.75 di spazio per ciascuno in primo corridoio e 3 in secondo, mentre ai passeggeri di terza classe non considerati come emigranti spettano soltanto metri cubi 2.50 di spazio per ciascuno in primo corridoio e 2.75 in secondo.

Ora è stato ripetutamente e da molti osservato non solo che il regolamento sull'emigrazione esorbita in parte dai limiti della sua competenza per invadere quelli spettanti al Codice per la marina mercantile e ai regolamenti che gli sono connessi, ma anche che troppe cure esso dedica alla tutela degli emigranti durante il viaggio marittimo a detrimento delle molte altre di cui hanno bisogno. Però sta di fatto che fra tutti i patimenti di cui i nostri emigranti ebbero a soffrire pel passato, quelli a cui andavano incontro durante il viaggio di mare erano i più gravi, erano quelli che reclamavano più urgenti provvedimenti, ed a riparo dei quali era possibile provvedere più speditamente. Quindi il Commissariato dell'emigrazione, istituito dalla legge 31 gennaio 1901 alla dipendenza del Ministero degli affari esteri, fu armato di mezzi atti a tutelare gli emigranti durante il viaggio di mare meglio di quanto potesse farlo la Direzione generale della marina mercantile in base alle esistenti disposizioni legislative e regolamentari di sua competenza.

D'altra parte non è mancato chi ha fatto osservare che, essendo la tutela degli emigranti in gran parte basata sulle disposizioni che disciplinano il loro trasporto per mare, sarebbe conveniente mettere alla dipendenza della Direzione della marina mercantile tutto quanto all'emigrazione si riferisce. Ma se il trasporto per mare ha una grande importanza, non minore, anzi maggiore importanza in riguardo all'emigrazione hanno i problemi che si riferiscono ai contratti di lavoro, agli infortuni, alle assicurazioni e molti altri che non sono certo di competenza del dicastero della marina.

L'importanza della vigilanza tecnica, cioè nautica e navale sulla marina mercantile da parte delle competenti autorità dello Stato non ha certo bisogno di essere dimostrata. Ma le comunicazioni marittime servono a scopi diversi e di varia competenza la cui finalità è indipendente dall'esercizio dei servizi marittimi in sé e la cui eventuale tutela non conviene davvero sia confusa con la vigilanza che occorre esercitare sulla costruzione, sull'assetto delle navi e sulla navigazione, vigilanza che occorre non sia turbata da alcuna preoccupazione.

Può convenire di aiutare l'industria delle comunicazioni marittime in sé, come molte altre industrie sono aiutate dallo Stato. Può in molti casi convenire di aiutarla e incoraggiarla per scopi politici. Ma la valutazione di questi elementi di convenienza non ha carattere marinaresco.

I servizi doganali interessano molto le navi mercantili, ma non hanno carattere marinaresco. E non sono mancate occasioni di deplorare la intromissione degli spedizionieri patentati a norma dell'articolo 35 del regolamento 13 febbraio 1896 per l'esecuzione della legge doganale, ammessi negli uffici di porto a norma del titolo I, capo IV, del regolamento 20 novembre 1879 per l'esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile, in cose di carattere marinaresco che non li riguardano e in cose riferentisi alla legge e al regolamento sull'emigrazione che non ne contemplan neppure l'esistenza.

La materia dei contratti di noleggio marittimo, di compra e vendita di navi e simili è regolata dal Codice di commercio e bene sta. Ma il nostro Codice di commercio il quale, come si è accennato, è stato compilato in epoca non matura per una giusta e conveniente valutazione dei problemi marinareschi, contiene nel suo libro secondo, che tratta appunto *del commercio marittimo e della navigazione*, troppe disposizioni che esorbitano dai limiti della sua competenza per invadere quelli spettanti al Codice per la marina mercantile, senza vantaggio, anzi con danno evidente per il commercio in generale e con vantaggio soltanto apparente per l'industria dei trasporti marittimi. Perciò la legge e il regolamento dell'emigrazione hanno dovuto dettare norme speciali per il nolo degli emigranti onde questi fossero tutelati meglio di quanto il Codice di commercio concede.

Certo è pertanto che l'articolo 11 della nostra legge sull'emigrazione, modificato con legge 17 luglio 1910, avendo istituito il regio commissario viaggiante a bordo dei piroscafi che trasportano emigranti, ha segnato — ben si può dire — il principio di una nuova era in rapporto alla disciplina del trasporto dei passeggeri per mare, poichè ha con tale istituzione stabilito un principio che non potrà tardare ad avere più larga applicazione. Difatti mal si capisce come per tanto tempo la tutela dei passeggeri a bordo sia stata affidata unicamente al capitano il quale, indipendentemente dalle cure della navigazione, considera e deve considerare come suo compito principalissimo quello di curare gli interessi del vettore da cui è stipendiato. Si pensi che in ogni più piccolo villaggio esistono pubblici funzionari per la tutela del pubblico; si pensi che ad esempio un impresario teatrale non può aprire la sua sala di spettacoli a poche decine di pubblici spettatori senza l'intervento di numerosi funzionari di pubblica sicurezza e carabinieri. Perchè dunque debbono diverse migliaia di persone del pubblico vivere per più giorni a bordo di una nave, separate dal mondo terrestre, lontane dalla sorveglianza della pubblica autorità, prive della tutela dello Stato, rappresentato da persona non vincolata

da interessi privati, ma personalmente vincolata da quei principi superiori di disciplina che regolano la condotta di chi è posto a sorveglianza del pubblico bene? Oggi poi che la rapidità delle traversate transoceaniche non permette al capitano di distrarre per un solo minuto la sua attenzione dalla condotta marinaresca della nave, mentre il distrarnelo può essere scontato a caro prezzo, la presenza a bordo di un pubblico funzionario adibito alla cura dei pubblici interessi impersonati nei passeggeri, è più che mai sentita.

Negli Stati Uniti la disciplina dell'immigrazione e la disciplina del trasporto dei passeggeri per mare hanno dato luogo a una interessante successione di disposizioni legislative. Ambedue dipendono dal Ministero del commercio e del lavoro, ma la prima è affidata a un apposito « ufficio di immigrazione e di naturalizzazione » (*Bureau of Immigration and Naturalization*) e per esso ad appositi ispettori, mentre la seconda è affidata all'« ufficio di navigazione » (*Bureau of Navigation*) e per esso ai ricevitori doganali (*Collectors of Customs*). La legge 20 febbraio 1907 sull'immigrazione volle migliorare le condizioni di trasporto degli immigranti, non essendo abbastanza soddisfacenti quelle stabilite dalla legge 2 agosto 1882 sul trasporto dei passeggeri per via di mare, modificata con leggi 14 febbraio 1903 e 9 febbraio 1905. Sembra anche che le autorità americane preposte al servizio di immigrazione avessero constatato, come è accennato anche nel *Bollettino dell'emigrazione* n. 5 del 1906, contenente la traduzione di detta legge, che i competenti ufficiali doganali non ne curassero abbastanza l'osservanza da parte delle Compagnie di navigazione. La legge 20 febbraio 1907 venne dunque ad esercitare sulla legge 2 agosto 1882 un effetto analogo, benchè più limitato, a quello esercitato dalla nostra legge 31 gennaio 1901 sul nostro Codice per la marina mercantile.

In base alla legge 2 agosto 1882 spettavano a bordo per ogni passeggero di corridoio diretto agli Stati Uniti metri cubi 2.80 di spazio se alloggiati nel primo corridoio e 3.35 se alloggiati nel secondo. La legge 20 febbraio 1907 assegnò invece ai passeggeri alloggiati sui ponti principali o nei primi corridoi metri quadrati 1.66 ossia, data l'altezza minima di metri 1.82 prescritta dalla legge 2 agosto 1882 e tuttora fissata per tutti i locali di alloggio, un minimo di metri cubi 3 di spazio; a quelli dei secondi corridoi alti almeno metri 2.13 uno spazio di metri quadrati 1.85 ossia un minimo di metri cubi 3.94; e a quelli alloggiati in secondi corridoi alti meno di metri 2.13 o dotati d'aperture di boccaporto inferiori al tre per cento della loro area, uno spazio di metri quadrati 2.77 ossia un minimo di metri cubi 5.04. Così la competenza dell'ufficio

d'immigrazione e naturalizzazione veniva ad assorbire quella dell'ufficio di navigazione. Ma questo non tardò a riprendere il logico predominio di sua spettanza. Con legge 19 ottobre 1908, tuttora vigente, venne difatti abrogato l'articolo 42 della legge 20 febbraio 1907 sull'immigrazione il quale si riferiva appunto allo spazio che deve essere assegnato ai passeggeri di corridoio sui piroscafi diretti agli Stati Uniti, e fu modificato l'articolo primo della legge 2 agosto 1882 sul trasporto dei passeggeri per mare in modo da sostituire in massima alle condizioni relative allo spazio ora detto in esso contenute, quelle dell'articolo di legge abrogato migliorate ancor più. In base a queste nuove condizioni sui ponti superiori spettano ai passeggeri di corridoio metri quadrati 1.66 di spazio per ciascuno quando i locali sono alti almeno metri 2.13, mentre, se la loro altezza è minore, lo spazio assegnato ad ogni passeggero è di metri quadrati 1.94 e sul ponte inferiore, che è quello situato immediatamente al disotto della linea di galleggiamento, spettano a ogni passeggero metri quadrati 2.77 di spazio nelle condizioni già previste dal suddetto articolo 42, mentre se i relativi locali son alti almeno metri 2.13, lo spazio assegnato ad ogni passeggero è di metri quadrati 1.94. La stessa legge considera come passeggeri di corridoio tutti quelli che non dispongono a bordo di almeno metri quadrati 3.33 di spazio a testa i quali sono considerati come minima spettanza per i passeggeri di camera. Le nostre leggi non stabiliscono invece condizioni ben determinate per i passeggeri di classe superiore e ciò ha talora permesso ai vettori di far considerare come tali degli emigranti veri e propri come s'è già accennato, con illegittimo vantaggio proprio e con svantaggio per gli emigranti medesimi.

Delle leggi che regolano il trasporto dei passeggeri per mare la più antica è quella emanata dall'Inghilterra nel 1809. Poi venne quella emanata dagli Stati Uniti nel 1819 per rimediare ai gravi abusi che venivano commessi a bordo e cagionavano indescrivibili sofferenze e grande mortalità specialmente fra i passeggeri di corridoio la cui condizione durante le traversate oceaniche era veramente insopportabile. Detta legge limitò il numero dei passeggeri che potevano essere trasportati su ogni bastimento e stabilì la quantità di acqua e di viveri che ogni bastimento doveva avere a bordo, ma ciò per quelli soltanto che partivano dagli Stati Uniti. Nel 1847 fu sostituita con una nuova legge mercè cui l'affollamento degli immigranti che continuava sui bastimenti a manifestarsi eccessivo fu meglio ridotto. Nel successivo anno 1848 una terza legge stabilì come dovesse essere provveduto alla ventilazione dei bastimenti destinati al trasporto dei passeggeri, estese l'obbligo di una determinata provvista d'acqua e di vettovaglie anche a quelli in arrivo, dispose che

i locali dovessero essere costruiti in modo da renderne facile la pulizia e che vi dovesse essere a bordo una latrina per ogni cento passeggeri di corridoio. Allora il trasporto dei passeggeri per mare era fatto ancora con bastimenti a vela e fu solo dal 1848 in poi che al loro traffico si sostituì quello della navigazione a vapore. In seguito a ciò nacque la necessità di nuove disposizioni atte a disciplinare convenientemente questo traffico tanto più che gli effetti delle leggi anteriori sulle condizioni deplorabili in cui veniva effettuato il trasporto dei passeggeri di corridoio, erano stati piuttosto scarsi. Ed il Senato nella tornata del 7 dicembre 1853 votò un ordine del giorno con cui veniva nominata una Commissione senatoriale « allo scopo di studiare le cause e lo sviluppo delle infermità e della mortalità prevalenti a bordo dei bastimenti destinati al trasporto di emigranti diretti agli Stati Uniti per proporre le leggi necessarie per la migliore protezione della salute e della vita dei passeggeri trasportati a bordo di detti bastimenti ». In esito alla inchiesta praticata dalla Commissione fu emanata nel 1855 una quarta legge sul trasporto dei passeggeri per mare la quale sanciva disposizioni per un maggiore spazio, per una migliore ventilazione, per locali più convenienti, per migliorare la preparazione e la distribuzione dei cibi, per mantenere uno spazio interamente libero sul ponte di coperta. Ma la redazione tecnica di questa legge fu disgraziatamente tale che le disposizioni relative al numero dei passeggeri che potevano essere imbarcati su ogni bastimento non ebbero alcun effetto. Oltre a ciò benchè fosse destinata a « regolare il trasporto dei passeggeri sui piroscafi e gli altri bastimenti » veniva in pratica applicata solo ai velieri. Evidentemente non si volevano intralciare con alcuna restrizione gli inizi della navigazione a vapore. Intanto nel 1860 fu emanata una leggina per meglio tutelare le donne a bordo dei bastimenti che trasportavano immigranti. A poco a poco il traffico immigratorio praticato dai velieri cessò, la concorrenza e le leggi delle altre nazioni migliorarono le condizioni del trasporto marittimo, e sulle navi a vapore i locali di corridoio subirono una progressiva trasformazione che ridondò a grande beneficio degli immigranti. E dal 1869 in poi la navigazione a vapore andò gradatamente assorbendo tutto o quasi tutto il traffico dei passeggeri.

La riduzione del tempo necessario a traversare l'Oceano contribuì, insieme alle migliorate condizioni generali del trasporto, a far diminuire grandemente la mortalità a bordo. I miglioramenti tecnici della navigazione eliminarono pericoli che prima erano accettati come inevitabili nei viaggi transoceanici. La fame e la sete, terrore della navigazione a vela, erano scomparse a bordo dei bastimenti. Le sofferenze e le ma-

lattie degli immigranti ancora esistenti, piuttosto che alle difficoltà della navigazione, erano dovute ad incuria e alla violazione dei regolamenti da parte del personale di bordo e degli stessi passeggeri. Quindi una nuova inchiesta praticata nel 1873 per conto del Ministero del tesoro dimostrò la necessità di modificare ancora una volta le disposizioni legislative riguardanti il trasporto dei passeggeri per mare. Così nacque la legge sopra menzionata del 2 agosto 1882 che tuttora è in vigore con le modificazioni introdotte dalla leggina del 19 ottobre 1908.

Per quanto cattive fossero le condizioni a bordo dei bastimenti diretti agli Stati Uniti, esse erano anche peggiori, al tempo della marina velica, su quelli diretti al Canada. E si ricorda che nella stazione quaranteneria dell'isola grande (*Grosse Isle*) presso Quebec durante il solo anno 1847 morirono per febbri infettive e colera settemila emigranti in maggioranza irlandesi. Poi coll'avvento della marina a vapore anche l'immigrazione canadese conobbe giorni migliori.

Nel Canada il trasporto dei passeggeri per mare è disciplinato dalle leggi dell'impero britannico. Soltanto in rapporto all'immigrazione, trattandosi di materia che ha carattere prettamente interno, ha potuto emanare leggi proprie. E volendo che le condizioni dei passeggeri a bordo in confronto alle norme stabilite dalla legge del Regno Unito della Gran Bretagna e Irlanda sulla marina mercantile (*Merchant Shipping Act* del 1894) fossero migliorate per quanto si riferisce allo spazio assegnato nei bastimenti a ciascun passeggero, si giovò appunto della legge sull'immigrazione la quale originariamente prescriveva che ogni passeggero di corridoio dovesse disporre a bordo di almeno 12 piedi quadrati pari a circa metri quadrati 1.11 di spazio libero. Questo poi nella legge del 1906 fu portato a 15 piedi quadrati cioè a circa metri quadrati 1.39. Un capitolo speciale di detta legge relativo alla « proporzione fra il numero dei passeggeri e le dimensioni del bastimento » era infatti costituito dal seguente articolo:

« Art. 11. — Nessun bastimento proveniente da porti o luoghi situati « fuori del Canada dovrà arrivare entro i confini del Canada avendo o « avendo avuto a bordo in qualsiasi momento durante il viaggio:

« a) un numero di passeggeri maggiore di un adulto ogni quindici « piedi quadrati di superficie libera su ciascun ponte del bastimento « destinato per uso dei passeggeri e non occupato da provviste o « altre merci che non siano bagagli personali degli stessi passeggeri; « oppure:

« b) un numero di persone, compresi il capitano, l'equipaggio e i « passeggeri di classe superiore, se ve ne sono, maggiore di uno ogni

« due tonnellate di stazza del bastimento calcolata secondo il metodo in uso per l'accertamento del tonnellaggio dei bastimenti britannici. . . »

E il capitolo della stessa legge relativo alle « infrazioni e penalità » comprendeva il seguente articolo:

« **Art. 46.** — Qualora un bastimento proveniente da porti o luoghi situati fuori del Canada arrivi entro i confini del Canada avendo o avendo avuto a bordo in qualsiasi momento durante il viaggio:

« a) un numero di passeggeri maggiore di un adulto ogni quindici piedi quadrati di superficie libera su ciascun ponte del bastimento destinato per uso dei passeggeri e non occupato da provviste o altre merci che non siano bagagli personali degli stessi passeggeri; oppure:

« b) un numero di persone, compresi il capitano, l'equipaggio e i passeggeri di classe superiore, se ve ne sono, maggiore di uno ogni due tonnellate di stazza del bastimento calcolata secondo il metodo in uso per l'accertamento del tonnellaggio dei bastimenti britannici, il capitano di tale bastimento incorrerà in una pena pecuniaria non superiore a venti dollari e non inferiore ad otto per ciascun passeggero o persona trasportata in più ».

Nella legge nuova l'articolo 11 è stato soppresso per evitare una di quelle tante ripetizioni inutili che si riscontravano nella legge abrogata, e l'articolo 46, integralmente riprodotto, è passato a formare nel capitolo relativo alla « protezione degli immigranti » la prima parte dell'articolo 59 (1), il quale però ha innalzato a 10 scudi il minimo dell'ammenda per i contravventori, lasciando invariato il massimo comminabile corrispondente.

Ora è perfettamente certo che le compagnie di navigazione europee le quali trasportano emigranti in America debbono ottemperare alle prescrizioni contenute nelle leggi sull'immigrazione dei vari paesi di immigrazione non solo per tutto ciò che si riferisce direttamente alla immigrazione medesima ma anche per tutto ciò che si riferisce all'assetto dei piroscafi sui quali gli immigranti sono trasportati. Altrimenti i loro piroscafi che giungono nei porti americani non possono poi uscirne in franchigia se non dopo aver pagato penalità che possono essere loro inflitte a tenore di dette leggi. La stessa nuova legge canadese sull'immigrazione dice

(1) L'articolo 46 della vecchia legge come è riportato nel Bollettino dell'emigrazione n. 19 del 1909, a pag. 24, non è invero identico all'articolo 59 della nuova legge come è riportato nel Bollettino dell'emigrazione, n. 2 del 1912 a pag. 32. Le piccole differenze che in essi si riscontrano, dovute ai traduttori, non esistono nei testi originali delle due leggi, ma neppure sono tali da far sì che si possano interpretare in modo diverso l'uno dall'altro.

(articolo 76, n. 4) che queste penalità costituiscono « un vincolo gravante sopra qualsiasi e tutta intera la proprietà » dei beni mobili ed immobili del vettore esistenti nel Canada. E non vi è compagnia di qualche importanza che trasporta emigranti al Canada e agli Stati Uniti la quale non possieda in tali paesi pontili d'approdo, uffici spesso sontuosi ed altri beni immobili.

Anzi poichè le leggi del Canada e degli Stati Uniti esigono a bordo per gli immigranti uno spazio maggiore di quello previsto dalle leggi dei paesi europei di emigrazione, queste in certo qual modo, per quanto riguarda detto spazio, rimangono assorbite da quelle. Così sui bastimenti che trasportano emigranti al Canada e agli Stati Uniti è in certo qual modo inutile verificare se è loro assegnato lo spazio prescritto dalla nostra legge poichè debbono assegnare loro lo spazio prescritto dalle leggi del paese di destinazione, leggi che sono applicate attualmente col massimo scrupolo dai competenti ispettori e ufficiali doganali.

Secondo la legge canadese il numero di passeggeri di corridoio che un bastimento è autorizzato a trasportare è proporzionato sia allo spazio dei ponti abitati sia al tonnellaggio della nave.

La legge americana del 1819 sul trasporto dei passeggeri per mare ne limitava il numero a due, non comprese le persone dell'equipaggio, per ogni cinque tonnellate di stazza del bastimento, ma non stabiliva quanto spazio doveva rimanere sgombro a loro disposizione, per cui non impediva che l'affollamento a bordo continuasse a mantenersi eccessivo come nell'epoca ad essa anteriore. Quindi nella legge del 1847 il numero dei passeggeri a bordo fu proporzionato oltre che al tonnellaggio della nave anche alla superficie dei ponti abitati. Ma questo criterio a cui la legge sull'immigrazione canadese è rimasta fedele, fu invece abbandonato dagli Stati Uniti i quali con la legge del 1882 sul trasporto dei passeggeri per mare, ne proporzionarono il numero, come si è detto, alla cubatura dei locali d'alloggio in corridoio. E si è puranco già accennato che la legge del 1907 sull'immigrazione e la leggina del 1908 modificante la legge del 1882 ora detta, hanno definitivamente stabilito che il loro numero debba essere proporzionato soltanto alla superficie dei ponti abitabili. Questo è il criterio a cui si attiene il regolamento per la marina mercantile della Gran Bretagna e Irlanda andato in vigore il 1° gennaio 1908, il quale stabilisce che a ogni passeggero del corridoio inferiore debbano essere assegnati almeno metri quadrati 1. 67 di spazio, e a ogni passeggero dei corridoi superiori almeno 1. 39.

Il nostro regolamento per l'esecuzione della legge sulla emigrazione, benchè sia stato abbastanza ampiamente modificato con regi decreti 11 di-

tembre 1902 e 14 marzo 1909, non si è scostato dal metodo già adottato per il regolamento del 1897 sulle navi da passeggeri, di proporzionare il numero di questi alla cubatura dei locali d'alloggio. E questo è il criterio seguito anche dalla Germania che assegna agli emigranti metri cubi 2. 80 di spazio nei corridoi di bordo.

La cubatura dei locali di abitazione ha grande importanza nei fabbricati a terra, ma a bordo è impossibile che possa corrispondere alle esigenze dell'igiene. Perciò a bordo l'importanza della cubatura è trascurabile ed ha grande importanza igienica la ventilazione. Per il benessere dei passeggeri occorre poi che possano disporre di tanta area sgombra sia sui ponti scoperti sia sui ponti di abitazione, da potersi liberamente muovere e da non dover subire gli inconvenienti di un eccessivo affollamento. Appunto per questo, cioè per evitare che nei locali di notevole altezza, quindi meglio ventilati, sia troppo ridotta l'area libera destinata ai passeggeri di corridoio, il nostro regolamento non tien conto della porzione di altezza eccedente i metri 2. 50 e quello germanico non tiene conto della porzione di altezza eccedente i metri 2. 40 nel computo della cubatura dei locali.

In base alle norme vigenti nella Gran Bretagna dal 1° gennaio 1908 e negli Stati Uniti per effetto della leggina 19 dicembre 1908, dal 1° gennaio 1909, nel computo dello spazio destinato ai passeggeri di corridoio deve essere compreso non solo quello occupato dal piccolo bagaglio che portano seco a mano, ma anche quello occupato dai refettori, dalle stanze di ritrovo e da fumare, dai lavandini, dalle latrine e dai bagni ad essi destinati. Scopo di questa disposizione di cui non esisteva traccia nelle leggi anteriori è quello di incoraggiare le compagnie di navigazione a dotare i loro bastimenti di locali appositamente sistemati in cui i passeggeri di corridoio possano prendere in modo conveniente i loro pasti e convivere, essendochè, pur defalcando lo spazio destinato a questi locali da quello utilizzabile per i dormitori, non diminuisce il numero dei passeggeri di cui è ammesso l'imbarco. Del resto le leggi anteriori non dicevano che lo spazio destinato per uso dei passeggeri di corridoio dovesse essere tutto occupato dai dormitori. Anzi in esito ad azione promossa da alcune compagnie, i tribunali avevano già deciso che nel computo di detto spazio dovesse esser compreso anche quello occupato dalle infermerie di bordo.

In base alle norme vigenti in Germania lo spazio destinato alle infermerie ed ai refettori deve esser dedotto dal computo dello spazio destinato ai passeggeri di corridoio.

L'articolo 99 del nostro regolamento 10 luglio 1901 sull'emigrazione

stabilisce lo spazio che gli emigranti debbono avere a loro disposizione nei locali d'alloggio, e da ciò si deduce che detto spazio non può essere destinato a locali per i pasti o per altri usi, come difatti non viene in pratica computato se non per la sistemazione dei dormitori.

Del resto le norme vigenti nella Gran Bretagna e negli Stati Uniti stabiliscono anche che lo spazio riservato per i dormitori non debba essere inferiore a una minima misura determinata. Sicchè la quantità minima di area libera (calcolata in metri quadrati) che, secondo la legge e i regolamenti dei diversi paesi sovraccennati, deve essere assegnata ai locali abitati da passeggeri di corridoio è la seguente:

	Stati Uniti	Canada	Gran Bretagna e Irlanda	Italia	Germania.
Sui ponti abitabili superiori . . .	1.38		1.10	1.10	
Sul ponte abitabile inferiore . . .	1.66	1.38	1.38	1.20	1.16

Dal che si deduce che i maggiori vantaggi di spazio sono offerti agli emigranti o immigranti da una legge destinata a disciplinare il trasporto dei passeggeri per mare e non da una legge o da un regolamento sulla emigrazione o sull'immigrazione.

In ogni modo il criterio di proporzionare oltre che all'area libera dei ponti abitabili anche al tonnellaggio del bastimento il numero di passeggeri che possono esser trasportati a bordo sul mare è praticissimo e assai più vantaggioso degli altri. Con rapporto in data 20 settembre 1908 il regio commissario viaggiante in servizio di emigrazione sul piroscafo *Prinzess Irene* ebbe a questo proposito ad esporre le seguenti considerazioni:

« Prescindendo dalla forma e dalla stabilità dello scafo, i disagi della navigazione sono tanto minori per quanto maggiore è il tonnellaggio della nave. Inoltre le navi di grande spostamento offrono, a confronto delle minori, più comodità ed una proporzione maggiore di spazio per ogni passeggero. Così il *Cedric* che fila comodamente miglia 15 e  $\frac{3}{4}$  all'ora ed è attualmente il più grande di quanti bastimenti compiono i viaggi del Mediterraneo, offre una proporzione di 6 a 7 tonnellate di registro per ogni persona imbarcata, equipaggio compreso. Invece un bastimento moderno di tipo molto diffuso da noi, che misura sole 5181 tonnellate di stazza con una velocità oraria media di miglia 14 e  $\frac{1}{2}$ , offre una proporzione di poco più che 3 tonnellate a persona.

« I vantaggi che offrono le navi di grande tonnellaggio, noti del resto a chiunque abbia un po' di pratica della vita di mare, crescono in proporzione geometrica col crescere dello spostamento. Ed io credo che se i nostri emigranti potessero e sapessero scegliere l'imbarco come fanno i passeggeri americani di classe, molti trasporti da emigranti al disotto delle 8 mila tonnellate dovrebbero essere trasformati in *cargo boats* . . . mentre ora avviene talvolta il contrario.

« I nostri regolamenti hanno forse torto di non tenere in speciale considerazione il tonnellaggio indipendentemente dalle norme che si riferiscono alla cubatura degli alloggi. Lo stesso si dica per quelli americani. Invece l'articolo 11 dell'*Immigration Act, 1906* del Canada, vuole che ogni nave diretta ai porti di questo Dominio non imbarchi più di una persona (compreso l'equipaggio) per ogni due tonnellate di registro.

« A questo pensavo anche leggendo l'ultima relazione del nostro Commissariato sui servizi dell'emigrazione (v. *Bollett. emigrazione 1908*, pag. 1003).

« Se poniamo il coefficiente 1 sia da 10 a 11 miglia di velocità oraria come da 2 a 3 tonnellate di quota individuale, avremo per il *Prinzess Irene* con miglia 14.69 di velocità oraria e tonnellate 5.12 di quota individuale, la caratteristica  $(5 + 4) : 2 = 4.5$ . Per il *Cedric* che ha uno spostamento di 21,130 tonnellate (nette 13,530), la caratteristica sarà  $(6 + 5) : 2 = 5.5$ . Per un piroscafo di 5200 tonnellate con 1500 passeggeri (compresi gli emigranti), 100 persone di equipaggio e 13 a 14 miglia di velocità, sarà uguale a 3 ».

Però il regolamento 20 maggio 1897 sulle navi addette al trasporto dei passeggeri stabilisce che siano da considerare come tali i bastimenti « i quali imbarchino più di un passeggero per ogni 50 tonnellate di stazza netta ».

La legge canadese non specifica quali ponti possano essere adibiti per abitazione degli immigranti né quanto spazio libero debba ad essi essere riservato sui ponti scoperti. Sotto questi punti la disciplina del trasporto dei passeggeri per mare è dunque regolata nel Canada soltanto dalle leggi inglesi. Del resto, come si è visto, le norme inglesi in riguardo allo spazio assegnato ai passeggeri di corridoio sono più complesse di quelle canadesi in quanto che, tenuto conto di quello occupato dai refettori e da altri locali sussidiari eventuali che la legge canadese non esclude dal computo dell'area destinata ai passeggeri medesimi e neppure considera, esigono una quantità maggiore di area libera. Perciò anche sotto questo punto

di vista occorre certo attenersi nel Canada alle disposizioni inglesi senza discostarsi dalla legge canadese per quanto riguarda la proporzione fra il numero dei passeggeri imbarcati e il tonnellaggio della nave.

Le norme adottate in Inghilterra dal 1° gennaio 1908 indicano come « ponte inferiore per passeggeri » (*lowest passenger deck*) il primo ponte situato al disotto della linea di galleggiamento, vietano di trasportare passeggeri sui ponti ad esso inferiori e lo ammettono per i ponti superiori convenientemente arredati. Questo modo di riferimento nell'enumerazione dei ponti abitabili ha posto riparo alla difficoltà che si incontrava sui bastimenti moderni quando si voleva stabilire quale fosse il ponte di coperta che in tutte le antiche leggi è indicato come piano di riferimento della nave. E fu da questa innovazione che gli Stati Uniti trassero occasione per modificare la legge del 1882 sul trasporto dei passeggeri per mare, adottando nella leggina del 19 ottobre 1908 la nomenclatura del nuovo regolamento inglese. Con ciò dettero anche soddisfazione alle compagnie di navigazione le quali sostenevano appunto che la vecchia legge era assurda poichè permetteva di imbarcare passeggeri di corridoio solo sul ponte principale (*main deck*), inteso come tale il ponte di coperta, e sui primi due ponti ad esso sottostanti — norma seguita anche dall'articolo 42 della legge 20 febbraio 1907 sull'immigrazione degli Stati Uniti — mentre sui grandi bastimenti moderni si possono ragionevolmente imbarcare passeggeri su più di tre ponti. Anzi sui vecchi bastimenti troppe volte il secondo corridoio è povero d'aria e completamente privo di luce naturale, mentre molti bastimenti moderni hanno più di due corridoi ben illuminati e ventilati.

L'articolo 98 del nostro regolamento 10 luglio 1901 sull'emigrazione dice che « sui piroscafi destinati a viaggi di lunga navigazione è permesso alloggiare emigranti sì nel primo corridoio (superiore) che nel secondo, immediatamente sottostanti alla coperta ». E poichè si riconobbe come su molti piroscafi moderni sia quasi impossibile stabilire quale è il ponte di coperta, le parole « alla coperta » furono in detto articolo sostituite con le parole « al ponte principale » e fu pure stabilito che « è permesso di alloggiare emigranti entro spazi chiusi esistenti immediatamente al disopra della controcoperta, della coperta di manovra, del ponte tenda e simili » e che « nei piroscafi così detti a più ordini di ponti nei quali il ponte principale sia quello più elevato, sarà permesso di alloggiare emigranti sulle sovra costruzioni esistenti al disopra del predetto ponte principale », tutto ciò quando con regio decreto 14 marzo 1909 furono apportate varie modifiche al medesimo regolamento. Ma tutto ciò nella

applicazione pratica, dato lo scopo di queste disposizioni, non poteva riuscire di grande giovamento e non elimina i dubbi e può dar luogo tuttavia a controversie simili a quelle suscitate dall'articolo 42 della legge americana 20 febbraio 1907 nato quando la nomenclatura ricavata dalla legge del 1882 non era più in armonia coi progressi del tempo. Per « ponte principale » si suole intendere quello che più di tutti serve a tenere insieme le varie parti del bastimento, quello cioè che ha la maggiore importanza pel costruttore, e talora non è di facile individualizzazione. Ma ciò non riguarda che assai indirettamente l'abitabilità dei locali di bordo la quale potrebbe invece essere convenientemente valutata in modo facile secondo proposta formulata dal regio commissario viaggiante in servizio di emigrazione sul piroscalo *Cedric* con rapporto in data del 2 marzo 1908, ove come piano di riferimento principale della nave fosse assunto il primo ponte costruito al disopra della linea di massima immersione, che separa l'opera viva dall'opera morta e che potrebbe essere denominato *ponte maestro*.

Sui ponti scoperti le norme adottate dalla Gran Bretagna e subito dopo dagli Stati Uniti nel 1908 dispongono che debba essere riservato ai passeggeri uno spazio « di passeggiata » corrispondente a circa metri quadrati 0.46 per persona, il che equivale a quanto stabilisce l'articolo 99 del nostro regolamento secondo cui « ad ogni emigrante deve corrispondere uno spazio di almeno metri quadrati 0.45 di area libera del ponte scoperto. . . ».

La legge canadese non contiene disposizione alcuna riguardo alla refezione dei passeggeri. Quella americana del 1882 stabilisce che per tutti sian provvedute adatte tavole da pranzo con i relativi sedili ma, come è noto, questa disposizione viene scrupolosamente rispettata soltanto sulle linee che partono dai porti inglesi e germanici, mentre viene invece rispettata pochissimo sulle linee del Mediterraneo ove sulla maggior parte dei piroscali esistono poche tavole pieghevoli per mostra e i passeggeri di corridoio sono obbligati a consumare i pasti con vilissime stoviglie poggiate sul ponte, cioè sul pavimento. . . .

La legge sull'immigrazione canadese non contiene disposizione alcuna riguardo alle infermerie di bordo. Però il regolamento canadese di sanità marittima o quarantena (*Quarantine regulations, 1907*) stabilisce che i bastimenti provvisti di due infermerie, una per gli uomini e una per le donne, situate sul ponte superiore (*upper deck*) e ventilate non dalla porta solamente ma anche dal disopra, quando abbiano avuto dei casi di malattia infettiva durante la traversata, possano essere ammessi « in pratica » dopo avere sbarcati gli ammalati, senza essere trattenuti per le

disinfezioni a cui debbono essere sottoposti in simile contingenza i bastimenti provvisti di infermerie (1).

Lo stesso regolamento consiglia ai bastimenti che trasportano merci di provvedere a ciò che per mezzo di una conduttura larga 30 centimetri si possa penetrare coi suffumigi fino al fondo di essi.

La vigente legge canadese sull'immigrazione vieta che nei locali destinati ai passeggeri di terza classe o di corridoio sia stabilita un'osteria (*bar*) o un altro posto qualsiasi per la vendita di liquori alcoolici come pure vieta a tutto il personale di bordo di dar loro liquori alcoolici in qualsiasi altro modo salvo che per prescrizione medica (art. 59, n. 3). Le relative contravvenzioni sono punite con un'ammenda che nel primo caso va da 50 a 500 scudi e nel secondo da 10 a 50. Queste disposizioni non esistevano nella legge del 1906, ora abrogata, e altro non rappresentano che uno dei tanti conati di scarsa efficacia con cui l'America settentrionale tenta di far argine ad un vizio dilagante fra le popolazioni anglosassoni e all'abbrutimento che ne deriva. Il nostro regolamento invece ammette che a bordo sian vendute bevande spiritose agli emigranti previo consenso del regio commissario viaggiante e secondo le tariffe fissate dall'ispettore dell'emigrazione del porto di partenza. Ma l'alcoolismo è un male quasi sconosciuto fra i nostri emigranti. Il nostro popolo vitupera gli alcoolisti per convinzione propria senza bisogno di leggi ostili ai bevitori. Perciò gli italiani si lasciano trascinare assai raramente dal vizio del bere e solo dopo diversi anni di residenza nell'America settentrionale ve ne sono alcuni che finiscono coll'imitare le basse abitudini di tanta gente del paese, e si abbandonano alle perniciose seduzioni del più velenoso fra gli alcoolici, il *whisky* di cui esiste una qualità molto rinomata che è prodotta dal Canada.

Due lunghi articoli poi della nuova legge canadese sull'immigrazione vietano a chiunque di adescare un immigrante di sesso femminile nel proprio alloggio di bordo, e di introdursi se non con l'autorizzazione del capitano nei locali assegnati ai passeggeri di sesso femminile (art. 57), con obbligo da parte del capitano di tenere affisse tali disposizioni nei vari locali di bordo (art. 58). Tutto ciò ha valore, secondo è specificato negli articoli medesimi, solo quando i bastimenti si trovano in acque canadesi, restrizione che non trova riscontro in alcun altro articolo di questa stessa e di ogni altra legge riguardante i piroscafi che trasportano immigranti, ma è naturalmente sempre sottintesa ed implicita. Il fatto di trovarla qui particolarmente specificata non può esser derivato se non

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti, ecc.* già citata: pag. 236.

dal fatto che l'autonomia canadese è limitata agli interessi di carattere interno. Del resto alle norme relative all'assetto interno dei bastimenti, benchè abbiano valore solo quando questi si trovano nelle acque dei paesi da cui sono dettate, debbono i bastimenti medesimi per necessità di cose sottomettersi già prima di lasciare il paese da cui provengono, mentre uno straniero non può in massima essere chiamato a rispondere penalmente di un fatto commesso in territorio estero e quivi talora non considerato come reato.

La legge del 1906 conteneva già la proibizione per chiunque a bordo di adescare immigranti di sesso femminile nel proprio alloggio e conteneva anche la proibizione per chiunque di introdursi senza autorizzazione del capitano nei locali assegnati alle stesse immigranti di sesso femminile (art. 43). Questa seconda proibizione in base alla nuova legge è stata logicamente estesa a tutti indistintamente i locali assegnati alle donne anche se non immigranti, mentre la prima non è stata modificata. Evidentemente il fatto di una donna la quale si lascia adescare in un locale che non è quello assegnatole, deve essere considerato con diverso criterio quando si tratta di una passeggera di classe superiore invece di una emigrante la quale può esser facilmente intimidita.

Le contravvenzioni ai due or detti divieti commesse da « persone impiegate a bordo » eran punite dalla vecchia legge con un'ammenda equivalente al salario da esse percepito durante la traversata, e dalla nuova son punite con un'ammenda non superiore a 25 scudi. Questa stessa pena è inflitta anche al capitano che permette a un suo dipendente di entrare senza legittimo motivo nei locali assegnati alle donne immigranti, disposizione che nella vecchia legge si riferiva a tutti indistintamente i locali abitati da immigranti, quindi anche a quelli abitati da uomini. Questo divieto generico sussiste negli Stati Uniti in base allo articolo 7 della legge 2 agosto 1882, che commina ai contravventori l'ammenda estensibile fino a 100 scudi, e deve esser tenuto affisso, in base allo stesso articolo sotto pena della stessa ammenda, nei vari locali di bordo. La stessa affissione era prescritta anche dalla legge canadese del 1906 ed è prescritta, come si è detto già, anche da quella del 1911. In ambedue rimane stabilita per i contravventori la stessa ammenda di 100 scudi. E in ambedue rimane stabilito che l'ufficiale di immigrazione dirigente del porto di arrivo debba ispezionare ogni bastimento per accertare l'esecuzione delle prescritte affissioni, disposizione questa che non è data in modo altrettanto tassativo per nessuno degli altri accertamenti da farsi a bordo, cosa che dimostra come le speciali disposizioni disciplinari ora accennate siano considerate sommamente importanti. Esse

hanno del resto un'origine abbastanza lontana, poichè formano il contenuto della leggina con cui il Parlamento degli Stati Uniti nel 1860 modificò la legge del 1855 sul trasporto dei passeggeri per mare. In base ad essa i marinai ed altri impiegati dei bastimenti americani che durante un viaggio di mare avessero avuto rapporti illeciti con una donna o l'avessero a tal fine adescata, erano puniti con la condanna alla prigione estensibile fino ad un anno e coll'ammenda estensibile fino a 1000 scudi. Come si vede, da allora in poi i legislatori sono divenuti più indulgenti. Disponeva pure la stessa leggina che i marinai e gli altri impiegati dei bastimenti che trasportano immigranti negli Stati Uniti non potessero introdursi senza giustificato permesso nei locali destinati a detti immigranti, la quale disposizione, come si è detto, sussiste ancora nella legge del 1882.

Saggia disposizione è quella di esigere che i rapporti fra passeggeri emigranti e persone dell'equipaggio abbiano ad essere trattenuti entro i limiti della più ristretta necessità, tanto più che troppo spesso gli equipaggi comprendono individui che durante la traversata procurano di sfruttare e taglieggiare gli emigranti in ogni modo possibile, e si aggirano nei dormitori mercanteggiando su ogni sorta di cose e facendo commercio clandestino di viveri con danno amministrativo del vettore. La disciplina degli equipaggi del resto riveste tali caratteri d'importanza che nessuna disposizione atta a rinsaldarla è mai di troppo. E chi conosce le interessanti relazioni pubblicate dal nostro Commissariato sui noli massimi pel trasporto degli emigranti avrà notato certamente che i grandi disastri marittimi dei tempi più recenti sono avvenuti su piroscafi appartenenti, benchè ottimi per costruzione ed allestimento, alla categoria di quelli più noti per la cattiva disciplina dei loro equipaggi.

Saggie quindi purchè efficaci, pratiche e rispettate sono quelle speciali disposizioni che hanno per scopo di prevenire e di reprimere rigorosamente e prontamente, come è detto nel nostro regolamento sull'emigrazione, « gli atti contro il buon costume » (articolo 160, n. 17). In base allo stesso regolamento le donne a bordo debbono essere « alloggiate in locali separati per mezzo di solide paratie da quelli in cui alloggiano gli uomini » (articolo 107) e « sì di notte come di giorno, all'infuori dell'ora in cui si deve fare la pulizia dei locali, nessuna persona estranea deve introdursi nello scompartimento riservato alle donne ». « Per eccezione sui piroscafi nei quali i locali di alloggio, in tutto o in parte, sono ripartiti in grandi camerini contenenti un numero ristretto di cuccette », purchè « le condizioni igieniche e di alloggio non siano in nulla inferiori a quelle generali stabilite per gli emigranti » è « in facoltà delle Com-

missioni di visita di permettere che i camerini stessi siano occupati da gruppi di famiglie ».

In base alla vigente legge 2 agosto 1882 degli Stati Uniti sul trasporto dei passeggeri per mare, i piroscafi debbono avere locali d'alloggio per famiglie, locali d'alloggio per uomini soli e locali d'alloggio per donne sole — possono provvedersi delle doppie cuccette per essere occupate da due coniugi — i locali per uomini soli (di età superiore ai 14 anni) debbono essere situati nella parte anteriore del bastimento, separati dagli altri mediante paratie resistenti — i locali per le donne non maritate debbono essere separati dagli altri con paratie ben costruite, munite di aperture di comunicazione fatte in modo da potersi chiudere ed assicurare — e in ogni modo *i membri di una stessa famiglia non debbono essere tenuti separati senza il loro consenso*. Quest'ultima disposizione, la quale esiste del resto anche nel *Merchant Shipping Act*, 1894 (alleg. XI) della Gran Bretagna, è certamente la più saggia di tutte, la più pratica e la più logica di quante possono essere escogitate dai difensori meglio assennati della morale. Difatti nessuna tutela, nessuna vigilanza esercitata sulla donna può essere più efficace e più amorevole di quella che spetta come dovere e come diritto inalienabile al padre, al marito, al fratello.

Sui piroscafi che esercitano il traffico dell'emigrazione nell'Europa settentrionale sono sempre imbarcate delle speciali cameriere qualificate coll'adattatissimo appellativo di « matrone », le quali sono addette al servizio delle donne emigranti. Questa opportunissima costumanza non esiste da noi e i nostri regolamenti non contengono per ora alcuna prescrizione al riguardo benchè il colonnello dott. Montano da lungo tempo, cioè fin da quando ebbe ad assumere per primo la carica di medico capo del servizio di emigrazione, ne abbia fatto la proposta. Ai locali abitati dai nostri emigranti, anche se di sesso femminile, sono addetti, a norma del regolamento per l'esecuzione della legge sull'emigrazione (articolo 109), quei « capi stiva », che il regio commissario viaggiante sul piroscavo *Cedric*, con rapporto in data 2 marzo 1908, proponeva si dovessero invece chiamare « famigli », pensando che così « incomincierebbero forse a capire quali sacrosanti doveri abbiano verso gli emigranti ». Vero è che ai locali abitati dalle donne sono in generale destinati i « capistiva » più vecchi, ma è anche vero che i vecchi sono spesso più . . . intraprendenti dei giovani. In ogni modo il « capo stiva » maschio o femmina non ha la possibilità di accudire ai bisogni di tutte le nidiate di bambini che le nostre emigranti conducono seco. Esse hanno bisogno dell'aiuto e dell'assistenza continuata dei loro uomini ed è cosa ipocritamente assurda pretendere che ne siano private durante la traversata come vor-

rebbero, non certo in omaggio ai nostri regolamenti che non dicono nulla di simile, coloro che intenderebbero seguire le peggiori tradizioni del tempo in cui il trasporto dei nostri emigranti per mare non era sottoposto ad alcuna vigilanza.

E certo che son più adatti per famiglie i locali ripartiti in camerini che non i grandi cameroni. Perciò su tutti i bastimenti che esercitano il traffico dell'emigrazione in Inghilterra buona parte dei locali per i passeggeri di corridoio sono appunto ripartiti in camerini, mentre da noi in tutti o quasi tutti non si trovano che cameroni. La cosa destò particolare interesse nella Commissione parlamentare americana presieduta dal senatore Dillingham. Nella relazione da essa presentata al Parlamento degli Stati Uniti il 13 dicembre 1909 viene distinta come « terza classe di nuovo tipo » quella quasi conforme alla seconda classe, sistemata in camerini, che è in uso su quasi tutti i transatlantici dell'Europa settentrionale: come « terza classe di vecchio tipo » quella sistemata in corridoi a guisa di cameroni che è in uso sui transatlantici del Mediterraneo. E la Commissione si dichiara decisamente favorevole al nuovo tipo, criticando gli inconvenienti riscontrati nelle terze classi di vecchio tipo, cioè l'agglomeramento dei passeggeri e dei bagagli nelle cuccette, la impossibilità per i passeggeri di svestirsi e di curare la pulizia personale, la meschinità delle coperte, la poca pulizia che generalmente si osserva nei corridoi, la ristrettezza degli spazi liberi in coperta, la impraticabilità della coperta stessa durante i cattivi tempi, la mancanza o la scarsa capacità e comodità dei lavatoi e dei refettori, la cattiva distribuzione dei cibi, la mancanza di riguardi e di considerazione per i passeggeri da parte del personale di servizio. Il vecchio tipo di terza classe nel suo insieme rappresenta, agli occhi di essa Commissione, un tale groviglio che non può essere paragonato a nulla di quanto può accader di osservare a terra e la cui esistenza non è giustificata neppure dal fatto che rappresenta un ambiente in cui si vive solo temporaneamente, mentre il corpo vi trova troppe cause di indebolimento e vi si trova esposto al contagio di troppi germi malefici. La Commissione si preoccupa anche perchè tutto ciò può parere un prologo alla vita d'America e ingenerare negli immigranti poco rispetto per le istituzioni americane. Ammette che vi hanno alcuni i quali sostengono che i grandi dormitori sono meglio ventilati e sono preferiti da alcuni emigranti dell'Europa meridionale e occidentale, ma dubita della verità di questa affermazione, e non ha torto perchè, in riguardo almeno agli emigranti italiani indipendentemente dall'azione dei nostri regolamenti e dei vettori, la verità è precisamente il contrario. E l'affermazione comune che i vettori non possono concedere migliori adat-

tamenti e più ampie comodità sia perchè non sarebbero apprezzati dagli emigranti, sia perchè non lascierebbero sufficiente margine di profitto, non ha alcun valore, a giudizio della Commissione, di fronte al fatto che il nuovo tipo di terza classe è stato già adottato, e non per filantropia e carità, su parecchie linee.

Il nuovo tipo di terza classe, a giudizio sempre della Commissione suddetta, offre in generale migliori condizioni di pulizia, maggiori comodità per i bagagli e per il vestiario, un maggior isolamento delle famiglie, quindi una maggiore intimità loro specialmente cara e maggiori comodità di refettori e di sale di convegno, migliori stoviglie per i pasti, più rigorosa disciplina e regolarità di servizio, maggiore considerazione per i passeggeri da parte del personale di servizio. Concludendo la Commissione dichiara che il nuovo tipo di terza classe presenta, in complesso, quanto è dato ragionevolmente di esigere.

Accanto alle sovraesposte, poche ma caratteristiche disposizioni riguardanti l'assetto e la disciplina interna dei bastimenti che trasportano immigranti, la legge canadese sull'immigrazione ne contiene alcune altre destinate a tutelare gli immigranti nei frangenti dello sbarco e a impedire che sbarchino clandestinamente cioè senza sottoporsi all'esame prescritto.

Non è permesso al capitano, prima che sian trascorse ventiquattr'ore dall'arrivo del bastimento in porto, di toglier da posto le cuccette e gli altri arredi destinati ad uso degli immigranti ovemai questi non possano sbarcare subito per mancanza di alloggio a terra o di immediate comunicazioni coll'interno del paese, casi in cui hanno appunto il diritto di restare a bordo col proprio bagaglio fino a ventiquattr'ore di tempo (art. 60). Questa disposizione pur avendo per scopo la protezione degli immigranti, agevola l'opera degli ispettori incaricati di esaminarli. Però attualmente rappresenta più che altro una semplice garanzia che può tornar utile in qualche caso eccezionale, mentre ordinariamente gli immigranti, quando il bastimento non arrivi in ora troppo avanzata della sera, appena è in porto, vengon subito messi a terra e nei porti principali esistono appositi fabbricati per l'esame a cui debbono essere sottoposti e ricoveri in cui a termini della stessa legge (art. 63) possono aspettare il momento di proseguire il viaggio per l'interno. La legge americana più brevemente dice presso a poco la stessa cosa, cioè che ogni straniero in arrivo per via di mare deve essere esaminato prontamente, a bordo oppure in altro luogo a ciò destinato e in ora determinata (art. 16).

I passeggeri secondo la legge canadese debbono essere sbarcati a

cura del capitano nel luogo designato dall'ufficiale di immigrazione dirigente, col loro bagaglio e franchi d'ogni spesa (art. 61). Nessuna disposizione consimile si riscontra nella legge americana la quale invece avverte che il vettore e il capitano nulla possono esigere dagli immigranti respinti a titolo di rimborso delle spese a cui dà luogo la loro detenzione. Però anche negli Stati Uniti lo sbarco degli immigranti e dei loro bagagli, il quale del resto è ordinariamente praticato con mezzi dello Stato a cura degli uffici di immigrazione, avviene sempre gratuitamente. Anche il nostro regolamento per l'esecuzione della legge sull'emigrazione non conteneva originariamente alcuna tassativa disposizione circa le spese di sbarco degli emigranti nei porti di destinazione. Ora, mercè le modificazioni introdotte con regio decreto 11 dicembre 1902, dice che « il biglietto d'imbarco dà diritto all'emigrante d'essere messo a terra col proprio bagaglio nel porto di destinazione a spese del vettore » (art. 75). Questa disposizione però sarebbe stata incompleta se non si fosse disposto onde anche i passeggeri di corridoio che arrivano in Italia abbiano il diritto di sbarcare coi propri bagagli gratuitamente, poichè sarebbe strano che noi esigessimo all'estero per i nostri passeggeri quello che noi ad essi non accordiamo. Eppure per un certo tempo è avvenuto proprio questo, che il nostro regolamento imponeva ai vettori di sbarcare gratuitamente i nostri emigranti nei porti esteri, ma non di sbarcare gratuitamente nei porti italiani i rimpatrianti, i quali erano soggetti a spese di sbarco che ebbero a destare i ripetuti lamenti da parte di non pochi ufficiali della regia Marina imbarcati in servizio di emigrazione (1). Ma lo stesso regolamento fu nuovamente modificato con regio decreto 14 marzo 1909 il cui articolo 20, riferendosi agli emigrati italiani che rimpatriano, dice che « allo sbarco nei porti di arrivo dei passeggeri di terza classe o di classe equivalente e dei bagagli deve essere provveduto, secondo le norme stabilite dal Commissariato, a cura e a spese del vettore o del capitano se si tratti di nave non iscritta su patente di vettore ».

A norma della vigente legge canadese il vettore che lascia sbarcare ana qualsiasi persona in ora e località diversa da quella stabilita dal competente ufficiale di immigrazione è punito con l'ammenda da 20 a 500 scudi per ciascuna persona così sbarcata (art. 25) e il capitano è punito con l'ammenda da 20 a 100 scudi per ogni passeggero a cui permetta di sbarcare, sia pure nella località stabilita, prima di averne otte-

(1) V. Circolare n. 95 del R. Commissariato dell'emigrazione, in data 22 febbraio 1904.

nuto il consenso dallo stesso funzionario (art. 52). E il pilota che, avendo conoscenza di cotali sbarchi irregolari avvenuti dal bastimento che egli ha pilotato, appena giunto in porto non ne fa rapporto a detto funzionario, è punito con l'ammenda da 10 a 100 scudi per ogni passeggero così sbarcato (art. 54). La vecchia legge comminava al capitano un'ammenda fissa di 20 scudi per ogni passeggero che non fosse stato sbarcato nel luogo stabilito dalle competenti autorità (art. 54) e di 40 scudi per ogni passeggero che non fosse stato sbarcato col proprio bagaglio gratuitamente (art. 53). Tali contravvenzioni non sono invece punite dalla legge attuale con una pena speciale, per cui ricadono sotto la sanzione dell'articolo 78, analogo al 64 della legge abrogata, il quale commina fino a 100 scudi d'ammenda per ogni contravvenzione generica alla stessa legge.

La vecchia legge comminava al capitano che appena arrivato non avesse consegnato all'ufficiale dirigente del servizio di immigrazione un elenco esatto dei passeggeri, cioè il « manifesto » conforme alle prescrizioni regolamentari, un'ammenda di 20 scudi per ogni giorno di ritardo nella consegna di detto documento, di 8 scudi per ogni nome di passeggero omissso nell'elenco medesimo (art. 47) e di 20 a 100 scudi per ogni nome riguardo a cui fossero in esso contenute false indicazioni (art. 50). In base alla nuova legge il capitano è punito con l'ammenda da 20 a 100 scudi sia se non consegna il « manifesto » subito, senza ritardo, appena arrivato in porto, sia per ogni omissione o falsa indicazione che in esso si incontra (art. 49 e 50). Però era più logico l'applicare in caso di falso una pena maggiore. Vero è che in caso di falso si può applicare la legge comune, sicchè pare che nella legge sull'immigrazione tale caso sia stato specificamente previsto unicamente per maggior garanzia, supponendosi che talora possa appunto sfuggire all'azione della legge comune.

I moduli prescritti (1) per la compilazione dei « manifesti » vengono rilasciati alle compagnie di navigazione gratuitamente.

La vecchia legge non estendeva l'obbligo del « manifesto » ai bastimenti in partenza dal Canada. La nuova legge invece stabilisce che i capitani di questi bastimenti debbano, al ritorno, consegnare all'ufficiale di immigrazione dirigente del porto di partenza il « manifesto » cioè l'elenco dei passeggeri così partiti dal Canada. In caso di contravvenzione a questa disposizione vanno soggetti alla stessa pena stabilita per quelli che non consegnano il « manifesto » d'arrivo. Però i bastimenti diretti a Terranova e agli Stati Uniti possono ottenere dal Ministero o dal

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti*, ecc. già citata: pag. 220.

sopraintendente dell'immigrazione la dispensa dall'obbligo ora detto (articolo 51).

Una nota illustrativa del disegno di legge da cui la nuova legge approvata il 4 maggio 1910 trae origine diretta, spiegava nel seguente modo la nuova disposizione con cui l'obbligo del « manifesto » è stato esteso anche ai bastimenti in partenza dal Canada.

« Ciò per far sì che gli ufficiali di immigrazione possano vigilare « tanto sull'emigrazione del Canada quanto sull'immigrazione, cosa opportuna sotto molti punti di vista. Si spende denaro, per esempio, per « incoraggiare l'immigrazione desiderata dalla Gran Bretagna, tanto dal « dicastero dell'immigrazione direttamente quanto dall'Esercito della Salvezza e agenzie consimili indirettamente. Attualmente non esiste il « modo per determinare con esattezza quanti immigranti così introdotti « nel Canada ritornano poi nella Gran Bretagna. Questa disposizione « gioverà anche a tener conto dell'andare e venire degli immigranti « asiatici. Le informazioni richieste in base ad essa possono essere date « facilmente da ogni passeggero all'atto in cui fa acquisto del biglietto, « essendo esse limitate alla domanda della nazionalità, del sesso e del « porto di destinazione ».

In base allo stesso disegno di legge la consegna del « manifesto » per i bastimenti in partenza avrebbe dovuto aver luogo prima di detta partenza. E che dovesse invece aver luogo al ritorno fu dalla Camera stabilito in esito a proposta del ministro dell'interno on. Oliver, il quale, durante la discussione del relativo articolo 51, disse quanto segue :

« Le compagnie di navigazione obiettano in riguardo a questa disposizione che il manifesto non è completo finchè il bastimento non è già « partito, per cui l'esigere che il manifesto sia completato per modo da « poterlo consegnare all'ufficiale di immigrazione prima della partenza del « bastimento, ritarderebbe indebitamente la partenza. Questa disposizione « ha unicamente per scopo di tener conto delle persone che escono « dal paese per farne il riscontro al ritorno, e si propone che il manifesto abbia ad essere consegnato nel viaggio di ritorno.....

« Lo scopo principale non riguarda i passeggeri dell'Atlantico ma quelli « del Pacifico. Si hanno delle difficoltà nell'identificare gli asiatici, che « chiedono di essere ammessi come passeggeri di ritorno, e ci occorre « avere una notazione degli asiatici che partono per poter meglio fare « il riscontro di quelli che arrivano e affermano che son di ritorno nel « Canada. Realmente è in riguardo a questo traffico che desideriamo detta « disposizione ».

A questo punto l'onorevole Jameson intervenne nella discussione con le seguenti osservazioni:

« Non crede il ministro che come questa disposizione è diretta contro  
 « le compagnie di navigazione del Pacifico, così debba applicarsi anche  
 « alle compagnie di navigazione dell'Atlantico? Ora benchè questa non  
 « sia forse l'occasione opportuna nè il momento, voglio dire qualche cosa  
 « intorno al traffico dei passeggeri esercitato fra i nostri porti marittimi  
 « e i porti americani. Attualmente i bastimenti che trafficano fra questi  
 « porti sono sovraccarichi a tal punto che li ritengo positivamente mal-  
 « sicuri. Sono sovraccarichi a tal punto che la gente a bordo non può  
 « essere sistemata convenientemente e un giorno o l'altro accadrà qualche  
 « disastro serio con gran perdita di vite. Queste compagnie debbono avere  
 « una licenza, io credo, che limita il numero dei passeggeri che sono auto-  
 « rizzate a trasportare. Ma esse non dichiarano il numero dei passeggeri  
 « che trasportano e il giorno dopo che han lasciato la banchina si legge  
 « nei giornali che il tal bastimento ha lasciato il tal porto del Canada per  
 « il tal porto degli Stati Uniti, esempigrazia con 500 cassette di gam-  
 « beri (1) e circa 600 passeggeri. M'è stato riferito che quando sono presso  
 « a raggiungere il numero limitato di passeggeri che sono autorizzati a  
 « trasportare, contano solo all'ingrosso uno ogni cinque passeggeri che  
 « vanno a bordo. Così i bastimenti sono sovraccarichi al punto non solo  
 « da causare disturbo ai passeggeri, ma anche da costituire elemento di  
 « pericolo grave che con ogni probabilità cagionerebbe la perdita di alcuni  
 « passeggeri. Forse questo è argomento di competenza del dicastero della  
 « Marina, ma qualunque sia il dicastero cui appartiene si dovrebbe ba-  
 « dare perchè, quando un bastimento ha a bordo il numero dei passeggeri  
 « che è autorizzato a trasportare, non ne possa imbarcare più. Attual-  
 « mente gli ufficiali chiudono un occhio malgrado le disposizioni di legge,  
 « e vi è molto malcontento nel pubblico viaggiante il quale teme che  
 « debba accadere qualche accidente grave . . . . L'articolo in discus-  
 « sione dovrebbe soddisfare alle condizioni di cui ho parlato. Invece non  
 « dubito che le compagnie di navigazione domanderanno ed otterranno  
 « tante esenzioni dalle prescrizioni di detto articolo che ne andrà di  
 « mezzo la sicurezza del pubblico viaggiante. Il ministro dovrebbe por-  
 « mente a ciò e vorrei che facesse ulteriori indagini in materia. Si con-

---

(1) *Lobsters*. Questo appellativo nell'uso comune vale anche per " imbecille „: quindi è qui usato con senso d'ironia atto a destare l'ilarità degli ascoltatori. Nei resoconti ufficiali delle discussioni parlamentari canadesi non si trovano però indicati i segni d'ilarità, di approvazione o altri a cui l'assemblea eventualmente si abbandona.

« vincerebbe allora, come sono convinto io, della necessità di proteggere la vita di coloro che viaggiano su queste linee ».

A sua volta il ministro rispose nei seguenti termini:

« Questa legge si riferisce all'immigrazione, non alla navigazione. Necessariamente le due cose talora si compenetrano reciprocamente. Poichè il traffico fra le provincie marittime e gli Stati della Nuova Inghilterra non è un traffico immigratorio, i bastimenti adibiti a questo traffico sono esonerati dalle disposizioni dell'articolo in discussione..... Le circostanze rilevate dal mio onorevole amico sono di competenza del dicastero della marina. Quivi deve cercare il rimedio per tali circostanze e non nel disegno di legge relativo all'immigrazione ».

Effettivamente lo scopo del « manifesto » è diverso per gli effetti della disciplina dell'immigrazione e per gli effetti della disciplina del trasporto dei passeggeri per mare, in riguardo a cui non risponde del resto a una necessità tecnica sibbene alle esigenze di carattere più generale di pubblica sicurezza. Ma queste esigenze non sono attualmente salvaguardate abbastanza. Ed alle giuste considerazioni esposte a questo proposito dall'onorevole Jameson conviene aggiungere che la necessità di esigere imprescindibilmente che i bastimenti non partano senza aver prima depositato nelle mani delle competenti autorità un elenco completo ed esatto di tutte le persone imbarcate, deriva anche dal fatto che se la susseguente navigazione è turbata da un disastro, le necessarie indagini relative agli scomparsi non sono possibili senza il « manifesto ». Anche nei più recenti disastri marittimi la mancanza o manchevolezza degli elenchi dei passeggeri cioè dei « manifesti » depositati in porto prima di partire dai bastimenti naufragati, è stata causa di molte difficoltà nello stabilire le perdite avvenute, difficoltà da cui sono sempre turbati oltre agli umani sentimenti anche molti interessi. E le pubbliche autorità che si trovano alle prese con queste difficoltà quando non riescono ad accertare sollecitamente le conseguenze dei disastri avvenuti in mare, sono accusate d'incapacità anche da coloro che più brontolano quando sono invitati a dare informazioni necessarie per motivi di ordine pubblico.

La legge sull'immigrazione canadese non dice se il « manifesto » prescritto per i bastimenti in arrivo deve essere compilato prima che lascino i rispettivi porti di provenienza ed ammette perciò implicitamente che possa esser fatto dopo, cioè in navigazione, come quello prescritto per i bastimenti in partenza. La legge sull'immigrazione americana invece stabilisce che il « manifesto » per i bastimenti che arrivano negli Stati Uniti debba esser « fatto al momento e nel luogo d'imbarco » degli stranieri trasportati da detti bastimenti. In quanto ai bastimenti che partono dagli

Stati Uniti prescrive che i rispettivi capitani o padroni debbano consegnare al ricevitore doganale prima della partenza un elenco completo dei passeggeri imbarcati, però « in caso di bastimenti che compiono viaggi « regolari per i porti degli Stati Uniti, il Commissario generale dell'immigrazione, previa approvazione del Ministero del Commercio e del Lavoro, può concedere, quando lo reputi opportuno, che detti elenchi « dei passeggeri in partenza sian consegnati più tardi » (art. 12). E le norme di statistica allegate al regolamento per l'esecuzione di detta legge americana stabiliscono che « i manifesti degli stranieri in partenza debbono essere consegnati ai ricevitori doganali entro sessanta giorni dalla partenza di un bastimento da un porto degli Stati Uniti. Il ricevitore doganale consegnerà poi gli stessi manifesti all'ufficiale dirigente del servizio di immigrazione del medesimo porto » (art. XXIX). In caso di contravvenzione l'ammenda è di 10 scudi per ogni omissione o irregolarità delle indicazioni prescritte per ciascun passeggero senza poter superare in complesso, per i bastimenti in partenza, 100 scudi.

Il fatto stesso che la consegna postuma del « manifesto » per i bastimenti in partenza dagli Stati Uniti è prevista da una norma di statistica, dimostra che la legge sull'immigrazione americana gli attribuisce un valore molto ristretto. Però anche la legge americana sul trasporto dei passeggeri per mare non attribuisce al « manifesto » sufficiente valore come elemento di controllo sulla sicurezza della navigazione e sull'ordine pubblico, poichè stabilisce soltanto che i capitani dei bastimenti in arrivo debbano consegnare al ricevitore doganale con le polizze di carico che gli vengono poi restituite, anche un elenco esatto di « tutti i passeggeri imbarcati in qualsiasi porto o località all'estero » (art. 9). Le disposizioni di detta legge sono applicabili ai bastimenti in partenza che imbarchino negli Stati Uniti passeggeri di corridoio, i quali non siano cioè di classe superiore (art. 12), ma ciò non significa che sia ad essi applicabile l'obbligo di consegnare al ricevitore doganale l'elenco dei passeggeri, che nella forma ora accennata riguarda soltanto quelli imbarcati all'estero. Nè risulta che per questi debba essere compilato prima della partenza dal luogo donde provengono. In ogni modo è per lo meno alquanto strano che la legge sull'immigrazione americana esiga che i bastimenti i quali trafficano nei porti degli Stati Uniti facciano all'estero quello che negli Stati Uniti non sono obbligati a fare, debbano cioè nei porti esteri compilare l'elenco dei passeggeri imbarcati prima di partire, e possano invece compilare dopo la partenza, cioè in navigazione, l'elenco dei passeggeri imbarcati nei porti degli Stati Uniti.

A rigor di logica ogni paese dovrebbe curare per conto proprio che

nessun bastimento parta dai suoi porti senza lasciarvi nelle mani delle competenti autorità un elenco completo ed esatto di tutte le persone imbarcate. Ed è inconcepibile che un bastimento possa mettersi in mare senza che si sappia con precisione chi porta con sé.

Il nostro regolamento 10 luglio 1901 sull'emigrazione all'articolo 150 fa obbligo al capitano di ogni piroscavo in partenza che trasporta emigranti, di presentare « in tempo utile » un elenco degli emigranti e dei passeggeri delle altre classi alla Commissione di visita definitiva composta dell'ispettore dell'emigrazione, di un medico di porto e del commissario viaggiante. Di questo elenco che deve essere redatto in conformità al modello regolamentare, la Commissione si vale « per controllare l'identità delle persone che le passano davanti » durante la visita a cui, giusta l'articolo 148 dello stesso regolamento, deve sottoporre tanto gli emigranti di terza quanto i passeggeri delle altre classi « in conformità delle vigenti disposizioni ». Esso viene conservato dall'ispettore dell'emigrazione e deve concordare con il registro dei passeggeri tenuto in corrente a bordo.

L'articolo 150 ora detto corrisponde all'articolo 59 del regolamento 20 maggio 1897, il quale vige, come si è detto, per i bastimenti non autorizzati a trasportare emigranti che imbarchino più di un passeggero per ogni 50 tonnellate di stazza netta. Le Commissioni di visita per questi bastimenti sono composte di un ufficiale di porto, di un medico di porto e di un ispettore o commissario di pubblica sicurezza. Vero è che in pratica è ben raro che un piroscavo da passeggeri ne trasporti solo di quelli che la nostra legge non considera come emigranti. Del resto l'articolo 185 del regolamento sull'emigrazione estende ai capitani dei piroscavi in partenza non addetti al servizio dell'emigrazione l'obbligo di presentare all'ispettorato dell'emigrazione oppure all'ufficio di pubblica sicurezza, se nel porto di partenza non esiste detto ispettorato, un elenco dei passeggeri imbarcati. Lo stesso articolo prescrive altresì la presentazione dello stesso elenco per gli arrivi nei porti italiani di piroscavi addetti oppur no al servizio dell'emigrazione, provenienti da qualsiasi porto estero.

La legge sulla pubblica sicurezza fa obbligo agli albergatori di notificare giornalmente all'autorità di pubblica sicurezza l'arrivo e la partenza delle persone a cui danno alloggio per mercede (articolo 61). Non estende esplicitamente detto obbligo ai capitani dei bastimenti che trasportano passeggeri; e si potrebbe intendere che sia ad essi implicitamente esteso per il fatto che i bastimenti danno ai passeggeri medesimi alloggio per mercede. In ogni modo sta di fatto che nella pratica, indipendentemente

da quanto stabiliscono i regolamenti sulla marina mercantile e sull'emigrazione, le autorità di pubblica sicurezza esigono dal capitano di ogni piroscalo che arriva nel Regno la consegna di un elenco dei passeggeri imbarcati. Questi elenchi rilasciati dai bastimenti in arrivo, a causa appunto della indeterminatezza delle disposizioni in base a cui vengono richiesti, sono generalmente molto scorretti sicchè poco affidamento si può fare sulle indicazioni in essi contenute benchè in questi ultimi tempi, in grazia di speciali disposizioni emanate dal Commissariato dell'emigrazione, sia stato posto notevole riparo a questo loro difetto che ha carattere, per così dire, costituzionale.

Gli elenchi rilasciati in base al regolamento sull'emigrazione dai bastimenti in partenza sono ordinariamente i più esatti perchè compilati sulla scorta dei passaporti dei passeggeri e perchè più semplici degli altri. Quelli prescritti dall'articolo 9 della legge americana 2 agosto 1882 sul trasporto dei passeggeri per mare, modificato con legge 9 febbraio 1905, comprendono l'indicazione del posto di cuccetta assegnato nel bastimento ad ogni singolo passeggero immigrante, indicazione di evidente opportunità che però in pratica è data quasi sempre a caso, quindi in modo ordinariamente non rispondente a verità, la qual cosa si ripete perchè alle autorità del porto di arrivo riesce quasi impossibile il controllo di dette indicazioni. Il nostro regolamento sull'emigrazione più praticamente stabilisce (articolo 151, n. 8) che il numero delle cuccette assegnate agli emigranti debba essere segnato sui rispettivi biglietti di imbarco. Ma anche questa disposizione non viene in pratica attuata con diligente costanza e da ciò derivano non di rado spiacevoli controversie di emigranti fra loro e con il personale di bordo, il quale talora ne profitta per mercanteggiare indebitamente l'assegnazione delle cuccette più comode per ubicazione.

Gli elenchi abbastanza complicati prescritti dalla legge sull'immigrazione canadese e quelli più complicati ancora prescritti dalla legge sull'immigrazione americana vengono ordinariamente compilati con molta accuratezza perchè sono sottoposti dalle competenti autorità a severo controllo. Però avviene talora, come s'è avuto già occasione d'accennare, che gli agenti dei vettori alterano nel proprio interesse le indicazioni date dagli emigranti per essere in essi elenchi registrate, senza che poi, nei casi in cui l'inganno viene denunciato, vi sia modo di raccoglierne la prova giuridicamente sufficiente. Difatti quando in un elenco di passeggeri si riscontrano delle inesattezze o delle falsità, i vettori invariabilmente dichiarano che esse dipendono dalle dichiarazioni fatte ad essi dai passeggeri medesimi e che essi non possono nè hanno il diritto di controllare

tutte le volte che non si tratta di emigranti in partenza dall'Italia e di indicazioni desumibili dai passaporti.

E le leggi dovrebbero ben differenziare, specialmente agli effetti delle sanzioni punitive, le irregolarità e falsità che possono essere contenute nei manifesti di bordo e dipendono dalle dichiarazioni fatte dai passeggeri, quelle dovute a trascuratezza degli agenti dei vettori, quelle eventualmente volute dai vettori o dai loro agenti senza pregiudizio per i passeggeri a cui si riferiscono e quelle da essi parimenti volute che sono o possono essere causa di un tale pregiudizio.

Tutte le leggi che regolano questa materia, impersonano nel capitano il gerente responsabile del « manifesto », mentre il vero compito del capitano è unicamente quello di guidare la nave sul giusto cammino. E in pratica quel capitano che si occupa della compilazione dei « manifesti » esorbita dalle funzioni sue a scapito del buon adempimento di queste. I legislatori evidentemente hanno ritenuto necessario di addossare detta responsabilità ai capitani ritenendo che non sarebbe sempre possibile altrimenti colpire direttamente i veri responsabili delle irregolarità o falsità eventualmente contenute nei « manifesti », e ammettendo con ciò implicitamente che i capitani possano rivalersi privatamente su cotali responsabili delle pene a cui vanno soggetti in simili casi. Nè occorre dire che questa deviazione di responsabilità si risolve necessariamente in una minore efficacia delle disposizioni legislative che ad essa si riferiscono.

Esigere che il capitano non riceva a bordo passeggeri il cui imbarco non sia stato sanzionato dalle competenti autorità è cosa logica. La cura invece di raccogliere esattamente le indicazioni che debbono essere segnate sui « manifesti » appartiene a coloro che sono incaricati della vendita dei biglietti d'imbarco. Costoro si trovano sotto la vigilanza diretta delle competenti autorità del luogo di partenza e sfuggono a quella delle autorità del luogo di destinazione dei passeggeri. Ma le informazioni che queste vogliono iscritte nei « manifesti » debbono pur sempre, anche in caso di passeggeri che viaggiano con biglietti di chiamata, essere raccolte nel luogo di partenza, quindi dagli agenti dei vettori ivi incaricati della vendita dei biglietti. E quando costoro han stipulato, con la consegna del biglietto, il contratto di trasporto con un passeggero, soltanto le autorità locali competenti, come già s'è avuto occasione di accennare, hanno il diritto di annullarlo nei casi previsti dalle leggi. Il capitano del bastimento su cui il passeggero ha contrattato d'imbarcare, non ha affatto a che vedere in tutto ciò.

La migliore soluzione possibile del problema relativo alla raccolta delle

informazioni che debbono essere segnate sui « manifesti » di bordo, problema che indubbiamente ha per la disciplina del trasporto dei passeggeri sul mare una notevole importanza, si trova nell'articolo 74 del nostro regolamento sull'emigrazione. Esso stabilisce che il biglietto d'imbarco per gli emigranti sia rilasciato a stampa e in doppio esemplare. « Uno degli esemplari deve esser consegnato all'emigrante, l'altro è rimesso all'ispettore della emigrazione a cura del vettore e prima della partenza del piroscalo ». Ogni biglietto deve essere munito di firma autografa del vettore o del suo mandatario o rappresentante. E poichè contiene buona parte delle indicazioni che debbono essere segnate nel manifesto, se fosse aggiunto nell'esemplare destinato all'ispettore dell'emigrazione quanto altro è richiesto per la formazione degli elenchi regolamentari dei passeggeri, tali elenchi non sarebbero più necessari. Un terzo esemplare del biglietto potrebbe poi essere destinato alle competenti autorità del paese di destinazione con tutte le indicazioni da esse richieste. Gli elenchi dei passeggeri sarebbero così sostituiti da schedari formati coi biglietti consegnati alle competenti autorità dai passeggeri sia al momento dell'imbarco, sia al momento dello sbarco. E l'utilità pratica di simili schedari è dimostrata dal fatto che gli uffici del Commissariato dell'immigrazione negli Stati Uniti, i quali ne sono provvisti, se li formano per proprio conto mediante una laboriosa operazione di spoglio dei « manifesti » di bordo.

Questa materia potrebbe essere regolata con opportuni accordi internazionali fissati nella conferenza prevista dall'articolo 39 della legge americana sull'immigrazione, la quale dovrebbe essere indetta dal Presidente degli Stati Uniti, ma finora non ha avuto luogo. Nè alcun altro degli Stati interessati ha preso una simile iniziativa.

Oltre alla responsabilità relativa alla regolare compilazione degli elenchi dei passeggeri imbarcati, tutte le leggi addossano ai capitani le responsabilità derivanti dai casi di decesso che possono avvenire fra i passeggeri durante i viaggi di mare, in rapporto ai diritti di successione. Per i bastimenti sui quali un rappresentante ufficiale della autorità pubblica è incaricato di esercitare, durante il viaggio, funzioni di tutela a vantaggio dei passeggeri, sarebbe cosa più logica se l'anzidetta responsabilità fosse a lui addossata.

In base alle norme fondamentali del diritto inglese, quando un passeggero muore a bordo di un bastimento che si trova in viaggio, i suoi eredi naturali, se presenti, hanno diritto di prendere in consegna i beni mobili di sua proprietà esistenti a bordo. E ciò è quanto prescrive l'articolo 49, paragrafo 2 della vigente legge sull'immigrazione canadese. In base al paragrafo successivo quando non sono presenti a bordo gli eredi

naturali del defunto, il capitano deve consegnare i suddetti beni all'ufficiale di immigrazione dirigente del porto d'arrivo. La legge del 1906 la quale conteneva già queste stesse disposizioni, puniva con l'ammenda da 20 a 1000 scudi il capitano che avesse contravvenuto all'obbligo ora accennato (articolo 51). Invece a tenore della nuova legge l'ammenda per tale contravvenzione è di 20 a 100 scudi (articolo 49, n. 4) come per i casi di indicazioni incomplete o false apposte nei « manifesti », benchè il fatto di una inesatta denuncia di successione sia evidentemente molto più grave in questi casi che il fatto di una inesatta indicazione di generalità altrui.

La consegna della successione agli eredi naturali del defunto se presenti a bordo non è ammessa dalle nostre leggi a tutela di altri possibili eredi non presenti, spettando all'autorità giudiziaria ogni decisione in materia. Invece le nostre leggi ammettono che i bastimenti di bandiera estera possano consegnare le successioni ai consoli della propria nazione, cosa che nel Canada, ove, a maggiore tutela delle successioni medesime, detta consegna deve essere fatta sempre alle competenti autorità del paese, non potrebbe essere ammessa (1). Se ogni successione dovesse essere consegnata al console della nazione del defunto, la cosa sarebbe più pratica, mentre è illogico, anco se conforme alle norme generali di diritto internazionale, il caso di un capitano che, arrivando nel paese del defunto, consegna la successione al console della nazione estera a cui appartiene il bastimento ove è avvenuto il decesso. Simili casi danno luogo a complicazioni amministrative ed a lunghe pratiche di trasmissione tali che qualche successione vien dimenticata o va smarrita.

Quando sian presenti a bordo i figli minorenni di un immigrante defunto durante il viaggio, il cui coniuge sia premorto, i beni costituenti la sua successione consegnati alle competenti autorità del porto d'arrivo, possono a norma della legge canadese essere convertiti col maggior vantaggio possibile a beneficio di detti figli. Quindi possono anche essere consegnati a quell'istituzione o persona che sia per assumere la custodia o il carico degli orfani (art. 64).

Lo stesso procedimento, ammesso già dalla legge del 1906 (art. 42), è seguito quando la morte del coniuge superstite avviene sul territorio del Dominio mentre si trova sotto la custodia dei funzionari addetti al servizio di immigrazione.

Il capitano deve segnare sul « manifesto » sia i casi di decesso sia le nascite che avvengono a bordo. Independentemente da ciò in base al Co-

(1) V. la raccolta di leggi, decreti, regolamenti, ecc. già citata: pag. 57.

dice civile, deve formare entro ventiquattro ore i relativi atti. E per la consegna di questi atti alle competenti autorità del porto d'arrivo valgono le osservazioni fatte intorno alla analoga consegna delle successioni.

L'ammenda da 20 a 100 scudi in base alla legge sull'immigrazione canadese colpisce anche il capitano di un bastimento sul quale durante il viaggio sia violata, per colpa sua a danno degli immigranti, una legge qualsiasi del paese estero donde il bastimento medesimo è partito, oppure sia violato il contratto di viaggio da essi immigranti stipulato. Se colpevole di simile contravvenzione si rende un uomo dell'equipaggio, la stessa pena gli è comminata. E ciò indipendentemente sempre da ogni rivalsa a cui potessero aver diritto gli immigranti danneggiati (art. 56).

L'appoggio che queste disposizioni, le quali esistevano già nella legge del 1906 (art. 63), danno alle norme dettate dai paesi di emigrazione per la tutela degli emigranti, merita specialissima attenzione e costituisce una interessante caratteristica tutta speciale sia della vecchia che della nuova legge canadese sull'immigrazione. Però riguarda soltanto « i doveri del capitano e dell'equipaggio verso gli immigranti » imbarcati, mentre potrebbe essere esteso, fin dove può riuscire efficace, a tutte indistintamente le disposizioni contenute nelle leggi estere per la tutela degli emigranti.

## II.

### La protezione degli immigranti.

Il fatto simpatico che i legislatori canadesi abbian voluto dedicare un capitolo speciale della legge sull'immigrazione alla protezione degli immigranti, dimostra come essi abbian dovuto riconoscere che gli immigranti hanno bisogno appunto di speciali protezioni, diverse ed anche maggiori di quelle accordate dalla generalità delle leggi alla generalità dei cittadini in mezzo ai quali si recano a portare i preziosi benefici della loro operosità. Essi, essendo ignari delle usanze del paese di cui ordinariamente non conoscono non che le leggi, neppure la lingua, non possono, almeno durante i primi tempi di soggiorno, evitare gli inconvenienti e difendersi dai pericoli che la gente del paese non ha ragione di temere ed ai cui danni, per la loro inesperienza, smarriti come sono in un ambiente a cui sono estranei, essi vanno per contro inevitabilmente soggetti quando non siano convenientemente aiutati e consigliati da persone competenti e capaci di guadagnarsi la loro piena, giustificata fiducia.

In ordine amministrativo la principale delle disposizioni contenute nel

capitolo di legge che stiamo ora esaminando è quella in base a cui il Ministro dell'interno e il Soprintendente dell'immigrazione canadese possono ricevere qualsiasi denuncia in materia di immigrazione e il Ministro può ordinare le opportune inchieste in merito alle denunce da essi ricevute, invitando poi, se del caso, in esito a dette inchieste, chi avesse violato la legge a riparare il mal fatto « in modo giusto e ragionevole » oppure avviando a carico dei contravventori regolare procedimento giudiziario (art. 65).

In base alla vecchia legge del 1906 queste stesse disposizioni (art. 41) erano applicabili anche in caso di contravvenzione a una qualsiasi norma di legge estera relativa agli immigranti, ma solo quando fosse imputabile ad una compagnia ferroviaria o ad altro ente sociale e non a un singolo individuo. La nuova legge, come si è detto, ammette il procedimento per contravvenzioni alle leggi estere soltanto quando sono in relazione col trasporto degli immigranti per mare e col relativo contratto di viaggio.

Il capitolo della nuova legge relativo alla protezione degli immigranti contiene poi le disposizioni relative al numero dei passeggeri che possono essere imbarcati in proporzione alle dimensioni dei bastimenti, disposizioni che nella vecchia legge formavano un capitolo a parte. Contiene le disposizioni nuove relative alla proibizione di vendere a bordo bevande spiritose agli immigranti (art. 59) e quelle parimenti nuove, in base a cui il Governo è autorizzato a emanare un regolamento per disciplinare l'opera delle agenzie di collocamento nel Canada (art. 66). Contiene anche le disposizioni desunte dalla legge 20 luglio 1905 sulle false informazioni atte a determinare o a impedire l'immigrazione (art. 55), nonchè quelle relative alle offese arrecate in danno degli immigranti alle leggi straniere o ai contratti di viaggio dai capitani dei bastimenti o dai loro equipaggi (art. 56); disposizioni tutte che la vecchia legge comprendeva nel capitolo relativo alle contravvenzioni e alle pene, capitolo che dava luogo alla inutile ripetizione già accennata di disposizioni contenute in altri capitoli e che nella nuova legge, in cui a ciascuna disposizione fa immediatamente seguito la indicazione della pena stabilita per i relativi contravventori, è stato soppresso.

Infine il capitolo relativo alla protezione degli immigranti comprendente nella nuova legge le disposizioni riguardanti il devolvimento delle successioni lasciate dagli immigranti accompagnati da figli e morti a bordo o dopo arrivati ma prima di essere ammessi regolarmente nel Canada, a vantaggio degli orfani quando il coniuge del defunto sia premorto (art. 64), quelle riguardanti il divieto di ogni rapporto fra gli equipaggi dei bastimenti e i passeggeri di sesso femminile imbarcati su di essi

(art. 57 e 58), quelle riguardanti lo sbarco degli immigranti nei porti di arrivo (art. 60, 61, 62) e quella in base a cui il Ministro o il Soprintendente dell'immigrazione possono istituire nei porti di sbarco degli adatti ricoveri per gli immigranti che attendono di proseguire il viaggio per l'interno (art. 63), disposizioni tutte che anche la vecchia legge comprendeva nello stesso capitolo.

Le disposizioni relative alle locande e ai fattorini da immigranti che la vecchia legge comprendeva nel capitolo ora detto, costituiscono invece nella nuova legge due capitoli a parte.

Nessuno può esercitare nel Canada il mestiere di fattorino, corriere o agente di immigrazione (*immigrant runner*), cioè di colui che per mercede o desiderio di mercede, offre o fornisce informazioni agli immigranti e con sollecitazioni, con raccomandazioni o in qualunque altro modo li induce o tenta di indurli a valersi dei servigi suoi o di quelli che offrono loro per conto delle compagnie ferroviarie o di navigazione, per conto delle agenzie di viaggi, di informazioni o d'altre simili, per conto dei locandieri o per conto d'altra qualsiasi persona, se non è munito, a norma della vigente legge 4 maggio 1910 (art. 67 e 68), di speciale licenza rilasciata dal soprintendente dell'immigrazione e soggetta in qualsiasi momento a revoca subordinatamente al consenso del Ministro dell'interno. La licenza viene revocata senz'altro a quei fattorini, corrieri od agenti che facciano pagare ad un immigrante per trasporto della sua persona o dei suoi bagagli un prezzo maggiore di quello fissato dalle relative tariffe, oppure acquistino da lui il relativo biglietto per un prezzo minore del costo o anche glielo cambino con altro di minor valore (art. 69). Detta licenza vale per la semplice durata di una stagione d'immigrazione. Deve quindi essere rinnovata almeno una volta all'anno (1).

Ai fattorini, corrieri o agenti di immigrazione come ad ogni estraneo è vietato di salire a bordo dei bastimenti che arrivano nei porti canadesi prima che ne siano sbarcati i passeggeri, e di entrare nelle stazioni di immigrazione senza il permesso delle competenti autorità (art. 70).

In base alla legge abrogata del 1906 chi avesse esercitato nel Canada il mestiere di fattorino, corriere o agente di immigrazione senza licenza era punito con l'ammenda fino a 50 scudi (art. 55) e i fattorini, corrieri o agenti di immigrazione autorizzati eran puniti con 20 scudi di ammenda, indipendentemente dalla revoca della licenza, quando in operazioni di vendita o compra di biglietti fatte con immigranti non avessero rispettato i prezzi fissati dalle tariffe (art. 57) e con 25 scudi di ammenda ogni volta

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti, ecc.*, già citata: pag. 215.

che si fossero recati a bordo di un bastimento in arrivo senza autorizzazione del competente ufficiale di immigrazione, prima dello sbarco degli immigranti (art. 56). Queste contravvenzioni non sono punite dalla nuova legge con pene speciali. Quindi soggiacciono all'ammenda estensibile fino a 100 scudi come le altre infrazioni di carattere generico ledenti disposizioni in essa contenute (art. 78).

In base alla nostra legge sull'emigrazione solo i vettori di emigranti debbono ottenere una speciale licenza dal Commissariato per arruolare o accaparrare emigranti, promettere o vendere biglietti d'imbarco (articolo 13). Essi però sono responsabili « del fatto » di ogni loro dipendente e debbono sottoporre all'assenso del Commissariato la nomina dei loro rappresentanti (art. 16) che corrispondono, come è noto, agli antichi agenti di emigrazione aboliti con l'abrogazione della legge 30 dicembre 1888. Inoltre, a termini della legge sulla pubblica sicurezza (art. 69), non possono aprirsi o esercitarsi agenzie pubbliche di qualsiasi genere senza preventiva dichiarazione all'autorità di pubblica sicurezza del circondario « che potrà vietarne l'esercizio a chi non risulti di buona condotta ». Con ciò non tutti i fattorini e altri consimili minuti affaristi che prestano o pretendono di prestare dei servizi agli emigranti sono soggetti all'obbligo di ottenere uno speciale permesso per esercitare il loro mal definibile mestiere. Del resto non sono fissate con molta precisione le norme per la concessione di tali permessi, nei casi in cui è prescritta, per cui non è facile negarli, è difficile revocarli e non offrono molte garanzie circa la correttezza delle operazioni compiute da coloro a cui vengono concessi.

D'altra parte è utilissima per risultati pratici la disposizione contenuta nella nostra legge 31 gennaio 1901 (art. 27) in base a cui gli ispettori dell'emigrazione sono competenti a giudicare delle controversie « relative a somme o valori non eccedenti lire cinquanta che insorgano nel luogo d'imbarco tra emigranti e vettori, oppure tra emigranti e locandieri, barcaiuoli, facchini o altri che abbiano prestato all'emigrante l'opera loro ». Ed a termini del regolamento per l'esecuzione della legge medesima, le persone incaricate dai vettori o dai loro mandatari, di trasportare il bagaglio degli emigranti « diretti a paesi transoceanici dalle stazioni ferroviarie di Genova, Napoli e Palermo a bordo del piroscalo in partenza » debbono essere munite di una tessera di riconoscimento rilasciata dagli ispettori dell'emigrazione « i quali la rifiuteranno a chi non sia notoriamente persona di buona condotta e la ritireranno a chi si renda colpevole di abusi ». Oltre a ciò la tariffa delle retribuzioni dovute dagli emigranti per lo speciale servizio ora accennato, deve essere sottoposta all'approvazione degli stessi ispettori (art. 87) i quali sono anche compe-

tenti a rilasciare a privati esercenti licenza a tempo determinato, pel deposito e per la custodia del bagaglio degli emigranti di partenza e di ritorno nelle città di Genova, Napoli e Palermo, nonchè a fissare le relative tariffe (art. 92).

Quanto la legge canadese prescrive in riguardo ai fattorini, corrieri o agenti di immigrazione vale a dimostrare che nel Canada essi non sono migliori che da noi e come da noi servono generalmente male e ingannano e danneggiano e sfruttano talora chi accetta o subisce l'opera loro. Nè occorre ricordare quanto sia giustificato il rigore diretto contro coloro che fanno indebito traffico di biglietti di viaggio. L'impedire poi che si rechino a bordo dei bastimenti prima che ne siano sbarcati tutti i passeggeri è cosa utilissima che presenta uno speciale interesse. Troppo è noto che in qualche nostro porto una quantità di gente si precipita sui bastimenti che trasportano emigranti rimpatrianti ancor prima che sian giunti allo sbarcatoio, e si fa loro d'attorno, disturbandoli e tormentandoli, se non altro, nei momenti in cui sono confusi e affaccendati per lo sbarco, per procurarsi a carico loro in qualsiasi maniera un qualche lucro, quasi che avesse diritto a una porzione delle sudate economie di denaro che portano seco. Ed alle competenti autorità le vigenti disposizioni regolamentari non offrono mezzi bastanti per impedire in modo pienamente efficace questo inconveniente e per sopprimere il non bello spettacolo d'indisciplina portuaria che offrono i bastimenti assaliti da quelle turbe e circondati da battelli in cui ogni sorta di fattorini e di agenti offrono a gran voce i propri servigi ai passeggeri. Sembra che la vecchia legge sull'immigrazione canadese volesse impedire anche questo poichè proibiva ai fattorini, corrieri o agenti predetti di offrire biglietti o servigi agli immigranti prima dello sbarco e non soltanto, come fa la nuova legge, di salire a bordo prima dello sbarco dei passeggeri.

La legge e il regolamento degli Stati Uniti sull'immigrazione non contengono alcuna disposizione riguardante gli agenti di immigrazione e i fattorini. Però in pratica è assolutamente impedito ogni rapporto fra costoro e gli immigranti prima che questi siano stati regolarmente ammessi nel paese. E la legge dello stesso paese sul trasporto dei passeggeri per mare, impone ai capitani dei bastimenti di impedire a chicchessia, salvo ai piloti, agli ufficiali doganali, ai medici di porto, ai consoli ed ai rispettivi spedizionieri, di salire a bordo senza permesso dell'ufficiale doganale, prima che tutti i passeggeri siano sbarcati coi loro bagagli (art. 9).

Nello Stato del Nuovo York a termini della legge 27 aprile 1904, modificata il 27 aprile 1906, sono sottoposte all'obbligo della licenza le agenzie di collocamento che esigono un compenso per ogni impiego che procurano,

compenso che non deve superare il 10 per cento del primo salario mensile e d'abitudine è fissato in 2 scudi per ogni caso indistintamente. Dette agenzie sono pure sottoposte all'obbligo della cauzione.

Nello stesso Stato esistono due leggi del 1907, modificate nel 1910, una delle quali sottopone anche i « cambisti » all'obbligo della cauzione e l'altra proibisce la vendita di biglietti d'imbarco non firmati da un agente autorizzato.

Negli Stati dell'Illinois e dell'Ohio gli agenti di collocamento per legge del 1908 non possono percepire senserie a titolo di commissione, superanti 2 scudi. In quello della Pennsylvania hanno diritto come in quello del New York al 10 per cento del salario mensile. In quello del Massachusetts la percentuale si applica invece al salario settimanale.

Nello stesso Stato del Massachusetts una legge del 1905 più volte modificata « per la vigilanza sulle operazioni dei banchieri e pseudo banchieri » stabilisce che nessuno può vender biglietti d'imbarco o ferroviari, nessuno può arruolare operai, nessuno può accettare depositi se non soddisfa all'obbligo di prestare una cauzione la cui entità caso per caso è fissata dal tesoriere generale. Oltre a ciò i « banchisti » sono obbligati a presentare i propri libri commerciali alle competenti autorità ogni volta che queste ritengono utile di ispezionare le loro aziende.

In molti altri Stati americani esistono leggi riguardanti i « banchisti » ma solamente in quanto compiono operazioni di cambio valute, di accettazione di depositi, di trasmissione di denaro e simili.

In Inghilterra a termini del *Passenger Act* 1865, i fattorini o corrieri (*runner*) di emigrazione sono sottoposti all'obbligo della licenza e debbono portare uno speciale distintivo (*badge*). Gli agenti delle compagnie vettrici debbono tenere esposto un elenco dei fattorini di cui si servono e, se non danno avviso delle nuove assunzioni o dei licenziamenti di cotali impiegati entro le 24 ore, pagano da 2 a 5 lire sterline di ammenda. E sono soggetti all'obbligo della licenza anche coloro che esercitano il mestiere del facchinaggio nei porti d'imbarco dei passeggeri.

Del resto l'obbligo della licenza per i conduttori d'agenzie, per i fattorini pubblici, per i facchini esiste nella grande generalità dei paesi civili, quantunque non giovi gran che, così com'è oggi disciplinato, ad impedire che costoro ingannino o servano male il gran pubblico. Giova sì a sorvegliarli, ma il fatto della licenza agisce forse in modo che essi lo considerano come elemento di impunità.

Riguardo alle locande frequentate dagli immigranti la legge canadese stabilisce che, nelle località designate con apposito decreto, quelle che offrono loro alloggio o vitto nei primi tre mesi di soggiorno debbano

tenere affisse le loro tariffe e che non possano esercitare il diritto di rivalsa sulle robe appartenenti a detti immigranti, per una somma maggiore di cinque scudi, qualunque sia l'importo dei loro eventuali crediti (art. 71). Ogni locandiere che contravviene a quest'ultima disposizione è punito con l'ammenda da 5 a 25 scudi e deve naturalmente restituire gli oggetti indebitamente tratti (art. 72).

Oltre a ciò la vecchia legge faceva obbligo ai locandieri di consegnare ad ogni immigrante che entrava nei loro esercizi un prospetto delle suddette tariffe e li puniva con l'ammenda da 5 a 20 scudi ogni volta che avessero o messo di far ciò o avessero fatto pagare ai loro avventori prezzi maggiori di quelli indicati dai prospetti medesimi (art. 58). Queste disposizioni, forse perchè ritenute superflue, non sono state riprodotte nella legge nuova, per quanto fosse opportuno il divieto specifico e tassativo di far pagare nelle locande, agli immigranti, prezzi superiori a quelli fissati dalle tariffe, divieto che nella nuova legge non è specificato. E in base alla nuova legge il fatto di un locandiere che non tiene affisse nei suoi esercizi le sue tariffe costituisce una contravvenzione di carattere generico punibile con l'ammenda fino a 100 scudi, stabilita dall'articolo 78 della stessa legge. Si noti poi che questa non dice, e non lo diceva neppure l'antica, se le tariffe che le locande per immigranti debbono tenere affisse, debbano anche essere sottoposte all'approvazione degli ufficiali di immigrazione o di altre pubbliche autorità.

Finora le località in cui le accennate vigenti disposizioni relative alle locande per immigranti, con apposito decreto 9 maggio 1910, n. 919, sono state mandate in vigore, sono: Ottawa, capitale del Dominio; Winnipeg, massimo centro di distribuzione degli immigranti; Toronto e Montreal, centri principali di afflusso dell'immigrazione europea ed americana; Quebec, Halifax e St. John, porti di approdo principali degli immigranti transatlantici; Vancouver, Victoria e Prince Rupert, porti principali di approdo degli immigranti transpacifici, tutte grandi città (1). Ed è nelle grandi città, come tutti sanno, che si accentrano i peggiori sfruttatori degli emigranti.

La nostra legge 31 gennaio 1901 vuole che gli ispettori dell'emigrazione provvedano alla tutela degli emigranti « in alberghi o locande autorizzati ad alloggiarli in conformità di ordinanze del Commissariato » (articolo 26). E il regolamento per l'esecuzione di essa stabilisce che l'autorizzazione per provvedere secondo le norme determinate dal Commissariato nell'interesse dell'igiene e della sicurezza degli emigranti al vitto e al-

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti*, ecc. già citata: pag. 50.

l'alloggio loro dovuti dal vettore dal mezzodì del giorno anteriore a quello dell'imbarco e della partenza, debba esser data ad esercenti alberghi o locande dai prefetti, i quali nell'atto di concessione, sentito l'ispettore dell'emigrazione, debbono anche fissare le relative tariffe, mentre i vettori debbono per mezzo di propri incaricati muniti di tessere di riconoscimento fornite dagli ispettori dell'emigrazione « dopo accertata la moralità degli incaricati medesimi » far ricevere gli emigranti alle stazioni d'arrivo dei luoghi d'imbarco, cioè di Genova, Napoli o Palermo, e farli condurre negli alberghi o nelle locande ora dette. « Non è dovuto dagli emigranti nessun compenso per questo servizio ». Nelle città di confine « per le quali transitano emigranti, anche forestieri, diretti al porto d'imbarco » i prefetti « hanno diritto di imporre condizioni speciali a chi fornisca, a scopo di lucro, vitto ed alloggio agli emigranti medesimi, per modo che questi siano tutelati in quanto concerne la durata della permanenza, il trattamento e l'igiene » (art. 78). Tutte queste disposizioni hanno evidentemente valore pratico maggiore che non i cartelli indicanti le tariffe dei locandieri, affissi nei loro esercizi, cartelli che gli analfabeti non possono leggere ed a cui i non analfabeti sogliono ordinariamente prestare poca attenzione.

Speciali ricoveri per gli immigranti sono stati istituiti dal governo canadese non solo nei porti di sbarco secondo era previsto dalla vecchia legge sull'immigrazione (art. 37) ed è previsto dalla nuova (art. 63), ma anche nelle località dell'interno ove gli immigranti affluiscono in maggior numero o dove devono soffermarsi prima di raggiungere la loro destinazione finale. A proposito di tali ricoveri e del movimento di distribuzione degli immigranti, si legge nel libro azzurro contenente la relazione del Sottosegretario di Stato per l'interno Giacomo A. Smart, sull'immigrazione dell'anno fiscale terminato il 30 giugno 1903, quanto segue :

« Durante gli anni decorsi il Ministero ha potuto provvedere senza « inconvenienti al ricovero (*accomodation*) di tutti gli immigranti arrivati « nel Canada e particolarmente nel Manitoba e nei territori del Nord- « Ovest. Il Governo ha innalzato dei fabbricati nuovi ed altri ne ha presi « in affitto di anno in anno, ed ha fornito provviste di tende in tutti i « luoghi in cui scende dai treni il maggior numero di coloni. Purtuttavia « al principio di quest'anno sono state a ciò dedicate cure speciali in « vista del gran numero di emigranti che si sapeva sarebbero arrivati e « furon presi maggiori provvedimenti in proposito, specialmente nei « centri situati a ponente di Winnipeg. E le relative sistemazioni non « hanno dato luogo sinora a serie censure.

« Il Ministero dispone di simili sistemazioni anche in Halifax, St. John

« e Quebec ove approdano quasi tutti gli immigranti britannici e fore-  
 « stieri. In queste località esiste anche sufficiente personale per provve-  
 « dere all'opportuna assistenza e per coadiuvare al trasferimento dei  
 « passeggeri dai bastimenti ai carri ferroviari. I treni partono sempre  
 « dalle banchine dei porti, per modo che la gente non va incontro all'in-  
 « conveniente di dover percorrere a piedi o in vettura tratti di strada  
 « interposti fra i bastimenti ed i treni. Ne risulta che [gli immigranti,  
 « appena arrivati in porto, proseguono il viaggio con pochissimo o senza  
 « ritardo.

« Il Ministero ha disposto che quando un treno ordinario o speciale  
 « comprende due o più carri di immigranti, debba accompagnarli un rap-  
 « presentante del Governo. Son già diversi anni che questa regola viene  
 « applicata e riesce molto gradita ai coloni in arrivo. Compito del rap-  
 « presentante ora detto è di vigilare sul buon trattamento (*comfort*) della  
 « gente, di curare onde le carrozze ferroviarie siano convenientemente  
 « provvedute di acqua, riscaldamento, ecc., e siano bene illuminate e  
 « sempre pulite; di verificare onde in caso di malattia siano apprestate  
 « agli immigranti le cure opportune, nonchè di vegliare onde lungo la  
 « linea si trovino provvigioni di bocca a seconda del bisogno e non siano  
 « fatte pagare troppo care da coloro che le vendono agli immigranti.  
 « Oltre a ciò egli deve dare ai passeggeri tutte le informazioni che de-  
 « siderano.

« Questi funzionari ordinariamente si danno il cambio a Fort William  
 « con altri che proseguono coi treni fino a Winnipe . Quivi son ricevuti  
 « dal Commissario di immigrazione e dal suo personale costituito da sedici  
 « persone: e gli immigranti vengono distribuiti e messi in treno per  
 « recarsi a destinazione. A Rat Portage prende posto sui treni che tra-  
 « sportano immigranti anche un ufficiale medico incaricato di esaminarli  
 « prima dell'arrivo a Winnipeg.

« In vista del gran numero di immigranti che si fermano a Winnipeg  
 « prima di procedere per la loro destinazione a occidente, si è trovato  
 « necessario di costruire una nuova sala di immigrazione (*immigration*  
 « *hall*) a Winnipeg poichè le sistemazioni già in uso per questo scopo non  
 « rispondevano alle esigenze attuali. A tale scopo il Parlamento ha fatto  
 « apposito stanziamento nell'ultima sua sessione. Ed è stato anche con-  
 « cluso un accordo con la Ferrovia canadese del Pacifico in base a cui  
 « avverrà uno scambio di lotti col Governo che permetterà la costruzione  
 « del nuovo fabbricato in località adattatissima situata nella immediata  
 « vicinanza della linea ferroviaria del Pacifico, e permetterà di far acco-  
 « stare i treni al fabbricato ».

In questo ampio fabbricato, la cui costruzione venne rapidamente condotta a compimento, hanno sede gli uffici del commissario dell'immigrazione ed il ricovero per gli immigranti. Vi si trova al pianterreno un gran deposito per bagagli ove l'immigrante può lasciare tutto quello che non serve ai suoi bisogni quotidiani, nonchè un gran salone ove sono situati speciali uffici per informazioni sul lavoro ad uso dei braccianti agricoli e ferroviari come anche per i coloni veri e propri sui quali si concentrano tutte le cure del Governo. Quivi il colono riceve tutti i ragguagli di cui ha bisogno su la concessione dei poderi gratuiti e sugli acquisti di terre sia per preempzione sia per contratto libero. Fin quando non abbia trovato il suo collocamento è mantenuto nell'annesso ricovero, provvisto all'uopo di 1000 letti distribuiti in quattro piani, raggruppati a quattro a quattro in piccoli ambienti che di giorno assumono l'apparenza di piccole camere di trattenimento. Per il vitto l'immigrante deve provvedersi da se stesso, valendosi delle cucine stabilite nell'edificio. Giunto il momento della partenza per l'interno, ha alla sua portata, sempre nello stesso edificio, un ufficio di informazioni sui trasporti e sulle comunicazioni. Viene poi accompagnato sul treno e fornito di carte che indicano la via da seguire e la destinazione finale ove trova, quando si tratta di un colono, un agente governativo che lo accompagna sul podere prescelto dandogli opportuni consigli, informazioni e occorrendo anche qualche aiuto.

Lo stesso ufficio governativo serve anche come centro di distribuzione per braccianti agricoli dei quali è vivissimo il bisogno all'epoca dei raccolti tanto da costituire una vera preoccupazione non solo per i proprietari di terre, ma anche per il Governo.

Il commissario J. Obed Smith nella sua relazione per l'anno 1906-1907 (1) ponendo in rilievo l'utilità dei ricoveri faceva notare che, se tutti gli immigranti fossero obbligati a pagare le spese di locanda, molti ne risentirebbero gravi difficoltà. I regolamenti accordano agli immigranti sette giorni di permanenza gratuita nei ricoveri, ma egli ha avuto sempre per sistema di mandarli immediatamente al lavoro e in campagna facendoli d'ordinario sostare nei ricoveri per non più di ventiquattro ore, mentre in tutti i casi in cui una famiglia fosse impossibilitata a muoversi da un ricovero per malattia di un qualche suo membro o per altra causa, ha sempre permesso che vi rimanesse per tutto il tempo conveniente o necessario.

---

(1) Vedi pag. 189 della raccolta di *leggi, decreti*, ecc. già citata, la quale comprende anche a pag. 268 l'elenco dei porti d'entrata e delle località dell'interno in cui esistono ricoveri governativi per immigranti.

Qui cade in acconcio riportare dalla relazione della Commissione parlamentare americana, presieduta dal senatore Dillingham, il seguente cenno:

« Secondo il metodo canadese il Governo continua ad occuparsi ufficialmente dell'immigrante finchè non ha trovato da occuparsi o non ha raggiunto la sua destinazione finale nel Canada. In molte località dei distretti ove gli immigranti si recano, il dicastero dell'immigrazione mantiene delle agenzie che prestano assistenza ai neo arrivati e in diversi posti sono state aperte delle cosiddette sale d'immigrazione per il ricovero gratuito degli immigranti arrivati di fresco. Inoltre il Governo del Dominio mantiene degli uffici gratuiti di informazioni o di collocamento nei centri principali a beneficio sia di coloro che impiegano la mano d'opera sia di coloro che cercano impiego. A mezzo di questi uffici il dicastero dell'immigrazione e i suoi rappresentanti all'estero son tenuti al corrente della domanda di mano d'opera nelle varie parti del paese e possono così dirigere gli immigranti verso le località ove esiste impiego assicurato per loro. In molti casi detti rappresentanti avvisano gli uffici di collocamento dell'arrivo degli immigranti per modo che nel tempo che occorre perchè arrivino nel Canada possano essere completate le pratiche per il loro impiego. Il dicastero canadese procura di proteggere gli immigranti in arrivo da ogni specie di imposizione e di sfruttamento. Le locande e gli alberghi frequentati dagli immigranti sono soggetti a regole fissate per legge e generalmente i neo arrivati son trattati come pupilli del Governo finchè non sono definitivamente sistemati ».

Lo stesso senatore Dillingham, nel suo disegno di legge sull'immigrazione distribuito alla Camera dei deputati americana il 7 agosto 1911, proponeva che anche nell'interno degli Stati Uniti fossero istituite delle stazioni per la protezione degli immigranti con appositi ispettori incaricati di accompagnarveli, mentre, secondo i metodi tuttora vigenti, dal momento in cui gli immigranti sono regolarmente ammessi sul territorio dell'Unione, cessa ogni interessamento del Governo a loro vantaggio.

La protezione offerta agli immigranti dal Governo del Canada è sembrata a qualche canadese financo eccessiva, e nel marzo del 1910 vivaci polemiche furono suscitate dalla seguente « intervista » pubblicata nello *Standard* di Strathmore (Alberta):

« J. Bruce Walker, commissario dell'immigrazione canadese, discutendo sui metodi moderni di disciplina dell'immigrazione....., ha affermato che questo paese profitta degli errori commessi da altre nazioni, poichè prende cura di tutti gli immigranti per un anno, considerando che cuore, cervello e midolla sono interpretabili meglio che le leggi.

« La linea di confine fra il Canada e gli Stati Uniti, diceva il signor Walker, è poco più di un confine fra due Stati o due provincie. Le leggi sull'immigrazione dei due paesi si rassomigliano tanto che al confine reciproco in realtà non vi ha che un reciproco scambio di cortesie; non appena un immigrante è fra noi, diviene per un anno pupillo del Governo. Appena un neo arrivato entra nell'area di immigrazione, cioè nel Manitoba, nel Saskatchewan e nell'Alberta, ci curiamo di lui quando è ammalato o bisognoso d'aiuto, gli paghiamo il medico, l'infermiere e le medicine, gli ricostruiamo la casa in caso di incendio e ci sentiamo responsabili del suo benessere. Perché facciamo tutto ciò? — Perché rende (*it pays*). Ci siamo accorti che quanto più il Governo si accosta all'immigrante tanto più l'immigrante si accosta al Governo. Con ciò diviene miglior cittadino. Egli sente che ha qualcheduno di meglio in cui fidare che non perfino i vicini e gli amici. E da questo sentimento scaturisce un rispetto per il suo paese di adozione che può essere uguagliato soltanto da quello di un uomo che si dà alla religione: egli ha fede in lui ».

Parole d'oro..... che destarono però vivaci rimostranze la cui eco penetrò fin dentro la Camera. Non sembrava giusto ai critici che un immigrante straniero dovesse essere trattato e curato meglio di un cittadino del paese, meglio di un lavoratore canadese che emigra dalla sua in altra provincia del Dominio. E il ministro dell'interno onorevole Oliver rispose dalla tribuna parlamentare che l'« intervista » non poteva esser vera poichè non era supponibile che il signor Walker avesse fatto le dichiarazioni attribuitegli, mentre l'onorevole J. D. Reid sostenne con le seguenti parole l'opposto parere :

« Il signor Walker meriterebbe un aumento di stipendio per la sua opera benefica. Com'è che gli immigranti stranieri son trattati nell'area di immigrazione [cioè nel Manitoba, nell'Alberta e nel Saskatchewan] meglio che i canadesi delle provincie orientali? Sono propenso a credere che le dichiarazioni del signor Walker debbano esser vere. Non è forse vero che il ministro o chi per lui si prese cura di alcuni *duchobortzi* ammalati e li vestì e li nutrì e continua ancora a far ciò?..... riversando la relativa spesa sui Governi provinciali. Forse il Governo vuol accostarsi gli immigranti che vengono nel paese perchè non hanno opinioni politiche, e vuole metterli sulla buona strada? mentre i giovani delle provincie orientali si son già formati delle opinioni proprie prima di recarsi a ponente..... ».

Gli immigranti che cadono ammalati al primo loro giungere nel Canada vengono inviati dagli ufficiali di immigrazione, come il commissario

Smith riferiva nella sua relazione testè ricordata, agli ospedali generali quando si tratta di casi che abbisognano di cure lunghe o continuate o che siano di natura contagiosa o infettiva, altrimenti vengono curati dai medici del servizio di immigrazione. A Winnipeg come centro principale di distribuzione degli immigranti esisteva un ospedale speciale per loro che dal 1° febbraio 1908 è stato soppresso perchè superfluo. D'altronde tutti gli ospedali canadesi, come si è avuto già occasione di accennare, danno ricovero con uguale larghezza ai nativi del paese ed agli stranieri in ogni tempo del loro soggiorno nel Dominio, salvo che non si tratti di ammalati di tubercolosi. Generalmente non vogliono ricevere nemmeno i morbillosi, ma gli immigranti che sono ammalati di morbillo al momento dello sbarco vengono isolati in una stazione quarantenaria.

Gli immigranti italiani, come è noto, poco profittano di ogni protezione governativa. Anche Amy A. Bernardy in un suo recentissimo studio (Boll. dell'emigrazione n. 6 del 1912) rileva che l'italiano all'estero « non « si avvicina volentieri alle istituzioni di protezione e di beneficenza in- « digena; e più ancora non sa avvicinarle e approfittarne con quella te- « cnicità che è così estranea alla nostra mentalità popolare, mentre è « base fondamentale di quelle organizzazioni e condizione importante « perchè il richiedente ne tragga il maggior vantaggio possibile.... sia « per noncuranza, sia per diffidenza, non di rado pel timore, non sempre « ingiustificato dai fatti, di mali trattamenti o di umiliazioni inutili, il « bisogno italiano degli aiuti indigeni si vale poco.... » e tale effettivamente è « la nostra psicologia emigrante, che apprezza e ricerca « assai più quello che deve pagare, che non quello che riceve gratuita- « mente ».

Ben diversa è la psicologia degli emigrati inglesi, i quali, come ha ben detto il Bryce, medico capo del servizio di immigrazione canadese, conoscono a fondo la « tecnica » occorrente per trarre profitto dagli Istituti di beneficenza e ne profittano senza discrezione.

I nostri emigranti ricevono soprattutto dai parenti, dagli amici, dai compaesani che li hanno preceduti in America, la prima spinta ad espatriare. E quando si trovano in America è soprattutto nei parenti, negli amici, nei compaesani, che cercano aiuto e protezione.

L'aiuto che i nostri connazionali all'estero si prestano a vicenda raggiunge limiti insospettati. E se è maggiore naturalmente fra persone legate da vincoli di parentela o d'amicizia, fra persone appartenenti ad uno stesso villaggio, ad una stessa provincia, ad una stessa regione, non per questo fa difetto quando manca questa ristretta comunità di sentimenti e di origine, quando la spinta al mutuo soccorso è data da quell'alto sen-

timento d'italianità che nell'animo delle nostre masse ha radici profonde e tanto più tenaci quanto più nascoste sotto il fecondo terreno della loro operosità.

L'usanza antica di soccorrere un connazionale bisognoso d'aiuto, mediante collette di denaro e di robe, fra gli emigrati di nessuna nazionalità è diffusa quanto fra gli italiani.

La mutua assistenza fra persone legate da vincoli di parentela costituisce del resto un dovere che è canone di legge. E il regolamento 7 giugno 1866 per l'esecuzione della nostra legge consolare, là ove tratta del rimpatrio di connazionali indigenti che per sofferte infermità siano inabili al lavoro, avverte che « prima di concedere a tali persone i mezzi per tornare in patria, i consoli devono adoprarsi per farli soccorrere dai loro congiunti residenti nel luogo » (articolo 82).

La legge sull'immigrazione americana stabilisce che sul « manifesto » di bordo abbia ad esser segnato fra le varie indicazioni prescritte per ogni passeggero straniero « se si reca a raggiungere un parente o un amico e in caso affermativo quale parente od amico e il di lui o di lei nome ed indirizzo completo » (articolo 12). Chiaro è che questa indicazione non ha carattere obbligatorio, ma è generalmente creduta obbligatoria o almeno creduta utile, per cui solo eccezionalmente manca sui « manifesti » di contro al nome di qualche emigrante, benchè per gli emigranti atti al lavoro non vi sia alcuna necessità di darla, e anche se data non giovi gran che a facilitare la loro ammissione quand'anche sia incerta per motivi indipendenti dalla attitudine al lavoro.

I nostri braccianti conducono in America una vita randagia che li spinge continuamente da un luogo ad un altro, ove la loro mano d'opera è cercata, cosicchè moltissimi non hanno una dimora fissa, non hanno un indirizzo, e il luogo ove si trovano è ignorato in Italia dagli stessi loro parenti, coi quali essi si mantengono in relazione unicamente a mezzo dei « banchisti ». Questi sono i soli che seguono e possono seguire i loro movimenti i quali sono del resto ordinariamente occasionati o suggeriti da essi « banchisti » medesimi; questi fanno da intermediari nello scambio della corrispondenza fra gli emigrati che si trovano in America e i parenti ed amici loro che si trovano in Italia. In conseguenza di ciò i nostri emigranti con molta frequenza solevano un tempo indicare come indirizzi dei parenti od amici che si recavano a raggiungere, quelli dei « banchisti » che annoveravano i loro parenti od amici fra i propri clienti e di cui essi stessi erano già clienti, avendo magari ricevuto per tramite loro il biglietto di chiamata, oppure si proponevano di divenire clienti per trovare prontamente lavoro e per farsi

alla lor volta un recapito appena giunti in America. Così è anche avvenuto che qualche « banchista », essendo agente consolare italiano, ha fatto segnare questa sua qualità ufficiale sugli indirizzi forniti agli emigranti a lui diretti, con ciò mirando ad impressionarli, ad acquistare importanza presso di loro, ad aumentare la propria clientela, a vincere la concorrenza degli altri « banchisti » ed illudendosi di poter forse fare impressione anche sui funzionari americani incaricati di controllare i « manifesti » e di ispezionare gli immigranti. Ma fra i « banchisti » gli emigrati incontrano sovente, come è noto, degli spietati sfruttatori. Ed al Governo americano è parso che accettando gli indirizzi dei « banchisti » come indirizzi di amici degli immigranti, poteva in certo qual modo, almeno in apparenza, rendersi complice delle azioni scorrette o peggio commesse da taluni di costoro a danno della loro numerosa e inesperta clientela. Perciò nel 1909 il commissario dell'immigrazione signor Williams stabilì che gli immigranti, i quali per le dichiarazioni segnate sui « manifesti » risultino diretti a raggiungere dei « banchisti », debbano essere respinti, in considerazione del fatto che il « banchista », a cui gli emigranti sono diretti, implicitamente è impegnato a trovar loro collocamento, mentre la legge sull'immigrazione (articolo 2) vieta che siano ammessi coloro i quali sono in qualsiasi modo vincolati da un contratto di lavoro « orale o scritto, esplicito o sottinteso ». Ma tutto questo non ha certo scoraggiato i « banchisti », per i quali è cosa molto facile trovare dei prestanome disposti a figurare come amici dei loro clienti che senza neppur conoscerli dichiarano, pur non essendo ciò necessario, di recarsi a raggiungerli, e in realtà appena arrivati ed ammessi si recano invece dai « banchisti ».

Chi non ricorda gli articoli comparsi nel *Corriere della Sera* di Milano, dal febbraio al maggio 1901, sull'emigrazione di numerose famiglie italiane al Canada artificialmente provocata da alcuni « banchisti » di Montreal di comune accordo con quelle agenzie svizzere di emigrazione che fomentano l'esodo clandestino di tanti nostri lavoratori? Tradite e rovinare dalle losche speculazioni di costoro, quelle disgraziate famiglie attraversarono una odissea di dolori la cui eco fu portata alla nostra Camera dei deputati dall'on. Chimienti, che nella tornata del 29 maggio dello stesso anno parlò appunto « sulla necessità di intervenire per porre riparo alle orribili condizioni degli emigrati italiani al Canada ». Proprio in quel tempo cominciavano a realizzarsi i primi benefici effetti della legge sull'emigrazione, la quale da poco era stata dal Parlamento approvata.

Essendosi nella primavera del 1904 verificato un nuovo straordinario

afflusso di immigranti italiani a Montreal, il Sotto-Segretario di Stato al Ministero canadese del lavoro condusse in proposito una speciale inchiesta. Arrivati in numero di sei a otto mila, parte per la via dell'Inghilterra, parte per la via degli Stati Uniti, costoro erano rimasti per la massima parte privi di occupazione, talchè nei mesi di maggio e giugno le loro condizioni divennero precarie, ed a loro carico si sollevò nella città un grave malcontento. Il rapporto dell'inchiesta, presentato al Governo l'11 giugno successivo, avendo appurato che il lamentato fenomeno era derivato dalle operazioni frodolenti (*fraudolent practices*) di un « banchista » italiano, concludeva proponendo che una nuova inchiesta in proposito fosse affidata « nel pubblico interesse » ad una speciale Commissione Reale. Questa venne subito costituita, su proposta del Ministro del lavoro, on. Guglielmo Mulock, sotto la presidenza del giudice Winchester, con l'incarico di investigare « sulle circostanze che avevano indotto molti braccianti italiani a recarsi durante l'anno da altri paesi a Montreal, sulle persone direttamente o indirettamente implicate nell'indurli all'immigrazione, nonchè sui mezzi e i metodi adottati per mandare ad effetto tale immigrazione ». La Commissione interrogò sessantatre testimoni, fra i quali il console d'Italia, il sindaco (*mayor*) di Montreal, il presidente della Società di patronato per gli immigranti italiani, il direttore dell'Ufficio del lavoro della Ferrovia canadese del Pacifico, alcuni « banchisti » e diversi braccianti italiani. La sua relazione, presentata alla Camera il 19 maggio dello stesso anno, veniva a confermare che il lamentato straordinario afflusso di italiani era stato effettivamente dovuto alle pratiche frodolenti di un « banchista » italiano, comuni del resto ad altri agenti di collocamento della città. Costui si era messo d'accordo con un agente di collocamento della Ferrovia canadese del Pacifico, il quale lo aveva aiutato a ottenere la rappresentanza di alcune compagnie di navigazione e si era impegnato a non procurare lavoro a nessun italiano se non mandatogli da lui. Quindi con belle promesse e mediante la cooperazione di vari agenti delle stesse compagnie in Italia aveva fatto venire al Canada numerosi gruppi di braccianti italiani, sottoponendoli poi, appena arrivati, a delle vere estorsioni (*extortions*) col far loro pagare somme esorbitanti a titolo di senseria e di rimborso d'ogni sorta di spese e di pagamento delle provviste loro fornite o d'altro. Infine la relazione concludeva col proporre che il Municipio di Montreal emanasse un regolamento sulle agenzie di informazioni per i lavoratori, cosa a cui provvide invece nel 1910 con apposita legge il Governo della provincia (Quebec). E fu precisamente in esito alle conclusioni di detta relazione che venne presentato al Parlamento, il quale l'approvò, un disegno di legge « sulle

false informazioni atte a determinare o impedire l'immigrazione », legge che fu sanzionata dal Re il 20 luglio 1905 (1), e fu poi conglobata, come già si è detto, nella legge sull'immigrazione (articolo 55).

L'inchiesta condotta prima dal Sotto-Segretario al Ministero del lavoro, poi dalla reale Commissione presieduta dal giudice Winchester, ebbe per immediato effetto la cessazione dello straordinario afflusso di braccianti italiani a Montreal e un sollievo per il mercato del lavoro della città e del Canada in generale che l'eccesso di disoccupati aveva posto in critiche condizioni. Il « banchista » italiano accusato di estorsioni si affrettò a rimborsare la somma di scudi 2017.25 che le sue vittime gli avevano sborsato per essere collocate al lavoro, e sottoposto, ciò non ostante, a procedimento giudiziario, fu condannato alla pena del carcere. Però, quando fu tornato in libertà, cinquemila lavoratori, costituenti la quasi totalità della colonia italiana montrealese, gli fecero una imponente dimostrazione pubblica di stima e un comitato di connazionali gli consegnò in forma solenne un attestato di benemerenza per l'opera compiuta nei lunghi anni di esercizio della sua professione a loro vantaggio! Pare un'ironia e non lo era. Nè puossi ammettere, dato il numero dei dimostranti e le circostanze della dimostrazione, che il loro atto fosse guidato da manovre coercitive di qualsiasi specie. Ma tale è la psicologia dei nostri emigrati che essi considerano i danni a cui vanno incontro per colpa dei « banchisti » come fatti accidentali, fortuiti, inevitabili, e nel « banchista » vedono solo colui che procura ad essi il lavoro, che li tiene continuamente in relazione con la famiglia e la patria, che sempre è pronto a dar loro i consigli buoni o cattivi di cui hanno bisogno o di cui lo richiedono, e sempre è pronto a prestar loro, facendosi pagare, ma senza indugiare, qualsiasi servizio.

La Commissione parlamentare americana, presieduta dal senatore Dillingham, avendo fatto una laboriosa inchiesta sull'opera dei « banchisti », è giunta alla conclusione che essi sono gli uomini più intelligenti delle varie colonie di stranieri. « Hanno molta influenza, alle volte anche nella politica locale, conoscono l'inglese e hanno una certa istruzione. Spesso sono divenuti banchieri in seguito ad operazioni di commercio ben riuscite. Non pochi hanno cominciato come semplici braccianti. Per lo più il loro successo si basa sopra una capacità innata che non deriva da esperienza negli affari, nè da speciali attitudini. Talora il « banchista » non possiede altro requisito che quello di essere un italiano fra italiani, o uno slavo fra slavi e l'averne dei precedenti penali che

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti, ecc.* già citata: pag. 75.

« non lo danneggiano. Centinaia di bettolieri e droghieri diventano « banchisti » per puro caso, senza avere alcuna qualità adatta, solo perchè « i loro compaesani insistono nel voler affidar loro i propri risparmi. La « grande maggioranza dei loro clienti è composta di operai fluttuanti stranieri che si affidano ciecamente a loro e spesso perdono perfino le ricchezze dei depositi. Sono la gente più ignorante della comunità e la meno assimilabile per parte degli americani... Il « banchista », oltre a trasmettere il denaro degli immigranti alle loro famiglie, lo investe per proprio conto nelle Banche americane o estere, trova lavoro e alloggio ai suoi clienti, fa loro credito quando sono disoccupati, serve da interprete, scrive lettere, ecc... Queste Banche non sono soggette ad alcun controllo governativo eccetto in pochi Stati (New York, Massachusetts, New Jersey, Rhode Island e altri)... Vi è dappertutto grande rivalità e gelosia fra i diversi « banchisti », i quali generalmente non hanno capitali e investono i depositi dei clienti in speculazioni e affari privati... Trasmettono le rimesse all'estero per il tramite di alcune grandi Banche di Nuova York, le quali però non considerano come loro agenti i « banchisti », con cui fanno affari pur cercando di farne con quanti più possono... Tengono in comune i loro denari con quelli dei depositanti per modo che è impossibile sapere a quanto ammonta il deposito di ciascun cliente e quale sia il totale di tutti i depositi. Accaparrano i loro clienti mediante fattorini di cui vi sono parecchie migliaia in Nuova York. Vendono biglietti di navigazione fuori degli uffici clandestinamente incoraggiati dalle società di navigazione. Fanno molta pubblicità per mezzo dei giornali stampati in lingue straniere che sono spesso di loro proprietà e di cui si servono per fare progredire i propri affari. Altri giornali non dipendenti finanziariamente dai « banchisti », ma che ricevono da essi molti annunci a pagamento, si rifiutano di rivelare le frodi che essi commettono... L'uso della parola « banca » sul fronte di una Banca non autorizzata è vietato in parecchi Stati, e ciò nonostante è comunissimo fra i « banchisti », i quali spesso danno alle loro banche nomi e titoli da far credere che siano garantite dai Governi esteri », e questo caso si è verificato anche a Montreal... « Il « banchista » rende molti servizi gratuiti agli immigranti, fra gli altri quello della trasmissione della corrispondenza. Altri servizi invece possono riuscire molto remunerativi, come lo sconto degli *chèques*, l'incasso dei salari e gli atti che compie per procura. Egli fa da interprete anche in Tribunale e da consulente legale. Talora è anche notaio e redige in tale qualità gli atti notarili di cui gli immigranti hanno bisogno, assiste i suoi clienti nella vendita o nell'acquisto di proprietà

« così in America come all'estero ed è spesso egli stesso sensale in « queste operazioni. L'uso, da parte sua, dell'espressione « notaio pubblico », genera equivoci, perchè in Europa il notaio è una persona « responsabile, con funzioni di ufficiale pubblico, mentre non è così in « America... Negli Stati in cui la legge vieta ai « banchisti » non autorizzati di accettare depositi, molti lo fanno clandestinamente... L'80 « per cento dei « banchisti » interrogati dissero che i denari erano affidati alle loro cure privatamente per misura di prudenza e non come « veri depositi. Solo 30 per cento pagavano interessi... L'immigrato seguita a servirsi per posta del « banchista », al quale è ricorso la prima « volta anche se in seguito cambia residenza. Molti immigrati che fanno « depositi presso le Banche o le Casse postali affidano ai « banchisti » « i relativi libretti senza farsene rilasciare ricevuta e spesso li incaricano « di fare gli ulteriori depositi... Un droghiere italiano « banchista », che « è anche agente di collocamento di una società ferroviaria, ha l'appalto « dei viveri per gli operai e il diritto di far dedurre dalle loro paghe « tutte le somme a lui dovute fino a 10 scudi al mese. L'interesse che « il « banchista » riceve dalle Banche americane per i depositi fatti « presso di esse dei denari dei propri clienti va nelle sue tasche e non « in quelle dei depositanti... I prestiti sono fatti dai « banchisti » ad un « interesse che varia dal 5 al 10 per cento... Parecchi sono realmente « onesti e fanno i loro affari in modo regolare, ma tutto dipende dal carattere personale degli individui... Quelli che non hanno beni immobiliari possono fuggire da un momento all'altro portando seco i depositi... « In non pochi casi il « banchista » si considera addirittura l'erede dei « suoi clienti e intasca le somme non reclamate, perchè morto il depositante la sua famiglia ignora l'esistenza del deposito... I « banchisti » « sono spesso individui ignoranti che non hanno un esatto concetto della « loro responsabilità. Non pochi hanno cominciato a fare affari bancari « poco dopo il loro arrivo in America, trovandoli più facili di altri che « pur essendo di minore responsabilità sono soggetti a regolamenti... Un « « banchista » italiano di Cleveland noto e rispettato fuggì il 18 giugno « 1908 nel Brasile, donde fu poi estradato. Egli era regolare corrispondente del Banco di Napoli che rimborsò gli acquirenti dei suoi vaglia... « Fu condannato, ma fu anche assai difficile indurre i creditori a deporre « contro l'accusato e ancora più difficile persuaderli a fornire le prove « del suo dolo ».

Contro gli *abusi commessi da sedicenti notai negli Stati Uniti* veniva diramata dal nostro Commissariato dell'emigrazione il 2 febbraio 1905 la circolare n. 115 in cui si legge che gli inganni a cui vanno incontro i

nostri emigrati « sono spesso opera di concittadini naturalizzati sudditi  
« americani e che esercitano la professione di notaio.

« Negli Stati Uniti questa professione è quasi libera, senza le garanzie  
« da cui è circondata negli Stati d'Europa e così a molti connazionali  
« riesce facile, quando siano naturalizzati, di ottenere il permesso per  
« esercitarla.

« Talora questi italiani che fanno la professione di notai, privi di  
« coltura e di credito, aprono nella loro bottega (che può essere di cia-  
« battino, di barbiere, ecc.) una « sezione notarile » ed esigono, per gli  
« atti che sono richiesti di redigere, un compenso assai elevato, tale da  
« essere in molti casi una vera spogliazione. E ciò senza contare che  
« l'atto notarile non rappresenta la volontà dei mandanti, il più delle volte  
« analfabeti, e dà origine per tal modo ad equivoci ed abusi.

« Quando tali notai vengono richiesti di compilare domande o procure  
« per rimborsi di somme depositate nelle Casse postali d'Italia giungono  
« ad esigere compensi che talvolta sono uguali alla metà della somma  
« segnata nel libretto postale.

« Ad ovviare, almeno in parte, a tali inconvenienti, è necessario che  
« gli emigranti siano informati di questo stato di cose e siano fatti per-  
« suasi della convenienza di rivolgersi alle RR. Autorità consolari per  
« la compilazione degli atti che loro occorresse di spedire nel Regno,  
« oppure ai rappresentanti locali del Banco di Napoli per l'invio in Italia  
« dei loro risparmi ».

Possono le società di patronato sostituirsi ai « banchisti » nell'opera  
che questi compiono a vantaggio degli emigrati? Possono esse coll'opera  
loro ovviare ai mali di cui i « banchisti » sono cagione? A queste domande  
in esito ai risultati della passata esperienza non si può purtroppo rispon-  
dere altro che negativamente.

Il Commissariato dell'emigrazione con circolare n. 112 in data 19 di-  
cembre 1904 avvertiva :

« Per garantire gli emigranti dalle insidie che non di rado li atten-  
« dono nei paesi di destinazione si è provveduto all'istituzione di Asso-  
« ciazioni di patronato così negli Stati Uniti e nel Canada, come nel  
« Brasile e nella Repubblica Argentina.

« Ma purtroppo non tutti gli emigranti che si recano in quei paesi  
« conoscono l'esistenza di queste Società di patronato e non sono quindi  
« in grado di avvantaggiarsi dell'opera loro. Avviene pure che molti  
« emigranti non si rivolgano alle Associazioni predette per mancanza di  
« fiducia e preferiscano accettare i servizi di altre persone il più delle  
« volte interessate ad ingannarli . . . .

« Il Commissariato ha messo a disposizione dei regi Commissari  
 « viaggianti un certo numero di cartellini in cartoncino verde. Questi  
 « cartellini saranno distribuiti a bordo agli emigranti diretti a Nuova  
 « York e che vorranno valersi dei servizi della Società per la protezione  
 « degli immigranti italiani esistente in quella città... »

« È stato disposto altresì che su tutti i piroscafi che trasportano emi-  
 « granti siano affissi in luogo accessibile a tutti, dei manifesti portanti  
 « gli indirizzi delle Società di patronato ed altre avvertenze utili per gli  
 « emigranti.

« E siccome non tutti i nostri emigranti sanno leggere e scrivere corren-  
 « temente, i commissari governativi... spiegheranno loro a voce l'esi-  
 « stenza e le funzioni degli istituti di patronato e la convenienza che  
 « hanno di servirsene invece di rivolgersi per consigli o informazioni ai  
 « soliti compaesani che il più delle volte li sfruttano senza pietà.

Con successiva circolare n. 187 in data 20 febbraio 1907 avvertiva  
 nei seguenti termini dell'avvenuta fondazione in Nuova York di un ufficio  
 gratuito di avviamento al lavoro pei nostri connazionali colà emigrati:

« L'Ufficio del lavoro di New-York è stato creato nell'interesse spè-  
 « cialmente di quelli tra i nostri connazionali che, recandosi negli Stati  
 « Uniti in cerca di lavoro, non abbiano colà parenti od altra persona  
 « sicura a cui indirizzarsi. Costoro, giunti a New-York, diventano facile  
 « preda di agenti poco onesti che approfittano della loro ignoranza per  
 « ingannarli ed estorcer loro esagerate senerie ed altri illeciti eompensi.

« Essi potranno evitare siffatti pericoli rivolgendosi al *Labor infor-*  
 « *mation Office* dove, oltre che trovare la possibilità di occuparsi a buone  
 « condizioni, saranno sicuri di ricevere tutta quell'assistenza che loro  
 « bisognasse per raggiungere il luogo del lavoro, trasportare i loro ba-  
 « gagli, ecc. Essi faranno anzi bene ad esigere che i rappresentanti di  
 « vettore cui si dirigono nel Regno per l'imbarco segnino nelle schede  
 « che sono chiamati a compilare per ogni emigrante arruolato, l'indi-  
 « rizzo dell'Ufficio del lavoro come loro primo recapito a New-York.

« Allo stesso Ufficio del lavoro potranno utilmente rivolgersi inoltre  
 « tutte quelle altre persone, che pure avendo amici e conoscenti negli  
 « Stati Uniti, che spesso si offrono di occuparli nella stessa Impresa da  
 « cui essi dipendono, non trovino il lavoro loro offerto di propria soddi-  
 « sfazione oppure vogliano accertarsi se esso sia conveniente ed adegua-  
 « tamente remunerativo in confronto di altri anche maggiormente adatti  
 « alle loro abitudini, che il mercato può offrire... ».

Ma l'ufficio sorto sotto questi auspici fu poi soppresso nel modo già  
 descritto.

Sovente è stato ripetuto che la nostra legge molto ha fatto per proteggere gli emigranti prima della partenza dall'Italia e soprattutto durante la traversata di mare, ma poco, troppo poco per proteggerli dopo che sono giunti all'estero.

Persino nella relazione della Commissione parlamentare di vigilanza sul fondo per l'emigrazione presentata alla Camera dei deputati da S. E. l'onorevole Tittoni, ministro degli affari esteri, nella seduta del 26 maggio 1909 è stato scritto che « se si può sicuramente affermare che per la parte « riferentesi al viaggio degli emigranti la legge del 1901 ha avuto o sta « per avere il suo pieno effetto, altrettanto non si può dire per tutto « ciò che riguarda la tutela dei nostri lavoratori dopo giunti a destina- « zione.

« Eppure è in questo secondo periodo che la protezione è maggior- « mente utile, giacchè nessuno emigra per compiere una comoda traver- « sata oceanica, mentre tutti desiderano trovare consiglio, aiuto e pro- « tezione nel paese dove arrivano.

« Si tratta, è vero, di un'azione la cui vastità, delicatezza e complessità « eccedono le difficoltà pur non lievi della tutela all'interno, ma giova « che appunto per questo il Commissariato, il quale è ormai arrivato a « buon punto nello svolgimento della prima parte del suo programma, « si dedichi in particolar modo e con raddoppiata energia all'attuazione « della seconda.

« Ad ogni modo anche in questo campo il Commissariato ha già fatto « qualche cosa.

« La rete degli uffici di patronato per gli emigranti all'estero si va « sempre più estendendo e può anzi ritenersi in qualche luogo pressochè « completa. . . .

« Il servizio di tutela all'estero fa capo, oltre che alle regie rappre- « sentanze diplomatiche e consolari, agli ispettori del Commissariato. . .

« Questi ispettori esercitano funzioni complesse. Essi cioè:

« 1° Studiano la situazione agricola e industriale del paese in cui « risiedono, informano il Commissariato e le Rappresentanze locali circa « le condizioni e gli eventuali mutamenti nel mercato del lavoro, lo svol- « gimento della colonizzazione e delle industrie.

« 2° Promuovono, in relazione alla natura ed ai bisogni della nostra « emigrazione in un dato paese, l'istituzione di speciali organi di protezione « ed assistenza nella forma più accetta agli organi governativi ed all'opi- « nione pubblica del luogo.

« 3° Sorvegliano il funzionamento delle istituzioni esistenti e sussi- « diate dal Fondo dell'emigrazione, studiando e proponendo quelle va-

« rianti nei loro ordinamenti e nella loro azione che meglio valgono a  
« raggiungere lo scopo per cui sono sorte e vengono sussidiate.

« La protezione e l'assistenza degli emigranti costituiscono un com-  
« pito così difficile e di tanto grande importanza per il paese che il Par-  
« mento, mentre da una parte non deve tralasciare di incoraggiare e  
« di stimolare il Commissariato perchè raddoppi i suoi sforzi e la sua  
« energia, non può a meno dall'altra di apprestare con sollecita cura  
« quelle nuove provvidenze che l'esperienza abbia dimostrato necessarie  
« per agevolare l'opera del Commissariato a perfezionare vieppiù una  
« fra le nostre leggi sociali la quale è giustamente apprezzata anche da  
« altre nazioni ».

L'articolo 12 della legge 31 gennaio 1901 sull'emigrazione dice quanto segue:

« Negli Stati verso i quali si dirige a preferenza l'emigrazione ita-  
« liana saranno istituiti a cura del Ministero degli esteri, anche mediante  
« accordi coi rispettivi Governi, uffici di protezione, d'informazione e  
« d'avviamento al lavoro. . . ».

Le disposizioni contenute in questo articolo — scriveva l'avv. C. Festa nel suo libro sull'emigrazione nella legislazione comparata — « sono delle  
« migliori e più caratteristiche che il legislatore poteva comprendere in  
« una legge di tutela degli emigranti. La tutela all'estero è la più efficace  
« di qualunque altra in materia di emigrazione. . . . perchè è proprio  
« in terra straniera che l'emigrante nostro appare. . . . bisognoso del  
« soccorso di quanti non soffocano nelle ingorde speculazioni il senti-  
« mento umano della pietà ».

E già alla Camera dei deputati nella tornata del 1° dicembre 1900 l'on. Alfredo Baccelli aveva affermato che la tutela dell'emigrante nostro all'estero « è un argomento che è certo fra i più importanti e più gravi  
« di quanti sono contenuti nella legge. Poco importa infatti che gli emi-  
« granti abbiano un migliore trattamento durante la traversata se poi,  
« giunti nelle lontane contrade, restano abbandonati alla loro oscura for-  
« tuna. L'emigrazione è un bene se protetta efficacemente, è un male  
« se abbandonata a se stessa . . . è una libera forza che si espande, che  
« lotta, che vince, e la luce della vittoria si traduce in decoro e pro-  
« sperità sul capo della madre patria. Dunque è di grande importanza  
« l'argomento della tutela e della protezione dei nostri emigranti al-  
« l'estero.

« Gli Stati d'Europa i quali danno maggiore contingente alla emigra-  
« zione hanno tutti provveduto efficacemente alla tutela degli emigranti.  
« L'Inghilterra ha istituiti ed uffici a Londra e in ogni angolo della terra:

« la Germania ha provveduto con la legge del 1897 assai efficacemente :  
 « la Svizzera poi in ciò è maestra, poichè il Consiglio federale e le auto-  
 « rità cantonali aiutano gli ospedali e le scuole e le sue circolari del  
 « 1887 e del 1894 sono quanto di meglio sia stato scritto nel genere.  
 « Ma noi che cosa abbiamo fatto di fronte a tutto ciò? Avevamo un  
 « Bollettino della Società di protezione degli emigranti e dal 1899 ha  
 « sospeso le sue pubblicazioni, forse perchè non c'era più alcuno che  
 « proteggesse cosa alcuna. Abbiamo è vero un ufficio a New York e  
 « uno a Buenos Ayres, ma sono uffici che non esercitano una grande  
 « azione. Abbiamo la buona opera di monsignor Scalabrini e la sua So-  
 « cietà, ma è piccola cosa anch'essa e di modesta efficacia.....

« C'incombe dunque l'obbligo di pensare efficacemente alla tutela dei  
 « nostri emigranti; ed è questo un dovere del cuore ed un avvedimento  
 « politico..... ».

Nella relazione ufficiale sui servizi dell'emigrazione pubblicata dal  
 Commissariato nel Bollettino dell'emigrazione n. 8 del 1903 era detto  
 che la tutela degli emigranti nei paesi esteri « può in piccola parte  
 « essere esercitata dai consoli e non può essere affidata ad uffici gover-  
 « nativi per varie ragioni di opportunità e convenienza. È d'uopo quindi  
 « far capo a società private di patronato composte preferibilmente di  
 « italiani. È questo il sistema seguito dagli altri Stati che hanno una  
 « notevole emigrazione, i quali hanno promosso Società private nazionali  
 « di patronato nei centri dove maggiormente l'emigrazione stessa af-  
 « fluisce. Così a New York esistono società di patronato per gli emi-  
 « granti come la svedese, due società tedesche, la cattolica irlandese,  
 « l'austro-ungarica ed altre. La costituzione ed il funzionamento di tali  
 « società presenta, in alcuni punti, non lievi difficoltà per la condizione  
 « delle colonie locali dalle quali dovrebbero esserne scelti i componenti.  
 « Altrove è stato poi necessario, a render tali società benevole ai Governi  
 « locali (ciò che è condizione necessaria perchè possano rendere utili  
 « servizi), ammettere che ne facciano anche parte degli stranieri filan-  
 « tropi, amici del nostro paese. Il Governo ha dato il suo concorso  
 « finanziario a questi organismi, giovandosi di quelli già costituiti o pro-  
 « movendone la istituzione nei centri più importanti, tenuto conto delle  
 « condizioni particolari di ogni luogo ».

L'articolo 38 del regolamento 10 luglio 1901 per l'esecuzione della  
 legge 31 gennaio 1901 dice quanto segue :

« Il Commissariato promuoverà l'istituzione di patronati per la pro-  
 « tezione degli emigranti, tanto nel regno quanto all'estero, e potrà  
 « riconoscere quelli già istituiti o da istituirsi per iniziativa privata.

« A questi patronati potranno..... essere accordati dal ministro degli  
« affari esteri, su proposta del Commissariato, sussidi a carico del fondo  
« per l'emigrazione.

« Il Commissariato potrà anche, nell'intento di proteggere l'emigra-  
« grazione temporanea, affidare speciali incarichi a società filantropiche  
« e di mutuo soccorso o ad altre istituzioni che venissero segnalate dai  
« regi consolati come idonee ad assumere gli incarichi medesimi. A dette  
« società od istituzioni potranno essere dal ministro degli affari esteri,  
« su proposta del Commissariato, accordati sussidi sul fondo per l'emi-  
« grazione.

« Tanto per l'emigrazione permanente quanto per la temporanea il  
« Commissariato favorirà la creazione e lo sviluppo di istituzioni che,  
« nell'interno come all'estero, tendano a migliorare, con l'istruzione e  
« l'educazione, le condizioni morali e intellettuali dell'emigrazione ita-  
« liana; nonchè di istituzioni dirette a secondare lo sviluppo economico delle  
« colonie italiane e quello degli scambi commerciali con la madre patria.

« Nel rapporto che secondo l'articolo 8 della legge il commissario  
« generale deve presentare ogni anno al ministro degli affari esteri, sa-  
« ranno segnalate le benemerienze di coloro che..... negli istituti di pa-  
« tronato degli emigranti e in altri servizi gratuiti si siano specialmente  
« adoperati perchè la legge sull'emigrazione risponda ai fini voluti dal  
« legislatore ».

Quest'ultimo capoverso è ordinariamente quello che dinanzi agli occhi  
di coloro i quali dirigono le società di patronato nell'America settentrio-  
nale, presenta la maggiore importanza. Troppo di sovente essi consi-  
derano tali istituzioni più che altro come un mezzo per mettersi in  
evidenza, per acquistarsi delle benemerienze con la minor fatica possibile.  
Le cure che dedicano agli emigrati sono generalmente fiacche, non certo  
paragonabili alla alacre operosità dei « banchisti » i quali si incaricano  
degli emigrati per interesse commerciale. Del resto è cosa assai rara  
che posseggano l'attitudine e la competenza necessaria per dare svolgi-  
mento al programma di detti istituti. Nè insolito è il caso che finiscano  
per convertirsi in istrumenti di interesse commerciale a vantaggio non  
dell'emigrazione in generale, sibbene a vantaggio esclusivo dei soci i  
quali formano il relativo sodalizio ed essendo d'ordinario essi stessi degli  
emigrati pensano che l'amor del prossimo *incipit ab ego*.

Da ciò derivano i frequenti screzi da cui sono agitate le nostre co-  
lonie, di cui si sono avuti anche recentemente esempi altrettanto clamo-  
rosi quanto dolorosi ed a cui rimane sempre estranea la gran massa  
degli emigrati lavoratori che non sono certamente da confondere con

coloro i quali costituiscono il cosiddetto elemento intellettuale o pseudo intellettuale della nostra emigrazione, elemento più o meno ristretto ma sovente assai rumoroso, che si affanna a costituir comitati d'ogni colore e d'ogni qualità dai quali scaturiscono beghe d'ogni sorta. Ed è questo un fenomeno che danneggia notevolmente i nostri connazionali dinanzi all'opinione pubblica dei paesi che li ospitano.

Il Woodsworth nel suo libro ripetutamente citato osserva che « gli italiani prendono poco interesse alla politica locale benchè molti di essi si siano naturalizzati canadesi, ed hanno poco spirito di corpo. Anzi, gelosie e rivalità smembrano le comunità italiane.... Il 60 per cento sono analfabeti; i loro figli, intelligenti, sono però ambiziosi ».

Ben diverse dalle società di patronato sono le numerosissime società di mutuo soccorso esitanti nelle nostre colonie all'estero. Queste società sono formate da emigrati provenienti da una stessa regione, da una stessa provincia, magari da uno stesso villaggio, oppure da connazionali che esercitano uno stesso mestiere. Talora hanno un carattere semi-politico o semi-religioso assai blando. Non ricevono sussidi governativi e i mezzi di cui dispongono sono costituiti dalle tasse sociali pagate dai soci i quali vigilano tutti a ciò che i denari versati nella cassa comune siano bene amministrati. Così riescono non di rado a formarsi un patrimonio superiore a quello di qualsiasi società di patronato. Sono rette da persone scelte dalla assemblea dei soci nel proprio seno, fra persone cioè che conoscono bene i loro bisogni, mentre coloro che dirigono le società di patronato in molti casi sono scelti da piccoli gruppi di persone più o meno influenti che, in base alle disposizioni statutarie di parecchi fra cotesti istituti, detengono il monopolio delle relative amministrazioni indipendentemente dai soci contribuenti, i cui contributi del resto sono spesso addirittura irrisori. Quindi le società di mutuo soccorso esercitano generalmente un'azione veramente utile e benefica, ma limitata. Non estendono cioè la loro azione, come naturale conseguenza del loro speciale carattere, a tutte le multiformi esigenze che la protezione degli immigrati può presentare.

La Commissione parlamentare americana presieduta dal senatore Dillingham, avendo accuratamente studiato l'azione esercitata dalle società di beneficenza e di patronato nei riguardi dell'immigrazione, ha fatto, come si legge nel suo rapporto, le seguenti osservazioni:

« Nei primi tempi dell'immigrazione, quando questa non era soggetta ad alcun regolamento, il pauperismo fra gli immigranti arrivati da poco costituiva un problema molto grave. Negli Stati che ricevevano immigranti in gran numero, il mantenimento di quelli che erano indi-

« genti fin dall'arrivo oppure divenivano tali poco dopo, gravava in tal  
 « modo il bilancio pubblico che furono fatti parecchi tentativi per isti-  
 « tuire una tassa sugli immigranti allo scopo di raccogliere i fondi neces-  
 « sari per mantenere tutti quelli incapaci a procurarsi i mezzi di sosten-  
 « tamento. In alcuni casi gran parte degli immigranti in arrivo su un  
 « piroscafo erano così poveri che era necessario l'immediato loro tra-  
 « sporto nei ricoveri di mendicizia e gli antichi registri di questi asili  
 « mostrano che in essi erano costantemente ricoverati moltissimi stra-  
 « nieri arrivati di recente. Attualmente invece il pauperismo fra gli im-  
 « migranti giunti da poco tempo è relativamente minimo.... Il numero  
 « degli immigranti ammessi che ricevono soccorso da associazioni di  
 « beneficenza nelle città americane è relativamente piccolo.... Una pic-  
 « cola percentuale degli stranieri da esse beneficati è rappresentata da  
 « immigranti che si trovano negli Stati Uniti da tre anni o meno, mentre  
 « la metà degli stranieri beneficati risiede negli Stati Uniti da venti  
 « anni o più.... Gli immigranti arrivati di recente, financo quelli resi-  
 « denti nelle città in periodi di relativa inattività industriale, non ricor-  
 « rono alla carità pubblica in numero rilevante.

« In alcuni dei nostri porti più importanti sono state stabilite colla  
 « autorizzazione delle autorità di immigrazione delle società che inviano  
 « i loro rappresentanti ad incontrare quegli stranieri in arrivo che non  
 « vengono ricevuti da parenti o da amici. Nei casi in cui questi immi-  
 « granti hanno bisogno di consiglio oppure di un luogo dove poter rima-  
 « nere sicuramente per pochi giorni, queste società provvedono a dare  
 « loro tale aiuto, ed esse alloggiano gli immigranti in asili istituiti a tale  
 « scopo.

« . . . . In molti casi esse ricevono sussidi dai governi di Stati stra-  
 « nieri per il fatto che tutelano gli immigranti provenienti da quegli  
 « Stati. In considerazione del fatto che il benessere degli immigranti,  
 « specialmente se giovani e donne, può dipendere dalle cure dei rappre-  
 « sentanti di questi asili, sembrò opportuno di indagare i loro metodi di  
 « lavoro e le condizioni degli asili stessi. I risultati dell'indagine furono  
 « sorprendenti. Fu accertato che mentre in diversi casi le società di pa-  
 « tronato facevano opera assai utile e gli asili prendevano interesse al  
 « benessere delle giovani donne in essi ricoverate, procurando loro lavoro  
 « onesto ed idoneo, in altri casi gli amministratori degli alloggi avevano  
 « ingannato la buona fede dei direttori delle società di patronato ed ave-  
 « vano trasformato gli asili in imprese commerciali a loro esclusivo van-  
 « taggio. In alcuni casi i direttori, per guadagnare di più, facevano pagare  
 « agli immigranti rette esagerate, permettevano che gli asili rimanessero

« in condizioni sudicie e financo si prestavano ad inviare quali domestiche giovani ragazze in case di prostituzione.

« La Commissione richiamò su questi abusi l'attenzione del Commissario dell'emigrazione all'isola Ellis e delle autorità di Washington. In alcuni casi si agì energicamente ed ai rappresentanti di sette società venne proibito l'accesso all'isola Ellis fino a che esse non avessero cambiato completamente la loro direzione. In seguito all'energica azione delle autorità di immigrazione sono cessati i più gravi abusi e si fa il possibile per impedire che si ripetano ».

Fra le società di patronato i cui rappresentanti non vennero colpiti dall'ordine di espulsione decretato nel 1909 dal Commissario dell'emigrazione in Nuova York, è compresa quella costituita nel 1901 per la protezione degli italiani sotto il titolo di *Society for Italian Immigrants*, la quale fu anzi pubblicamente elogiata dall'or detto funzionario signor Williams. Essa riceve dal nostro Commissariato un sussidio di 50,000 lire annue. I suoi agenti assistono gli immigranti in tutte le pratiche necessarie per lo sbarco, rintracciano i loro parenti ed amici e nei casi di reiezione quando vi sia il motivo di ritenere il giudizio suscettibile di riforma, redigono i relativi appelli nelle forme prescritte dalla legge. La stessa Società ha aperto nel 1908 un albergo con 200 letti per gli emigranti sotto il nome di *Casa per gli italiani*, ove essi ricevono alloggio e vitto per li prezzo di 75 soldi al giorno. A tutto dicembre 1909 le persone ospitate nella casa furono circa 14,000 con quasi 20,000 giornate di presenza. Infine la *Society for Italian Immigrants* ha aperto anche tre scuole italiane in altrettanti campi di lavoro vicini a Nuova York.

La Società di patronato per gli immigranti italiani in Boston (Massachusetts), la quale riceve dal nostro Commissariato un sussidio di 8000 lire annue, ricava speciali vantaggi dal fatto che chi la presiede, cioè la signorina E. M. Colleton, americana, conoscendo molto bene l'ambiente locale ed essendo di origine etnicamente affine a quella di molte fra le persone della città che maggiormente possono giovare ai nostri emigrati, riesce ad esercitare una speciale influenza favorevole agli scopi filantropici che essa Società si propone di raggiungere e che effettivamente in gran parte raggiunge.

A San Francisco (California) il Commissariato sussidia con 6000 lire annue un « Comitato di soccorso e di patronato per gli emigranti italiani » fondato nel 1904.

Assai più utile è la funzione compiuta all'estero nei riguardi dell'emigrazione italiana per i paesi d'Europa e del bacino del Mediterraneo, dall' « Opera di assistenza agli operai emigrati in Europa e nel Levante »

diretta da S. E. il cardinale Bonomelli, e dalla « Società umanitaria per l'assistenza degli emigranti ». Ma queste istituzioni veramente benemerite, pure sviluppando in gran parte all'estero la loro attività, dipendono da enti italiani, residenti in Italia, da cui è fissata la loro linea direttiva di azione. E coloro che le dirigono non lo fanno certo per mettersi in vista, poichè godono elevata posizione morale; non lo fanno nè per interesse nè per acquistare facili benemerenze, ma per vero spirito di sacrificio, laonde l'opera loro meritoria riesce tanto più utile ai nostri emigranti. Oltre a ciò l'ambiente in cui dette istituzioni sviluppano la loro attività è certamente molto più favorevole a tale sviluppo che non quello delle nostre colonie americane.

L'Opera bonomelliana possiede un ospizio a Milano, due ospizi nella Svizzera e numerosi uffici e segretariati sparsi in Francia, in Austria e in Germania oltre che nella Svizzera. Questi uffici si occupano delle pratiche relative agli infortuni sul lavoro, agli invalidi, alla leva militare, allo stato civile: forniscono informazioni sulle condizioni del lavoro: regolano il movimento degli operai in arrivo e in partenza: formano le comitive per facilitare i viaggi: invigilano sulle operazioni di cambio del denaro: compiono inchieste, fanno funzionare scuole diurne e serali per adulti e bambini, casse di risparmio, biblioteche circolanti, cucine economiche, asili notturni, società di mutuo soccorso, corali, filodrammatiche, e così via.

La « Società umanitaria » al cui funzionamento ha dedicato molta attività l'onorevole Cabrini, possiede in Milano, ove essa ha la sua sede principale, una *Casa degli emigranti* in cui durante i primi dieci mesi del 1909 furono ricoverate 50,000 persone. Ad essa fanno capo numerosi segretariati sparsi per tutta l'Italia. Possiede un ufficio proprio in Svizzera e sovvenziona diversi segretariati operai indigeni in Francia, in Austria e in Germania oltre che nella Svizzera, perchè estendano la loro azione anche ai nostri emigrati. Provvede all'assistenza legale degli operai colpiti da infortunio sul lavoro con appositi servizi accuratamente organizzati: distribuisce guide e altre pubblicazioni utili agli emigranti: si occupa dei rimpatrii: tiene conferenze per gli operai: istituisce scuole, e così via.

Oltre alle diverse società di patronato per gli emigranti, il nostro Commissariato sussidia nell'America settentrionale una Società italiana di beneficenza con sede in Boston ed una con sede in Nuova York. Questa ultima distribuisce sussidi in generi alimentari e denaro. Oltre a ciò possiede un piccolo ospedale italiano che naturalmente non possiede i mezzi di cura di cui dispongono i grandi ospedali della stessa città. Il personale

di questi ospedali è naturalmente americano, mentre la generalità dei nostri emigranti non capisce l'inglese. Per vero dire non vi è assoluta necessità per gli ammalati di capire quel che dice il personale che li cura e li assiste, anzi qualche volta questa difficoltà di colloquio può riuscire di vantaggio alla cura. E per il bisogno tutto morale che i nostri connazionali ricoverati negli ospedali americani naturalmente hanno di intrattenersi con qualcuno che parli la loro lingua, potrebbero provvedere gli istituti italiani di beneficenza con visite di puro conforto opportunamente organizzate.

Ciò non pertanto è a desiderarsi che possa sorgere in Nuova York come affermazione d'italianità di quella nostra colonia un grande ospedale degno del nostro paese. I mezzi per la costruzione di questo ospedale dovrebbero essere dati tutti dalla stessa colonia, perchè se fosse invece costruito anche solo in parte a spese del nostro governo, perderebbe il carattere di manifestazione coloniale che deve avere. Il bello esempio dato dalla nostra colonia di Buenos Ayres con la costruzione di un ospedale, che quando fu inaugurato rappresentava quanto di meglio si poteva allora desiderare in fatto di istituti sanitari, potrebbe essere facilmente superato dalla colonia di Nuova York. Ma perchè ciò fosse possibile bisognerebbe che si ponessero a capo dell'impresa persone decise a considerarla come mezzo di unione e non di scissione coloniale, mentre fino ad oggi ogni iniziativa di simil genere ha costituito elemento di discordia in quel massimo centro di italianità all'estero, non per motivi politici o religiosi veri e propri poichè nella gran massa di coloro che lo compongono, politica e religione, queste gran molle del sentimento popolare, rappresentano due elementi, l'uno patriotticamente acceso, l'altro alquanto tiepido, pressochè uniformi di colore, sibbene a causa di alcuni miserevoli elementi di dissidio che in Italia, laddove esistono, servono di argomento soltanto allo scherzo dei giornali satirici, e in America servono di argomento invece a serie, grosse battaglie della nostra stampa coloniale.

Oltre alle società di patronato e a quelle di beneficenza son da considerare come Istituti di protezione per i nostri emigranti gli uffici legali istituiti dal nostro Commissariato presso alcuni Consolati (Nuova York, Filadelfia, Chicago, Denver, San Francisco) coll'incarico di prestare ad essi assistenza nei casi d'infortunio.

Per la liquidazione extragiudiziale delle indennità dovute ai nostri emigrati in caso d'infortunio sul lavoro quando gli aventi diritto a tali indennità sono presenti, riesce forse più vantaggioso l'intervento esclusivo degli addetti per l'emigrazione. Difatti gli impresari di lavori inte-

ressati nelle relative contestazioni, per un certo sentimento di amor proprio sia pure ingiustificato ma pur nondimeno facilmente spiegabile, più facilmente che alle pressioni esercitate su di essi dalle autorità consolari o dai legali, cedono alle raccomandazioni degli addetti, i quali trattano queste vertenze in via puramente privata, come amici di emigrati che chiedono i dovuti indennizzi. Questo è quel che appunto è avvenuto nel Canada in seguito a un disastro che il 12 marzo 1910 in una stazione ferroviaria del Manitoba causò la morte d'un nostro connazionale, e in altri casi consimili.

Il R. Console in Boston cav. Poccardi è riuscito a far riconoscere in molti circondari del suo distretto consolare, con evidente utilità per la liquidazione delle successioni dei nostri connazionali, il principio che il R. Console deve essere nominato amministratore delle successioni lasciate dagli italiani a preferenza di ogni altro pubblico consegnatario. Tale principio è stato invece dichiarato inammissibile dal Tribunale supremo della California.

Nello Stato di New York il R. Console può agire nell'interesse degli eredi assenti anche senza bisogno di procura, ed è informato di ogni successione dove siano interessati connazionali residenti in Italia.

Così sono ora evitati molti degli inganni a cui dava luogo per il passato nell'America settentrionale la liquidazione delle successioni di nostri connazionali i cui eredi non si trovavano presenti, successioni che troppo spesso erano carpite da imbrogliatori d'ogni specie.

Da un seguito di articoli sulla protezione degli emigrati che la *Gazzetta del Massachusetts*, edita a Boston, pubblicò nel luglio del 1909 si ricavano i seguenti tratti:

« L'immigrato trova al momento del suo arrivo in questo porto i « membri delle « Società per la protezione degli Immigrati Italiani » ai « quali spetta il compito di far sì che nessun ostacolo causato da malizia « o abuso di terzi o da imperizia o negligenza dell'immigrato stesso si « opponga al suo sbarco . . . . .

« In quanto essa fa vi è del buono, poichè nel terreno della benefi- « cenza come nei terreni di cultura agreste ogni goccia d'acqua che cade, « non importa quanto piccola, trova sempre da dissetare un arido filo « d'erba . . . . .

« Discende dunque il nostro immigrato, ignaro, sul vasto porto. Un « di là la lotta l'affrontava sin dal suo primo arrivo. Ingiustamente respinto « dalle autorità locali, abbandonato a sè stesso in una terra straniera, o « quel che è peggio lasciato in balia dei tanti malviventi che infestano i « docks, cominciava ben presto ad avvolgerlo il soffio della tempesta.

« Ora egli trova un amico che gli porgerà la mano, che gli parlerà la  
 « lingua d'Italia, che gli dirà quelle parole che confortano e rilevano gli  
 « animi abbattuti quanto una carezza. Tal opera di soccorso forse non  
 « è perfetta, ma è già molto. Lo dicemmo e lo ripetiamo, vada lode a  
 « chi la esercita.

« Ed anche uscito dal porto l'immigrato d'oggi non affronta sì ardua  
 « via come una volta. La pubblica opinione va a poco a poco cambian-  
 « dosi in favore dell'italiano; il continuo estendersi delle città, delle in-  
 « dustrie, dei traffici, delle comunicazioni, causa una richiesta sempre  
 « più accentuata di mano d'opera per gli edifici, le fabbriche, le costru-  
 « zioni, gli accolti ferroviari. E per gli uni e per gli altri, ora che l'ele-  
 « mento irlandese è salito a sì alta fortuna da ripudiare ogni lavoro  
 « prettamente manuale, necessitano carovane italiane che han robuste  
 « braccia e modeste pretese.

« Inoltre la distribuzione del lavoro riceve non piccola considerazione  
 « dagli Stati, molti dei quali, a somiglianza del Massachusetts, hanno  
 « stabilito in tutti i grandi o piccoli centri agenzie gratuite di lavoro  
 « sotto il controllo diretto dell'amministrazione statale allo scopo di dar-  
 « impiego agli operai disoccupati.

« Lo accolgono così i più aspri ed ardui lavori cui possa sottomet-  
 « tersi umana natura, ma la prima fra le tante speranze onde si nutron  
 « i sogni degli esuli può almeno trasformarsi in realtà.

« Nè in caso di malattia o di supremo bisogno mancano le istituzioni  
 « che accolgono o soccorrono gli immigrati nostri.

« Anche sotto questo aspetto il pregiudizio che escludeva a vantaggio  
 « di altre razze l'italiano dalle organizzazioni filantropiche indigene va  
 « gradualmente sparendo . . . . .

« Dopo quanto abbiamo scritto intorno all'opera di beneficezza che  
 « per incarico governativo si sta effettuando in Boston a favore degli  
 « immigranti nostri sarebbe ingiusto il voler negare alle autorità italiane  
 « non lieve merito per avere affrontato risolutamente l'arduo compito.  
 « Sarebbe pure ingiusto il non riconoscere che se tale interessamento  
 « non ha ancora condotto a pratici risultati si deve in gran parte alla  
 « mancanza, nelle nostre colonie, di individui mentalmente preparati ad  
 « assumere la direzione di un compito che ha sì vaste proporzioni, e che,  
 « ad ogni modo, richiede esperienza profonda e profonde cognizioni . . . . .

« Ha voluto il Governo d'Italia prima di tutto assicurare all'immi-  
 « grante un arrivo men disagiato e men periglioso di quello che fosse  
 « una volta; ha voluto poi, seguendo lo stesso immigrato nell'ansiosa  
 « ricerca del pane, dargli i mezzi di procacciarsi lavoro; terzo, ha deli-

« berato che nell'attimo in cui ogni speranza ed ogni forza abbandona  
 « l'esule così da farlo anelare alla patria lontana come verso l'unica sal-  
 « vezza, gli venisse concesso di ritraversare l'oceano.

« In quanto ai singoli casi di miseria o di grave malattia esso ha,  
 « e non a torto, confidato nelle numerose istituzioni che, come una nostra  
 « inchiesta ha appurato, specialmente in Boston praticano la loro opera  
 « di carità senza alcuna distinzione di razza o di confessione . . . .

« Ma chi fra noi non sa come sia appunto nel periodo che corre fra  
 « l'istante in cui l'operaio entra a far parte della folla di connazionali  
 « che popolano le officine, le fabbriche, le miniere, e l'istante in cui stre-  
 « mato di forze implora di riveder la patria o penetra in un ospizio di  
 « carità, chi è fra noi, diciamo, che non sa come sia proprio in questo  
 « periodo . . . che le più dolorose, aspre, e spesso a noi sconosciute  
 « sofferenze angustiano l'immigrato? . . . .

« Chi ha mai pensato a compiere una statistica delle vittime del la-  
 « voro agli Stati Uniti? Calcoli sommari, e forse al disotto del vero, ci  
 « dicono che il loro numero ammonta ad un milione per anno per la  
 « maggioranza italiane . . . .

« Non passa giorno, del resto, senza che i giornali ci diano la con-  
 « ferma di questo desolante macello. E i nomi delle vittime sono quasi  
 « sempre italiane . . . .

« Una valorosa scrittrice d'emigrazione nell'aprile del 1908 in un ma-  
 « gistrale articolo, portante il titolo « Il Calvario dei nostri emigranti »  
 « propugnava la necessità di assicurare all'immigrato una protezione le-  
 « gale, atta . . . a render i diritti dei nostri immigrati, di fatto pari a  
 « quelli degli altri operai.

« La scrittrice in parola faceva seguire numerosi esempi di connazio-  
 « nali i quali, rimasti vittime della negligenza o del mal volere dei pa-  
 « droni, non avevan saputo o non si eran curati di ottenere risarcimento  
 « qualsiasi.

« Alle solite domande (aggiungeva l'autrice): Perchè non avete ricorso?  
 « Perchè non siete andato in Corte o dal console? ecc. — rispondono  
 « invariabilmente: « Perchè abbiamo sempre torto noi. Perchè gli amici  
 « e i testimoni hanno paura di difenderci. Perchè non sapevamo la lingua.  
 « Perchè il console stava dieci dollari lontano (in gergo emigrante, lon-  
 « tano tanto che il biglietto di andata costa dieci dollari). Perchè al  
 « momento dell'infortunio persi conoscenza e quando la ripresi un pae-  
 « sano mi aveva portato all'ospedale tre dollari lontano. Perchè non  
 « sappiamo difenderci ».

« E questa è la verità. In vari centri dell'immigrazione il nostro Go-

« verno ha stabilito dei *Bureaux of Legal Investigation* diretti da validi  
 « avvocati, col compito di sostenere gratuitamente i diritti degli italiani  
 « in ogni causa che sia meritevole e giusta . . . . .

« Questa forma di vera ed importante protezione per parte del patrio  
 « Governo . . . . assicura non soltanto il benessere dell'immigrato ma  
 « anche la dignità del nome nostro in questo paese . . . . e trova del  
 « resto fautori non soltanto fra gli studiosi dei problemi d'emigrazione,  
 « ma anche nel Parlamento nostro, fra uomini delle più disparate ten-  
 « denze politiche . . . . .

« Nè si dica che gli uffici di tutela legale non han fatto buona prova  
 « in quelle città degli Stati Uniti dove già stan funzionando, imperocchè,  
 « per essi come per ogni altro caso di beneficenza pubblica, i risultati  
 « negativi vanno piuttosto ricercati nel sistema e negli individui che vi  
 « sono preposti più che nel merito dell'oggetto . . . . .

« Confidiamo soprattutto nel R. Commissariato che, disponendo di  
 « mezzi adeguati e di un personale di studiosi ed intelligenti addetti, è  
 « in grado di corrispondere alle aspettative della colonia . . . . . ».

Quando la nostra Camera dei deputati ebbe a discutere il bilancio dell'emigrazione pel 1908, l'on. Montagna espresse le seguenti considerazioni:

« Il Governo, mosso dal proposito di venire in aiuto degli emigrati  
 « quando di questo essi hanno più bisogno, si fece iniziatore dell'assi-  
 « stenza legale a loro favore nei casi d'infortuni sul lavoro, succes-  
 « sioni, ecc. ecc. Giudichi il Governo se non sia il caso di organizzare  
 « un po' meglio quel servizio, sia aumentando, ove ne riconosca il bi-  
 « sogno, gli uffici di consulenza legale, sia liberando di qualche vincolo  
 « non necessario l'uso dei fondi. Ad ogni modo l'istituto esiste e non è  
 « escluso che con il tempo si possa andar sviluppando.

« Ora, visto che con l'accrescersi della popolazione italiana all'estero  
 « più frequenti si fanno i processi penali a carico di connazionali e che la  
 « diversità della lingua, la marcata differenza delle procedure, dei gradi  
 « giurisdizionali, ecc., pone questi sovente in una posizione d'inferiorità  
 « rispetto ai cittadini del paese ove si trovano, perchè non dovrebbe e  
 « non potrebbe farsi anche qualche cosa per la loro protezione nei pro-  
 « cessi penali?

« Furtroppo avviene di frequente che cittadini italiani, poco esperti  
 « o pressochè analfabeti, condotti innanzi alle Corti straniere, sia per  
 « ignoranza della lingua, sia per la deficienza degl'interpreti, non rie-  
 « scano a far comprendere le proprie ragioni ed a capire le domande che  
 « vengono ad essi ed ai testimoni rivolte. L'azione della difesa anch'essa

« rimane paralizzata od incompleta. Ne seguono talvolta inevitabili errori giudiziari e condanne sproporzionate al delitto ».

La *Immigration Aid Society* n. 1 di Montreal dovrebbe funzionare a beneficio degli immigrati italiani sia come società di patronato sia come istituto di beneficenza, sia come ufficio di assistenza legale.

La sezione IV del primo capitolo del titolo primo del suo statuto destinata ad « assistere gli immigranti italiani in ogni maniera possibile », comprende i seguenti articoli:

« Art. 17. — La Società darà consigli, informazioni, aiuto e protezione di ogni genere agli immigranti e in generale provvederà al loro benessere secondo le disposizioni seguenti.

« Art. 18. — Provvederà un luogo di temporaneo ricovero per quegli immigranti italiani che all'arrivo dall'Italia si trovassero senza amici o parenti nel Canada per prestar loro assistenza quanto più possibile; oppure indicherà loro dove trovare e vitto e alloggio e le altre provvidenze, informazioni e cure di cui potessero avere immediato bisogno.

« Art. 19. — Manterrà un luogo o più luoghi in cui gli immigranti italiani possano ottenere vitto e alloggio se non per sua azione diretta, almeno per opera di oneste famiglie private che non abbiano a infrangere i regolamenti sanitari nè esigere prezzi esagerati.

« Art. 20. — Mediante scuole, conferenze e in altro modo — subordinatamente sempre alla previa approvazione del Consiglio di direzione — aiuterà ogni qualvolta sarà possibile gli immigranti che non conoscono la lingua, le usanze e le leggi nel paese, onde [acquistino] pratica conoscenza di tutto ciò che può farli divenire cittadini desiderabili.

« Art. 22. — Avrà un consulente legale esperto a cui la Società indirizzerà tutti gli immigranti che hanno interessi legai da curare ma non si possono procurare la conveniente consulenza.

« Art. 23. — Farà investigazioni su tutti gli abusi a cui sono esposti gli immigranti italiani, su tutti i torti che detti immigranti subiscono e procurerà di porvi rimedio.

« Art. 25. — Procurerà di ottenere la volenterosa cooperazione di qualche ospedale o di altri istituti di beneficenza a vantaggio degli immigranti che cadono ammalati dopo il loro arrivo e che han bisogno di cure mediche gratuite e di altri provvedimenti caritatevoli e al più presto possibile avrà alla sua diretta dipendenza qualche istituto con simile.

« Art. 27. — Si gioverà di ogni altro legittimo mezzo che possa sembrare appropriato o necessario per l'esecuzione e il compimento dei suddetti scopi e intenti della Società ».

Anche la *Immigration aid Society* N. 1 di Montreal possiede un ricovero o « casa di rifugio » per immigranti italiani costituita da alcune stanzette ad uso di dormitori in cui è disposto un piccolo numero di letti e da due stanze di convegno situate nel sottosuolo della casa. Nel 1909, secondo quel che risulta dalla relazione pubblicata dalla stessa Società, le giornate di presenza degli ospiti nella « casa di rifugio » furono in tutto 1150, cioè 815 a pagamento e 335 gratuite.

La stazione della ferrovia canadese del Pacifico situata a pochi passi di distanza dalla « casa di rifugio » comprende un vasto locale assai ben tenuto, in cui gli immigranti giunti dai porti d'entrata e gli immigrati che si recano da una località all'altra del paese o che rimpatriano, possono trovare gratuitamente ricovero nell'attesa di proseguire il viaggio. Il locale è posto sotto la vigilanza degli ispettori dell'immigrazione e vi si trova una rivendita di generi alimentari a prezzi fissi. Non vi sono letti, ma questi non occorrono per dei braccianti che vi debbono fare un soggiorno assai breve e che anche nei campi di lavoro ove si recano o da cui provengono sono abituati a dormire più spesso sulla nuda terra che in un qualsiasi giaciglio non sempre degno di esser chiamato letto. Ben più grave è il problema dell'affollamento dei *tenements*, di quei mostruosi alveari umani che accolgono nelle grandi città dell'America settentrionale tanta parte della nostra emigrazione, di quegli infelicissimi agglomeramenti di lavoratori stranieri che tanto giustamente preoccupano l'igienista ed il sociologo. Questo problema rimane ancora insoluto malgrado i molti studi a cui è stato sottoposto dalle competenti autorità americane e da apposito Comitato costituitosi a Nuova York nel 1907 (1).

Accanto agli istituti italiani per la protezione degli immigrati altri ne esistono nell'America settentrionale retti e costituiti da americani di origine generalmente inglese. Questi istituti hanno naturalmente il vantaggio rispetto a quelli retti e costituiti da stranieri di possedere nel paese maggiore influenza, mentre hanno lo svantaggio d'incontrare maggiori difficoltà nel mettersi e tenersi in rapporto con gli immigranti. Per ovviare a tale difficoltà taluni si servono però di agenti stranieri. Così la « Lega civica nord americana per gli immigranti » (*North American Civic League for Immigrants*) si serve per comunicare con i nostri connazionali di uno speciale segretario italiano. Come si rileva dai cartellini che fa distribuire agli immigranti che sbarcano negli Stati Uniti, gli scopi di questa

---

(1) V. Bollettino dell'emigrazione n. 17 del 1908.

Società, la principale forse fra gli istituti congeneri di carattere prettamente americano, sono i seguenti:

« 1. — Spiegare ai nuovi venuti quali siano i loro doveri ed i loro « diritti.

« 2. — Informare quelli che sono di passaggio sul modo migliore « per raggiungere la loro destinazione.

« 3. — Far loro conoscere dove potranno essere istruiti nella lingua « del paese.

« 4. — Dirigere gli immigranti a connazionali di fiducia, capaci di « aiutarli nei loro bisogni.

« 5. — Dare consigli ed informazioni utili senza alcuna spesa ».

Con questi istituti giova ai nostri emigrati mantenersi in contatto, come è detto nella relazione pubblicata dal nostro Commissariato sui servizi dell'emigrazione per l'anno 1909-1910, « specialmente in un ambiente » in cui così largo campo è lasciato all'iniziativa privata e in cui il con- « corso e la simpatia degli elementi locali è non trascurabile garanzia « di successo », tanto più che la loro azione non è ristretta a determinate località, ma si svolge armonicamente, per effetto di vicendevoli accordi, nei vari centri.

Parecchi di tali istituti hanno carattere prettamente religioso, ma invariabilmente dedicano ciò non ostante le loro cure agli immigranti di tutte le confessioni senza compiere fra essi opera diretta di propaganda confessionale. Ma il personale di cui si servono per esercitare la loro benefica azione ha sempre carattere confessionale anche se laico. Non cioè sulla maggiore o minor competenza in materia di immigrazione, non sulla maggiore o minore attitudine a trattare con gli immigranti è basata la scelta di questo personale che deve rispondere invece al principale requisito di seguire i dettami di una determinata fede. Da ciò ne deriva che l'opera di questi istituti riesce generalmente alquanto monca, la qual cosa del resto si può dire anche di quelli che hanno carattere politico o in qualsiasi altro modo improntato a spirito di setta, di quelli insomma che nel praticare la tutela degli immigranti non hanno in mente solamente la necessità di difenderne gli interessi con criteri pratici e positivi.

Dai rapporti dei funzionari appartenenti al servizio di immigrazione canadese si rileva che il ben noto « Esercito della salvezza » (*Salvation Army*) dedica una parte della sua multiforme attività a favore dell'emigrazione diretta dall'Inghilterra al Canada, in ciò imitato dal confratello « Esercito della Chiesa » (*Church Army*) che è meno conosciuto. Nello

stesso campo esercita una funzione più specializzata la « Società ecclesiastica di emigrazione » (*Church Emigration Society*) inglese (1).

Recentemente hanno cominciato ad occuparsi di immigrazione anche le « Associazioni cristiane della gioventù » (*Young Men's Christian Associations*) molto attive nel Canada, che tendono a dimostrare una speciale simpatia per gli emigranti italiani e fanno distribuire nei nostri porti dei cartellini d'invito con cui si offrono per fornirli di informazioni utili.

Le società di carattere religioso sono dotate generalmente di larghi mezzi pecuniari forniti dalla generosità dei credenti, che specialmente fra i protestanti americani è molto larga.

Del resto vi sono anche non pochi sacerdoti cattolici e protestanti in America che indipendentemente dalle associazioni di carattere religioso dedicano gran parte della loro caratteristica attività alla tutela degli immigranti e dei vari interessi che ad essi si riferiscono.

Nella relazione della Commissione parlamentare americana, presieduta dal senatore Dillingham, si legge: « un esempio delle cure che il « Canada dedica all'immigrante si ha nella cooperazione del [competente] « dicastero con le diverse chiese. Il manifesto di bordo canadese contiene « fra le altre indicazioni anche la domanda della religione professata « dall'immigrante . . . . . Questa informazione non è richiesta a quanto « si dice perchè il Governo attribuisca importanza alla fede religiosa o « lo consideri in un modo qualsiasi come elemento di giudizio per l'am- « missibilità di un immigrante, sibbene principalmente a scopo di aiutare « le chiese ad esercitare l'opera loro fra i neo arrivati. Un elenco degli « immigranti in arrivo classificati secondo la confessione a cui apparten- « gono e il luogo di loro destinazione vien rilasciato a qualsiasi capo di « una setta (*denomination*) religiosa che ne faccia domanda. Questi eccle- « siastici possono così notificare alle autorità ecclesiastiche delle diverse « località l'arrivo di determinati immigranti, ed a quanto pare ne risul- « tano molti vantaggi non solo per l'introduzione dei nuovi immigranti « in ambienti sociali migliori, ma anche per il miglior modo di aiutarli « ad assicurarsi il lavoro ».

Gli istituti italiani di carattere religioso dediti alla tutela degli emigrati son pochi e poveri. La « Società di San Raffaele » di Nuova York specializzata per l'assistenza delle donne e dei bambini può essere considerata come un'appendice della Società di patronato dianzi ricordata. Le suore del Sacro Cuore hanno in Nuova York un ospedale, il « *Columbus Hospital* » sussidiato dal nostro Commissariato, in cui sono accettati in-

(1) V. la raccolta di *leggi, decreti, ecc.* già citata: pag. 67, 69, 190 e 202.

fermi di ogni nazionalità ma a preferenza gli italiani, e in Nuova Orleans (Louisiana), in Denver (Colorado), in Seattle (Washington) e in Los Angeles (California) altrettanti orfanotrofi molto lodati in cui s'insegna l'italiano.

A Montreal si trova una scuola italiana aggregata alla chiesa italiana della città e mantenuta col solo obolo dei fedeli.

Nel 1908 fu al Canada il reverendo prof. don Pietro Pisani per studiare la possibilità di dirigersi l'emigrazione agricola italiana. E su tale argomento ha pubblicato un libro « Il Canada presente e futuro in relazione all'emigrazione italiana » (Roma, 1909), il quale « ha per unico oggetto di presentare il Canada come terra propizia all'immigrazione — specialmente agricola — d'ogni paese, non di promuovere l'esodo già eccessivo di contadini dai nostri campi ».

Nella relazione della Giunta generale del bilancio sugli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910, compilata dall'on. Falletti di Villafalletto, era detto che « uno dei più utili, come l'esperienza lo ha dimostrato, fra i « servizi istituiti a carico del bilancio [medesimo] è quello degli addetti « della emigrazione destinati ad integrare l'opera dei consoli, nella tutela « dei nostri connazionali all'estero specialmente nei rapporti dipendenti « dai contratti di lavoro. Gli ottimi risultati conseguiti, ormai durante « vari anni, dalla azione esplicata per parte degli addetti istituiti a Gi- « nevra e a Colonia hanno riscosso la manifesta approvazione del Parla- « mento, provocando in esso insistenti voti perchè il numero degli addetti « sia aumentato.

« Invero il servizio dei nostri addetti nelle citate due sedi ha posto « in evidenza come senza il concorso degli addetti stessi sarebbe stato « vano sperare che l'azione dei consoli, da sè sola, potesse corrispon- « dere alle nuove esigenze delle correnti emigratrici, oggi che il garan- « tire l'esercizio dei diritti dei nostri connazionali nei riguardi dei com- « merci, della navigazione e della uguaglianza di trattamento di fronte « alle leggi locali con i cittadini indigeni in ossequio alle convenzioni e « ai trattati, se corrisponde alla funzione dello Stato diretta a proteggere, « in genere, il cittadino fuori dei confini della patria, si va però di con- « tinuo specializzando, per quanto ha tratto nei rapporti che intercedono « fra capitale e lavoro.

« Il considerevole patrimonio annuo che la massa degli emigranti « riesce a ricuperare per indennità a seguito d'infortuni sul lavoro, « l'azione tutelatrice efficacemente spiegata a pro dei nostri operai in « occasione di scioperi o di crisi industriali, l'avviamento degli operai, « fino dalla partenza dal Regno, a centri di lavoro che offrano maggiori

« garanzie di stabilità e di rispetto alla fede contrattuale, sono benefici  
 « considerevoli, raggiunti per quelle fra le nostre correnti emigratrici in  
 « Germania ed in Svizzera, alle quali riesca ad estendersi l'opera dei  
 « due addetti di Ginevra e di Colonia, cav. De Michelis e cav. Pertile.

« Se questi benefici sono riusciti così sensibili in due Stati europei  
 « noti per la loro progredita legislazione sociale che già per sé stessa  
 « rappresenta una guarentigia per la tutela dei nostri emigranti, è logico  
 « desumerne come l'opera degli addetti di emigrazione sia una necessità  
 « nei paesi transoceanici dove i nostri uffici consolari tuttora costitui-  
 « scono una rete a maglie troppo larghe per essere in grado di prestare  
 « efficace tutela ai nostri connazionali sparsi in gruppi isolati in estese  
 « regioni e dove per la deficienza di leggi tutelatrici del lavoro, atte a  
 « frenare gli abusi della speculazione insiti agli antichi sistemi colonizza-  
 « tori, nelle regioni agricole o per le rivalità locali dovute alla concorrenza  
 « del lavoro, nei centri urbani, può essere facilmente il lavoratore ita-  
 « liano esposto ai più crudeli sfruttamenti ed ai più duri disagi . . . . .

« L'istituzione degli addetti nei paesi transoceanici sta poi collegata  
 « con quelle altre che si sono create per la tutela dei nostri emigranti  
 « e possono essere poste sotto la vigilanza diretta degli addetti  
 « stessi . . . . . ».

In base all'articolo 23 del R. decreto 28 gennaio 1866 con cui venne promulgata e resa esecutoria la nostra legge consolare del 15 agosto 1858, i consoli « assistono e proteggono i nazionali, tutelano i loro interessi specialmente se assenti ed esercitano verso di essi gli atti d'amministrazione permessi dalle leggi ed usi locali ».

Naturalmente nel Canada come paese di immigrazione, al pari degli Stati Uniti, non esiste un'emigrazione apprezzabile di lavoratori indigeni per l'Europa. Però essendo i canadesi cittadini dell'Impero britannico, avviene che taluni si recano in Inghilterra per guadagnarsi da vivere e talora vi incontrano invece la miseria per cui finiscono col chiedere aiuto al proprio paese, cioè ai rappresentanti del Dominio canadese presso il governo imperiale.

Dal rapporto di sir Strachon in data 13 giugno 1908 si rileva come « l'assistenza dei canadesi che per un motivo o per un altro di-  
 « vengono indigenti (*destitute*) in Europa è cosa a cui il governo del  
 « Dominio dedica molta attenzione. Ma i fondi largiti a tale scopo dal  
 « parlamento sono molto scarsi e per far fronte alle diverse domande  
 « di aiuti occorre distribuirli guardingamente. Durante il 1907 le per-  
 « sone che fecero istanza di sussidio furono 93. Ne furono rimpatriate  
 « 17: ne furono soccorse 57 con alimenti, alloggio o indumenti e

« per quanto riguarda le altre 19 dopo avere accuratamente vagliato  
 « i loro reclami si giunse alla conclusione che le loro condizioni  
 « non erano tali da renderle bisognose di un qualsiasi aiuto gover-  
 « nativo.

« Ai canadesi indigenti prestano assistenza anche i consoli britan-  
 « nici delle diverse località estere. In simili casi si ha per massima di  
 « agire fin dove è possibile, in accordo coi suggerimenti dati dagli  
 « egregi funzionari ora detti, il cui intervento a favore dei sudditi ca-  
 « nadesi di Sua Maestà è molto apprezzato ».

Negli Stati Uniti esiste una legge 2 marzo 1907 « sull'emigrazione  
 dei cittadini degli Stati Uniti e la loro protezione all'estero », ma essa  
 altro non contiene che poche disposizioni relative alla cittadinanza degli  
 americani stabiliti o nati all'estero e alla concessione del passaporto  
 agli stranieri che dopo tre anni di residenza negli Stati Uniti e dopo  
 aver manifestata, nelle forme previste dalla legge 26 giugno 1906 sulla  
 naturalizzazione degli stranieri, l'intenzione di divenire cittadini degli Stati  
 Uniti, si recano all'estero.

Una Commissione nominata dal governatore dello Stato di Nuovo York  
 per mandato ricevuto con legge del 6 maggio 1908, allo scopo di studiare  
 le condizioni ed i bisogni degli immigrati stranieri, espose nel suo rap-  
 porto alcune considerazioni da cui sono estratte in forma riassuntiva le  
 seguenti note:

« La storia industriale, politica e sociale degli stranieri costituisce un  
 « capitolo importante nella storia americana. Gli stranieri sono divenuti  
 « un elemento importante in ogni campo di attività. Negli opifici, nelle  
 « fattorie, nelle miniere, nelle costruzioni delle ferrovie e di altre opere  
 « pubbliche, lo straniero è divenuto indispensabile. Egli si è non solo  
 « mostrato un valido soldato dell'esercito industriale, ma ha anche preso  
 « le armi in difesa della terra di adozione. Egli si è rapidamente assi-  
 « milato al grande corpo della cittadinanza americana ed ha intelligen-  
 « temente contribuito al progresso nazionale. I suoi figli che non possono  
 « più essere distinti da quelli dei primi occupatori di questa terra, fanno  
 « ora parte integrale del popolo americano. La parola *americano* non può  
 « essere applicata ad una sola razza o ad una sola religione, ma a tutta  
 « in genere la cittadinanza della Repubblica.

« Per la grande maggioranza degli stranieri una speciale tutela non  
 « è mai stata e non sarà forse mai necessaria. L'atteggiamento di coloro  
 « che sono nati qui è stato od è loro favorevole. Inoltre normalmente  
 « gli immigranti arrivano nel fiore degli anni, forti e fiduciosi nelle loro  
 « forze. Essi sanno ampiamente valersi delle opportunità favorevoli e con-

« tribuiscono in contraccambio alla prosperità intellettuale e all'incremento del paese.

« Tuttavia gli stranieri incontrano spesso difficoltà che sarebbe utile « prevenire a vantaggio non solo di essi ma anche dello Stato che li « ospita.

« Stranieri nati ed allevati in località rurali sono stati ad un tratto « trapiantati in città vaste e da contadini sono diventati operai industriali. « Questo movimento dall'Europa verso l'America non è che una forma « particolare del movimento mondiale dalla campagna alla città. Lo straniero che va in città vi è spesso trattenuto permanentemente dalla « povertà, dall'ignoranza delle condizioni locali, dalla naturale timidezza « e dall'attrazione che la vita sociale esercita su di lui quand'anche egli « avesse tutto l'interesse ad allontanarsi per stabilirsi altrove. Per questa « complessa condizione di cose lo straniero è vittima di una numerosa « turba di persone che vivono appunto su di lui.

« Lo spirito americano è avverso a creare privilegi e diritti speciali « a determinate classi di individui e non è consono alle istituzioni americane il favorire una legislazione speciale salvo che sotto l'impero di « condizioni eccezionali. Però la popolazione straniera si trova in una « situazione diversa da quella indigena, se non addirittura anormale. Lo « straniero ha in sé alcune incapacità politiche e industriali, al quale svantaggio va unita anche l'ignoranza della lingua e delle istituzioni del « paese.

« Da ciò si trae la convinzione che le leggi le quali tutelano adeguatamente i cittadini americani non hanno un'eguale efficacia per gli « stranieri. Sotto questo aspetto lo Stato non ha sufficientemente considerato per l'addietro gli obblighi che ha verso se stesso e verso gli « stranieri: gli obblighi verso se stesso perchè nessuno sforzo ha fatto « per utilizzare il poderoso aumento di energia degli immigranti che potrebbero largamente contribuire alla solidità e all'incremento dell'edificio nazionale con il complesso di forze morali, intellettuali, artistiche « che portano seco: gli obblighi verso gli stranieri perchè vi fu in passato « una tendenza a disinteressarsi della viva e palpitante massa di umanità « che viene negli Stati Uniti con lo stesso spirito con cui vi venne una « gran parte dei cittadini attuali o dei predecessori di coloro che sono « nati nel paese.

« Occorre dunque che gli immigranti siano tutelati contro tutti quei « faccendieri, come notai, banchisti, interpreti, agenti marittimi, locandieri, ecc., che più facilmente commettono abusi in loro danno. Occorre « che lo Stato sorvegli gli interpreti, i locandieri, gli agenti marittimi e

« li munisca di una speciale licenza. Occorre che ai notai siano estese  
 « le disposizioni della legge penale riguardanti i doveri dei pubblici uffi-  
 « ciali. Occorre che l'insegnamento obbligatorio e la legge sul lavoro  
 « dei fanciulli abbiano piena applicazione per quanto riguarda gli stra-  
 « nieri, ciò che ora non avviene. Occorre che un apposito ufficio prenda  
 « nota degli arrivi di ragazzi stranieri e ne segnali il numero e l'indi-  
 « rizzo all'autorità scolastica. Occorre che per gli adulti le scuole serali  
 « restino aperte anche in primavera e in estate quando è maggiore l'im-  
 « migrazione degli stranieri e che tanto per i fanciulli quanto per gli adulti  
 « sia dato nelle scuole più largo campo all'insegnamento dei doveri e dei  
 « diritti dei cittadini per preparare questa gente povera, incolta ed ignara  
 « delle usanze del paese a vivere americanamente in America, ad os-  
 « servare i regolamenti d'igiene e di polizia, a valersi di tutti i mezzi  
 « che lo Stato ha messo a disposizione dei cittadini con leggi ed istituti  
 « aperti a tutti. Occorre infine che siano rigorosamente sorvegliati i  
 « campi di lavoro ove molte volte le condizioni fatte dai *bosses* agli operai  
 « sono sfavorevoli, ove gli alloggi sono cattivi, le ore di lavoro soverchie,  
 « ove si commettono abusi ed irregolarità nella somministrazione dei viveri  
 « e nel computo dei salari, ove la segregazione degli operai e la in-  
 « fluenza del *boss* se non impediscono l'americanizzazione degli stranieri  
 « molte volte l'ostacolano e la ritardano.

« Circa il problema della scelta degli organi più efficaci per esercitare  
 « una completa tutela sull'immigrazione è a notarsi che il decentrare e  
 « sminuzzare questa tutela nelle varie diramazioni dell'amministrazione  
 « non gioverebbe affatto a renderla più efficace ed intensa, per cui è più  
 « opportuno accentrare tutto il lavoro necessario in un solo dicastero ».

Si: occorre che i lavoratori stranieri siano protetti mediante leggi o regolamenti speciali e da speciali organi rispondenti alle loro speciali condizioni le quali sono in gran parte diverse da quelle in cui si trovano i lavoratori indigeni. Ma la maggiore e miglior protezione che può essere offerta ai lavoratori stranieri è pur sempre quella derivante da una saggia e completa legislazione del lavoro capace di offrire a tutti i lavoratori tanto indigeni che stranieri le garanzie di tutela e di disciplina necessari nell'interesse del pubblico bene, per il mantenimento dell'ordine sociale ispirato a criteri di ben proporzionato equilibrio e di sana giustizia. Occorre che ai lavoratori stranieri sia garantita, di fronte alle leggi sul lavoro esistenti in ogni paese civile, completa parità di trattamento coi lavoratori indigeni.

Così le moderne organizzazioni operaie sorte in tutti i paesi civili, potentissime nell'America settentrionale, per la difesa dei diritti dei

lavoratori, sono ordinariamente aperte non meno all'elemento operaio straniero che all'indigeno e per converso è a ritenersi che ai lavoratori stranieri convenga in massima di parteciparvi specialmente ogni qual volta dette organizzazioni abbiano carattere prettamente professionale e si astengano da ogni mira politica.

Quando nel settembre del 1909 il presidente della « Federazione americana del lavoro » compì un viaggio in Italia per abboccarsi con i maggiori delle nostre organizzazioni operaie e prendere accordi per una azione comune a pro dei lavoratori nostri connazionali negli Stati Uniti, un redattore del *Corriere della Sera* raccolse le seguenti sue dichiarazioni:

« Noi veniamo in Italia allo scopo di investigare le condizioni locali del lavoro e di giungere ad una migliore e più intima intesa tra le organizzazioni operaie italiane e quelle d'America riguardo all'emigrazione. Ogni anno noi riceviamo in America un milione e mezzo d'emigranti, di cui una gran parte sono italiani.

« Ebbene, essi cercano lavoro nelle costruzioni ferroviarie, come steratori, nelle opere idrauliche o edilizie, e nelle miniere di ferro e di carbone. Ma questa massa di lavoratori non organizzati, che accetta salari inferiori alla media e condizioni di lavoro e di vita a cui nessun operaio americano si adatterebbe, esercita un'azione deprimente sul nostro mercato del lavoro, fa una concorrenza pericolosa agli operai organizzati e tende ad ostacolare, se non a distruggere, il progresso delle nostre classi lavoratrici.

« Abbiamo già lavorato molto per organizzare gli operai italiani che emigrano in America; ora noi crediamo che i nostri tentativi abbiano assai maggiori probabilità di successo, se le organizzazioni operaie italiane vorranno aiutarci. Sì, noi abbiamo bisogno che i vostri operai giungano fra noi già disciplinati all'organizzazione in modo che possano subito ambientarsi. È questo un modo per sottrarsi, più facilmente, ai raggiri e alle frodi dei così detti « banchisti » e « padroni », i quali attirano nelle loro reti gli emigranti allorché sbarcano, allettandoli con promesse menzognere di lavoro lucroso, di salari elevati; li tengono disoccupati finché hanno consumato quel po' di denaro che avevano seco e allora li incatenano con prestiti in denaro o mantenendoli per molti giorni. L'emigrante, così indebitato, è costretto ad accettare il lavoro che il « padrone » gli procura, un lavoro gravoso di molte ore retribuito con un salario bassissimo, del quale il « padrone » percepisce una quota. E spesso anche il « padrone » riceve una percentuale — naturalmente detratta dai salari — anche dall'imprenditore.

« Voi vedete dunque che lo scopo che ci siamo prefissi mira solo a « creare all'operaio italiano e alla sua famiglia condizioni di vita più « dignitose e più agiate ».

Ed a Roma, dove il presidente della « Federazione americana del lavoro » costituita dalla fusione di 27 mila associazioni con più di due milioni di adepti, fu ricevuto dal Ministro dell'agricoltura, industria e commercio, i rappresentanti della stampa raccolsero collettivamente le sue dichiarazioni seguenti:

« La Federazione americana del lavoro desidera anzitutto trovare una « base di accordo possibile fra le organizzazioni degli operai italiani e « americani per arrivare al risultato che l'operaio italiano che va agli « Stati Uniti non divenga il nemico dell'operaio americano.

« Noi pensiamo che l'azione delle organizzazioni non debba arrestarsi « ai componenti le organizzazioni medesime. Così la influenza loro si « estende anche sulle masse non organizzate, sui governi, su tutta la « società americana.

« La Federazione si occupa — nei riguardi dell'emigrazione — di « tutto ciò che, avendo rapporto con i problemi del lavoro, tocca da « vicino l'emigrante come lavoratore. La Federazione non può tuttavia « occuparsi della protezione propriamente detta dell'emigrante, della sua « difesa, dell'igiene, ecc.: è cosa che deve riguardare il governo del paese « dal quale l'emigrante proviene ».

Essendoglisi fatto osservare che gli sfruttatori principali degli emigranti sono i « banchisti » e che dovrebbero essere appunto le forti organizzazioni operaie americane a far sì che il Governo americano o quello italiano aprissero essi le banche per gli emigranti, così rispose: « I banchisti non sono che una parte secondaria del male che affligge la emigrazione. I primi e veri sfruttatori degli emigranti sono i *bosses* — i « padroni. — Non si fanno con l'emigrante contratti scritti, quindi l'operaio non ha nessuna probabilità di rivalsa. Non gli si dice che della « somma pattuita egli non toccherà in denaro altro che una piccolissima « parte. Solo quando egli è arrivato sul luogo del lavoro, lontano dal « porto, o dalla ferrovia, o dalla grande città, egli si accorge che chi solo « gli potrà fornire viveri o mezzi di vita è il *boss*, o il suo rappresentante che glieli fornisce a prezzo di usura. Il vitto degli emigrati, di « qualità molto inferiore, costa più caro che in qualunque magazzino « americano: il loro alloggio, generalmente nei vagoni, è più caro che « gli alloggi in qualsiasi casa americana. Così il salario dell'emigrante « sfuma ed egli è tenuto costantemente soggetto al *boss*, che gli fa credito e si ritiene poi il pagamento del debito sul salario, salario che dal

« *boss* è stato pattuito cogli impresari a un prezzo inferiore di quello  
 « guadagnato dagli operai americani.

« Fra gli sfruttatori dell'emigrazione vanno annoverate ancora le  
 « compagnie di navigazione, le quali, col trasporto degli emigranti, a cui  
 « durante la navigazione fanno un cattivo trattamento, mentre li ammuc-  
 « chiano nella terza classe come cose e non già come persone, realizzano  
 « guadagni di milioni. Sono gli emigranti che alle compagnie di navigazione  
 « fanno realizzare profitti enormi di quasi più di 100 milioni di dollari  
 « all'anno.

« Mi è stato riferito che la critica degli italiani è diretta principal-  
 « mente contro le organizzazioni americane del lavoro. Ora questo è un  
 « errore. Io e tutti i miei compagni siamo persuasi dell'importanza e  
 « dell'utilità dell'emigrazione, ma siamo altresì sorpresi di vedere come  
 « in Italia ed altrove non si voglia andare oltre la critica superficiale. E  
 « non solo; ma sono anche sorpreso che non si cerchino mezzi sia per  
 « limitare, sia per disciplinare, sia per regolare l'emigrazione, in modo  
 « che non sia di danno anche agli emigranti stessi.

« Si potrebbe fare in modo che gli operai fossero strappati all'in-  
 « fluenza dei *bosses*. Questo possono farlo le organizzazioni operaie,  
 « agendo sui lavoratori con la propaganda e la persuasione, e il Governo  
 « coadiuvando l'opera di società private in difesa degli emigranti . . . .

« Non vi è antagonismo di nazionalità o di razza. Noi non facciamo  
 « politica. La nostra lotta è diretta contro gli sfruttamenti e gli sfrutta-  
 « tori di ogni paese. Il presidente del Sindacato dei muratori, che è com-  
 « posto di americani, irlandesi, tedeschi, italiani, è un italiano.

« Determinare ora quale può essere la via migliore e la migliore  
 « opera delle organizzazioni, è impossibile. Subito si potrebbero adottare  
 « questi provvedimenti: cercare di far notare quanto sia dannosa al vostro  
 « paese e pericolosa l'emigrazione e ciò allo scopo di diminuirla nume-  
 « ricamente; far molta propaganda contro i *bosses* in tutte le regioni e  
 « paesi soggetti all'immigrazione, dicendo la verità sulle loro manovre,  
 « sulle loro ruberie, sul loro egoismo — e questo dovrebbe essere opera  
 « del vostro Governo —; far sì che gli ambasciatori e i consoli italiani  
 « fossero sempre pronti a offrire aiuto agli emigranti per difenderli dagli  
 « abusi e dalle angherie; stipulare accordi con le società di protezione  
 « degli emigranti; intensificare l'azione loro e soprattutto nominare  
 « ispettori dell'emigrazione italiani che conoscano il movimento ameri-  
 « cano, i sotterfugi dei *bosses*, i problemi del lavoro e della vita ame-  
 « ricana.

« Sono false, giova ripeterlo, le voci di ostilità di razza fra operai

« americani e italiani. Lo prova il fatto che il movimento di organizzazione americano favorisce in tutti i modi lo sviluppo del movimento italiano e ha deciso di pagare degli operai italiani perchè facciano la propaganda dell'organizzazione.

« Dopo la crisi che ha colpito gli Stati Uniti nel 1907, ora si comincia a respirare e i disoccupati cominciano ad essere riassorbiti nei mestieri: ma non lo sono tutti ancora. In ogni città ve ne sono centinaia che aspettano tuttavia.

« Dobbiamo poi pensare al problema degli otto milioni di negri, all'altro gravissimo della mano d'opera gialla lungo il Pacifico; tutto ciò ci preoccupa. L'emigrazione troppo forte rischia di buttare sul lastrico delle nostre città non braccia da lavoro, ma bocche da sfamare. Questo, ora come ora; più tardi le condizioni migliorando, e con emigranti diversamente istruiti, la cosa sarebbe diversa . . . . .

« Se i sindacati americani hanno raggiunto la solidità e la floridezza che oggi possono vantare, lo si deve al fatto che gli organizzati non hanno mai permesso che nel seno delle loro organizzazioni si infiltrassero questioni che non avessero unico e diretto rapporto col lavoro. I salariati non possono occuparsi di questioni di nazionalità; essi debbono tendere a quell'organizzazione internazionale che sola può influire a far vigere prezzi di buon mercato perchè si agevoli la vita di tutti i lavoratori.

« Politica e religione debbono star lontane dalle organizzazioni. Le questioni politiche e religiose debbono essere trattate dagli operai sempre fuori delle organizzazioni ».

Per dar esito alla sua missione il presidente della « Federazione americana del lavoro » intervenne anche ad una riunione indetta per il 18 settembre dall' « Ufficio del lavoro » e nella quale erano rappresentati il Consiglio superiore e il Commissariato dell'emigrazione; il Consiglio superiore, il Comitato permanente, la Confederazione e l'Ufficio nazionale del lavoro; il Consiglio superiore della marina mercantile, la Cassa nazionale di previdenza, la Federazione nazionale dei lavoratori della terra, la Società degli agricoltori italiani, l'Associazione delle cattedre ambulanti di agricoltura, la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni del Mezzogiorno; la Società Umanitaria di Milano; la Camera di commercio, la Camera del lavoro, l'Assessorato d'igiene e il Municipio di Roma. In questa riunione il professor Montemartini, direttore dell'Ufficio del lavoro, parlò così:

« La necessità dei rapporti fra le organizzazioni dei lavoratori italiani e dei lavoratori americani è evidente. Un paese che ha saputo orga-

« nizzare quasi due milioni di lavoratori, non può assistere al fenomeno  
 « di un'immigrazione anarchica, disorganizzata, minacciante di continuo  
 « le difficili conquiste dell'organizzazione nazionale. Io posso assicurare,  
 « per esperienza di cose e di persone, che i nostri migliori organizzatori  
 « sono dello stesso parere. Il problema dell'emigrazione fu già affrontato  
 « in Italia e per le migrazioni interne e per i movimenti migratori verso  
 « l'Europa centrale. Le organizzazioni conclusero sempre che occorreva  
 « disciplinare i movimenti, e la disciplina fu trovata in due modi: diret-  
 « tamente organizzando e federando gli immigrati, indirettamente do-  
 « mandando allo Stato organismi che controllassero il collocamento in-  
 « terregionale. Il lavoratore italiano è plastico, e da noi i movimenti si  
 « fanno con sufficiente rapidità. In pochi anni nell'Italia del nord si ot-  
 « tenne un'emigrazione disciplinata per modo da abolire la piaga del  
 « crumiraggio nei paesi della Germania e della Svizzera e per concludere,  
 « per esempio, fra le organizzazioni edilizie di quei paesi e la Federa-  
 « zione edilizia italiana un vero trattato di lavoro perfettamente rispettato.  
 « Gli sforzi del presidente della A. F. L. (*American Federation of*  
 « *Labor*) e degli organizzatori italiani si trovano quindi su una medesima  
 « direttiva. La A. F. L. si è interessata parecchie volte dell'emigrazione  
 « italiana in America. Ricordo la deliberazione 115 del 23° Congresso  
 « tenuto a Boston nel 1903, dove si faceva voto che la Federazione fa-  
 « cesse speciali sforzi per organizzare gli italiani, ed è notevole la notizia  
 « che si legge nel rapporto 25 del Congresso di Pittsburg del 1905, che  
 « molte leghe americane aderiscono di ammettere organizzati immigrati  
 « senza quota d'ingresso, e ancora è da rilevarsi la deliberazione 75 del-  
 « l'ultimo Congresso (28°) di Denver (Colorado), di nominare un apposito  
 « propagandista americano . . .

« E ancora ricordiamo con piacere che il Comitato esecutivo della  
 « A. F. L., in un suo voto del 28 marzo 1904, ebbe ad incoraggiare  
 « l'Italia a perseguire il sogno pensato dapprima da un americano, il  
 « signor David Lubin, di un Istituto internazionale di agricoltura che  
 « avesse per iscopo di facilitare, oltre che il prezzo e la circolazione dei  
 « prodotti della terra, la circolazione dei lavoratori in mercati interna-  
 « zionali sempre più vasti. La A. F. L. è sulla direttiva adunque delle  
 « organizzazioni dei lavoratori e dei rappresentanti del Governo italiano.

« Nella sesta giornata dell'ultimo Congresso di Denver, un rapporto  
 « supplementare sull'immigrazione dava notizie di studi fatti dal Governo  
 « italiano per facilitare il movimento emigratorio, e il Congresso racco-  
 « mandava al presidente della Federazione di assumere informazioni e  
 « di provvedere in seguito, nell'interesse dei lavoratori americani e

« degli immigrati italiani che per legge possono penetrare negli Stati Uniti.

« Noi italiani — rappresentanti del Governo e di organizzazioni — siamo qui per dare tutte le informazioni e tutti gli schiarimenti. Aspiriamo ad un movimento emigratorio che non abbia a turbare i legittimi interessi e le conquiste dei lavoratori americani. All'uopo sono state studiate ed espletate diverse vie. Qualcuno desidera arrivare a disciplinare la emigrazione temporanea per le grandi operazioni agricole di raccolto, altri desiderano sfollare i centri urbani e incanalare verso l'agricoltura le masse dei nostri lavoratori: si desidera tentare, in terreni ancora vergini, la colonizzazione; si desidera anche destinare il nostro proletariato a lavori di ortaggio intorno ai grandi centri. Ma vogliamo questo ottenere con ordine e disciplina, presentando sul mercato americano lavoratori che non possano cadere nei ruoli di quella emigrazione non desiderabile, contro cui protesta il famoso memoriale dell'A. F. L. che nel settembre del 1906 fu presentato al presidente della Confederazione degli Stati Uniti d'America.

« E questa è l'idea che noi cercheremo di attuare in una serie di proposte concrete con l'aiuto dell'A. F. L. ».

E il presidente dell'A. F. L. rivolgendo a sua volta la parola ai convenuti dichiarò che lo scopo della sua visita era quello di aiutare i suoi simili, cominciando dai compatriotti, perchè aiutando questi si aiutano gli altri. « Le condizioni speciali del mio paese — soggiunse — sono dovute all'immensa estensione, alle popolazioni diverse per natura, origine e colore, all'abbondante emigrazione, sia orientale che europea. Tutte queste masse hanno dovuto fondersi per trovare il modo di organizzarsi contro la organizzazione capitalistica. Ma pur riconoscendo le imperfezioni del mio paese e di questa organizzazione dichiaro che la diceria della prevenzione degli americani contro gli italiani è falsa.

« È contro la classe degli italiani arricchiti che si fanno mercanti di schiavi, è contro questi padroni, che si sono dichiarate le nostre ostilità, non contro l'operaio italiano. Questa falsa credenza è stata sfruttata dai padroni. Il mio scopo è di mettere in rapporto diretto fra loro gli operai americani e gli italiani. Ogni vantaggio che la Federazione americana otterrà, sarà un vantaggio anche per gli emigranti italiani; ma questi devono assumere anche i pesi, entrando nelle nostre organizzazioni ».

Prese poscia la parola il signor Vezzani, in nome della Federazione nazionale dei lavoratori della terra. Egli dichiarò di trovarsi sulla stessa

direttiva delle organizzazioni americane e citò in proposito gli esperimenti fatti nelle provincie di Novara, di Brescia, di Cremona, di Mantova e di Verona, per evitare i ribassi di salario, dovuti all'immigrazione dalle provincie vicine per i lavori agricoli, e gli esperimenti fatti anche per gli emigranti all'estero, tra cui si fa propaganda perchè si iscrivano nelle Federazioni locali. Concludendo poi, a nome della Federazione dichiarò che saranno seguite tutte le norme che la Federazione americana vorrà indicare per migliorare le condizioni dei nostri operai emigranti.

A sua volta il prof. Coletti, in nome del presidente della Commissione d'inchiesta sui contadini nel Mezzogiorno, disse che la Commissione stessa ha studiato il problema dell'emigrazione specialmente negli Stati Uniti. L'inchiesta ha assodato un lento mutare di carattere nell'emigrazione, nel senso che essa va assumendo un carattere di periodicità a distanza di due o tre anni. Ciò avrà per effetto di legare sempre più l'interesse degli emigranti con quello dell'operaio americano. In altri termini, i due mercati si mettono in comunicazione per maggiori canali e tendono a livellarsi. Questo era da notarsi perchè produrrà quegli effetti benefici cui tendono gli sforzi comuni.

Ed essendo stato richiesto di chiarire se le organizzazioni americane intendevano ridurre le loro tasse d'ingresso, le quali sono così alte che gli emigrati non possono pagarle, avendo salari da 1 a 1.50 scudi mentre la media dei salari americani va da 2.50 a 5 scudi, e di quali mezzi l'organizzazione americana disponga per lottare contro i « bosses » e se sia possibile mettere in diretto rapporto i lavoratori emigrati con l'organizzazione americana mediante accordi internazionali, il presidente dell'A. F. L. osservò al Vezzani che l'agricoltura negli Stati Uniti è molto meno bene organizzata che in Europa, soprattutto per l'acquisto di nuove terre. Parlando degli operai industriali, disse che non bisogna esagerare la forza della A. F. L., perchè i sindacati sono autonomi e indipendenti. « Le tasse di ammissione non sono dirette contro gli stranieri; d'altra parte, a questi non è possibile usare un trattamento di favore. Far pagare una tassa minore agli stranieri sarebbe ingiusto verso gli americani. È poi da notarsi che in molti sindacati non si paga alcuna tassa d'ingresso. Contro 128 sindacati che non domandano tassa ve ne sono tutto al più 20 che la pretendono. Dunque non è vero che i sindacati vogliono opporre ostacoli all'ammissione dei lavoratori italiani, anzi molti sindacati fanno propaganda perchè essi vi si iscrivano. Nè è noto alcun sindacato contro cui sian state formulate proteste a questo proposito, mentre nella generalità dei sindacati gli

« stranieri sono ammessi senza tassa di ingresso quando dimostrino di appartenere ad un sindacato del loro paese di origine e di goderne tutti i vantaggi ».

L'oratore, proseguendo, rilevò che la emigrazione italiana non è diretta a tutti gli Stati della Unione nord-americana, ma a poche città, e specialmente a New-York, ciò che rende più difficile il problema della sua organizzazione. Circa gli uffici di collocamento, osservò che si è provato a mettere degli agenti all'arrivo degli emigranti per aiutarli, ma che ciò non dovrebbe essere preso come incoraggiamento all'emigrazione. A proposito delle tasse dei Sindacati, disse che questi, molte volte, sono anche istituti di previdenza e che, del resto, in Società libere di italiani si paga egualmente. « Pertanto, invece di entrare in quelle Società, gli emigranti italiani dovrebbero iscriversi nei Sindacati ».

E dopo aver ripetuto che i peggiori guai provengono dagli sfruttatori italiani i quali predicano contro i Sindacati, concluse dichiarando di nutrire fiducia in una intesa feconda di bene.

Infine il professor Montemartini prima di chiudere l'adunanza volle rilevare come vi fosse stata reciprocità di dubbi. Le organizzazioni italiane credevano che le alte tasse proibitive ostacolassero l'ingresso ai lavoratori italiani nei Sindacati americani. Le organizzazioni americane dubitavano della forza e dell'indirizzo delle nostre. Però le dichiarazioni del Vezzani — soggiunse l'oratore — dimostrano come le une e le altre seguissero la stessa linea direttiva e proprio d'accordo nel principio che l'emigrazione non deve pregiudicare le conquiste ottenute dalle organizzazioni locali. Dunque — egli concluse — gli interessi dei due paesi, dell'America e dell'Italia, s'incontrano e i loro sforzi comuni gioveranno a soddisfarli reciprocamente.

Alla Camera dei deputati nella tornata del 15 giugno 1910 durante la discussione del disegno di legge su alcuni « provvedimenti riguardanti l'emigrazione » che fu poi approvato il 17 luglio successivo, l'on. Cabrini, dopo aver affermato che tra il semplicismo di quelli che vedono solo i danni dell'emigrazione e il semplicismo degli altri che ne scorgono solo i benefici, gli studiosi vedono che vi sono insieme vantaggi e pericoli, con prevalenza dei primi; che i temuti mali di carattere demografico, economico e militare non sono tali da destare alcuna preoccupazione, purché, specie in alcune ragioni, non solo non si favorisca lo sviluppo dell'emigrazione, ma si eserciti una oculata ed efficace sorveglianza per parte dello Stato; aveva rilevato come sia necessario soprattutto preoccuparsi dell'assistenza dell'emigrante, che è sparso in ogni parte del mondo, e che lo Stato italiano in questa opera di assistenza può e deve

valersi dell'iniziativa privata, sorvegliandola, integrandola e sostituendosi ad essa, quando non sia sufficiente o benefica. Al tempo stesso però ebbe ad osservare che allo Stato non può chiedersi di fornire solo i mezzi finanziari, per questa opera di assistenza, poichè esso deve, per ragioni politiche e sociali, intervenire anche direttamente, e « nessuna opera di assistenza sarà efficace finchè la nostra emigrazione non si costituirà in organizzazione di mestiere, provvedendo da sè alla propria elevazione ed assistenza ».

In verità la legge sull'immigrazione canadese è assai parca di disposizioni per quel che riguarda la protezione degli immigranti. Ma essa ha per scopo di disciplinarne l'entrata nel Dominio, non quello di disciplinare il lavoro. Si occupa in una parola dell'immigrante, non dell'immigrato. E ciò vale anche per questo studio che ha per argomento appunto la legislazione del Canada in materia di immigrazione.

Le leggi del Dominio canadese principalmente destinate a disciplinare il lavoro e a tutelare i diritti dei lavoratori sono le seguenti:

1° Legge 11 agosto 1899 per la tutela dell'igiene sui pubblici lavori (*Public Works Health Act*) e relativo regolamento 13 maggio 1901 modificato con Decreto (*Order in Council*) 3 marzo 1906.

2° Legge di conciliazione e lavoro (*Conciliation and Labour Act*) approvata nel 1900, modificata nel 1906, con cui vennero istituiti il Ministero del lavoro e i collegi di arbitrato in materia di lavoro, cioè collegi dei probiviri. L'articolo 12 di questa legge dispone che sia pubblicata la « Gazzetta del Lavoro » (*Labour Gazette*), importante periodico in cui sono raccolte tutte le notizie e studiati tutti i problemi riguardanti il lavoro tanto nel Canada quanto nei paesi esteri.

3° Legge 12 luglio 1903 sui dissidi di lavoro nelle ferrovie (*Railway Disputes Act*).

4° Legge 13 luglio 1906 sul « giorno del Signore » (*Lord's Day Act*), cioè sul riposo festivo.

5° Legge sulle Unioni commerciali (*Trade Unions Act*) concretata nel 1906, riguardante i termini in base a cui sono regolati dagli enti commerciali i rapporti fra operai e padroni (*masters*) e l'esercizio del commercio o degli affari con intenti contrari alla libertà commerciale. La stessa legge disciplina la concessione dei brevetti (*registry*) agli enti commerciali e il riconoscimento delle loro proprietà immobiliari.

6° Legge 22 marzo 1907 sulle inchieste relative ai dissidi industriali (*Industrial Disputes Investigation Act*) destinata a « prevenire e sistemare (*settle*) gli scioperi e le serrate nelle miniere e nelle industrie di

pubblica utilità ». A termini di questa legge è punito chi si pone in isciopero o stabilisce una serrata prima che il Collegio arbitrale abbia emesso la sua sentenza.

Interessante per i lavoratori è anche la deliberazione (*Resolution*) votata nel marzo del 1900 dalla Camera dei deputati canadesi sui « salari normali » (*Fair Wages*) per impedire che agli operai impiegati in qualsiasi lavoro eseguito per conto dello Stato o sussidiato dallo Stato, siano pagati salari inferiori a quelli riconosciuti come normali nella località ove il lavoro è compiuto.

Si è già avuto ad accennare che nel Canada esistono leggi sugli infortuni del lavoro che non hanno carattere generale, vale a dire non sono uguali per tutto il paese perchè emanate dalle diverse provincie del Dominio. Vi sono anche leggi provinciali o regolamenti municipali riguardanti gli uffici di collocamento al lavoro, come quella e quello della provincia di Quebec e della città di Toronto di cui si è fatto cenno nelle precedenti pagine. Vi sono pure leggi provinciali riguardanti gli opifici, il lavoro delle miniere, la tutela dei salari e così via. Entro i confini dei territori del Nordovest hanno vigore speciali ordinanze sul lavoro emanate dal Governatore generale.

Lo studio della importante legislazione canadese sul lavoro, come già si è avuto ad accennare, e con esso lo studio particoleggiato dell'azione che le società di patronato per gli emigrati spiegano o possono spiegare nell'America settentrionale, nonchè lo studio esauriente della tutela esercitata sia dagli ispettori e dagli addetti per l'emigrazione sia dai consoli a vantaggio dei nostri connazionali fuori dai confini della patria, è dunque da trattare a parte come argomento di speciale interesse.

Parlando alla Camera dei deputati S. E. l'onorevole di San Giuliano, ministro degli affari esteri, il 20 giugno 1910 disse:

« . . . . . la patria non dimentica i suoi figli lontani, ma li ama e « vuole esserne amata — è orgogliosa di loro e vuole che essi siano orgogliosi di lei ».

# INDICE

Premessa . . . . .	Pag.	3
La disciplina dell'immigrazione secondo le leggi canadesi . . . . .	"	7

## *Parte prima :*

I. - Freno e impulso all'immigrazione . . . . .	"	10
II. - Il problema agricolo . . . . .	"	22
III. - Le costruzioni ferroviarie . . . . .	"	37
IV. - Il problema etnico . . . . .	"	45
V. - Gli immigranti preferiti e i non preferiti . . . . .	"	52
VI. - Il problema religioso . . . . .	"	68
VII. - Gli immigranti asiatici . . . . .	"	73

## *Parte seconda :*

I. - Definizione dell'immigrante . . . . .	"	79
II. - Passeggeri clandestini, surretizi e frodolenti . . . . .	"	84
III. - Residenza, domicilio e cittadinanza . . . . .	"	87
IV. - Passeggeri non immigranti . . . . .	"	91
V. - Ispezione degli immigranti . . . . .	"	94
VI. - Reiezioni ed espulsioni . . . . .	"	122

## *Parte terza :*

I. - Tutela della pubblica salute . . . . .	"	146
II. - Gli inabili al lavoro . . . . .	"	173
III. - Ammissioni condizionali . . . . .	"	199

## *Parte quarta :*

I. - Le classi pericolose alla società . . . . .	"	205
II. - Avversione per gli italiani . . . . .	"	221
III. - Immigrazione assistita . . . . .	"	237
IV. - Immigrazione vincolata . . . . .	"	252
V. - Il collocamento al lavoro . . . . .	"	265
VI. - Gli analfabeti . . . . .	"	273
VII. - Immigrazione minorile . . . . .	"	289

*Parte quinta:*

I. - L'obbligo del viaggio continuato . . . . .	<i>Fig.</i> 315
II. - L'obbligo del passaporto. . . . .	" 359
III. - L'obbligo della scorta pecuniaria. . . . .	" 371

*Parte sesta:*

I. - I piroscafi da immigranti . . . . .	" 390
II. - La protezione degli immigranti. . . . .	" 421

<i>Indice</i> . . . . .	" 475
-------------------------	-------