

James Davenport-Whelpley. - *The problem of the immigrant.* — London, Chapman et Hall, 1905, pag. 295.

Fornito di numerosi dati statistici e di notizie economiche largamente raccolte, l'Autore, dopo aver trattato in generale della moderna emigrazione, esamina particolarmente quella che muove da tredici Stati su ciascuno dei quali dà alcuni interessanti elementi.

L'Autore osserva che venti anni or sono la emigrazione europea, presentava all'incirca lo stesso numero odierno. Una corrente allora proveniva principalmente dall'Ovest e dal Nord-ovest d'Europa; ora la proporzione si è rovesciata, ed il principale contingente è offerto dall'Italia, dall'Austria-Ungheria e dalla Russia. « Gli italiani — dice l'Autore — sono cacciati dal loro paese, dalle durevoli cattive condizioni economiche ora culminanti nelle regioni del Sud e nella Sicilia; i russi ebrei sono spinti a lasciare il loro paese dalle persecuzioni politiche; gli Austro-Ungheresi emigrano verso l'Ovest per sfuggire i pesi economici e politici. Così nell'ultimo anno 230,000 italiani, 200,000 austro-ungarici e 136,000 russi passarono negli Stati Uniti, mostrando che la povertà e lo sconcerto sono causa per la quale masse di popolazione lasciano la rispettiva patria ».

L'Autore quindi considera questo fenomeno come un interesse internazionale, e ciò lo conduce ad esaminare le leggi di immigrazioni nei diversi paesi che assorbono queste masse emigranti, e specialmente l'Inghilterra e le sue colonie e gli Stati Uniti.

Quindi l'Autore si occupa con larghezza delle leggi che sono state adottate nei diversi Stati, Danimarca, Belgio, Svizzera, Germania, Italia, Austria-Ungheria, Spagna, Portogallo, Olanda, Francia, Scandinavia e Russia sulla emigrazione.

Riguardo al nostro paese, dopo aver detto che la emigrazione è sottoposta al controllo del Governo, controllo che si esercita o dovrebbe esercitarsi a favore dell'emigrante, ed aver date le cifre delle principali destinazioni della emigrazione italiana, ripete che il numero maggiore di quelli che lasciano il paese è spinto a ciò dalle condizioni economiche, specie nell'Italia Meridionale, ed infine aggiunge: « Tasse elevate, i locali dazi di consumo, l'alto saggio del cambio, le disonestie amministrazioni locali, ed altre cause, hanno resa improduttiva l'agricoltura nei latifondi che esistono nel Sud d'Italia e nella Sicilia ». Questo giudizio severo e purtroppo non ingiusto è largamente svolto dall'Autore con minori inesattezze di quelle che non sogliono gli stranieri parlare delle cose nostre. Dopo di che l'Autore illustra la nostra legge sulla emigrazione e l'ufficio con essa recentemente creato.

Molto diligente, pieno di acute osservazioni, ricco di notizie e di dati, il lavoro è già stato unanimemente giudicato dagli studiosi degno di ogni attenzione.

RIVISTA ECONOMICA E FINANZIARIA

Di questi giorni si è tenuto a Liegi il Congresso internazionale della mutualità. Fra le altre importanti deliberazioni che il Congresso ha preso e che speriamo vedere al più presto rese pubbliche negli Atti del Congresso, notiamo quella di istituire un ufficio internazionale degli studi su la mutualità, chiamandovi gli italiani Abbiate, De Angeli, Maffi e Magaldi. Inoltre, il Congresso nella sua ultima seduta, facendo sua la proposta di Abbiate e del Sig. Mabileau, deliberò la creazione della federazione internazionale della mutualità, dando mandato al nuovo ufficio di prepararne la costituzione.

— Sul movimento del porto di Genova leggiamo nel *Foreign Office* un rapporto consolare per l'anno 1904.

« Il rapporto rileva che i lavori di demolizione delle vecchie strade e di allargamento delle stazioni ferroviarie sono quasi completati. Si diffonde quindi sui lavori di allargamento del porto che cominceranno nel 1905. La spesa preveduta sarà di 50 milioni di franchi.

« L'impianto ferroviario del porto è ancora insufficiente poichè non si possono utilizzare più di 1200 carri al giorno; occorre invece che, aprendosi la linea del Sempione, il porto sia in grado di smaltire il traffico per mare e per terra. La massima parte del traffico presente è costituita dall'importazione del carbone e di materiale greggio principalmente destinato all'Italia superiore. Il movimento di esportazione a Genova, ora, non ha grande importanza, ma si spera che possa acquistarne una maggiore. Si faranno degli sforzi onde rendere Genova un gran centro per le merci internazionali, così da assicurare alle navi la possibilità di trovare carichi di ritorno ed ai mercanti di inviare le loro merci in tutte le parti del mondo.

« Certamente — aggiunge il rapporto — l'apertura del Sempione e di altre linee progettate fra la Svizzera e la Francia avrà per effetto di attirare molto traffico a Marsiglia e la concorrenza dei porti tedeschi, olandesi e belgi rimarrà sempre grande. Ma se tutti i progettati miglioramenti portuali e ferroviari saranno eseguiti, sarà incoraggiata l'affluenza delle merci europee a Genova. Supponendo che queste speranze siano realizzate, si calcola che in venti anni il porto di Genova possa raggiungere un movimento annuo di dieci milioni di tonnellate, cioè di quasi il doppio del movimento attuale, ma questo richiede un corrispondente movimento sulle ferrovie di 2000 vagoni al giorno, anzichè di 1200 come è ora. In breve il porto di Genova, mediante un trattamento conveniente e giudizioso, può divenire il primo del Mediterraneo. »

A proposito del porto di Genova e del suo avvenire, notiamo che, mentre fino a poco fa il porto di Marsiglia ne superava il movimento per una cifra cospicua, oggi tale differenza va rapidamente scemando. Infatti, nel 1903 il movimento del porto di Marsiglia registrava a suo avere, in confronto a Genova, 4858 navi con 2,982,329 tonnellate di stazza e 984,250 tonnellate di merci in più.