

# Sinestesiaonline

PERIODICO QUADRIMESTRALE DI STUDI SULLA LETTERATURA E LE ARTI  
SUPPLEMENTO DELLA RIVISTA «SINESTESIE»

ISSN 2280-6849

FEDERICO DE ROBERTO, L'EMIGRAZIONE ITALIANA E IL COMMERCIO CON GLI STATI UNITI

Agnese Amaduri

---

## Abstracts

L'intervento propone una breve analisi di alcuni articoli, finora ignoti, composti da Federico De Roberto tra il 1879 e il 1880 su riviste di ambito geografico e commerciale («L'Esploratore» e «Il Giornale delle Colonie»). Gli articoli sono focalizzati sui rapporti economici tra Italia e Stati Uniti e sulla promozione dell'emigrazione italiana verso il Nord America. In Appendice sono pubblicate le trascrizioni degli articoli derobertiani.

The aim of this study is to offer a brief analysis of selected articles, unknown until now, written by Federico De Roberto between 1879 and 1880 on two geographical and commercial reviews («L'Esploratore» and «Il Giornale delle Colonie»). The articles are focused on economic relationships between Italy and United States and on the promotion of Italian emigration to North America. Integral transcriptions of De Roberto's articles are published in the Appendix.

---

## Parole chiave

De Roberto, Riviste geografiche, emigrazione, Stati Uniti, Somerset A. Beaumont

---

## Contatti

agneseamaduri@yahoo.it  
agnese.amaduri@unict.it

---

Poco frequentata a tutt'oggi dagli studiosi è la produzione derobertiana che sul finire degli anni Settanta del XIX secolo trovò accoglienza in riviste di carattere geografico e commerciale, come la «Rivista europea» di Firenze e «L'Esploratore» di Milano.<sup>1</sup> Recenti studi di Michela Toppa hanno consentito di aggiungere a questi periodici già noti anche il «Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare».<sup>2</sup> Tuttavia, il novero delle riviste geografiche nelle quali lo scrittore intraprese la propria gavetta letteraria pare di là dall'esaurirsi, e così a questi titoli dovrà essere associato quello de «Il Giornale delle Colonie» di Roma. Possiamo osservare nel complesso che, se l'interesse scientifico dell'autore per l'Etna è stato già abbastanza indagato,<sup>3</sup> minore rilevanza sembra essere stata accordata alla sua passione per i viaggi esplorativi, che potevano anche avere ricadute economiche significative (ad esempio *Il passaggio del Nord-Est. Spedizione artica svedese e L'Oceano Artico ed i commerci della Siberia*). Per l'autore l'esplorazione

---

<sup>1</sup> Il presente articolo prende le mosse dalla comunicazione dal titolo: *Geografia, esplorazioni e società nel De Roberto giornalista*; all'interno del panel *Natura e società negli scrittori del verismo*, coordinato da Andrea Manganaro e Giuseppe Traina, nell'ambito del XXII Congresso nazionale ADI, svoltosi a Bologna (13-15 settembre 2018). In questa sede abbiamo tuttavia preferito dare maggior spazio agli articoli derobertiani, mentre nella pubblicazione ADI verrà privilegiato l'approfondimento critico e il carteggio con Beaumont (sul quale, in questa sede, si troverà solo un breve cenno).

<sup>2</sup> Cfr. M. TOPPANO, *Federico De Roberto e il «Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare»*, in «Studi sul Settecento e l'Ottocento. Rivista internazionale di italianistica», XII (2017), pp. 37-61.

<sup>3</sup> Cfr. G. FINOCCHIARO CHIMIRRI, Introduzione a F. DE ROBERTO, *Scritti sull'Etna*, Greco, Catania 1983.

geografica non rappresentava solo la naturale espressione dello spirito avventuroso dell'uomo e della sua ontologica sete di conoscenza, ma si sposava con più pragmatiche istanze di matrice economica.<sup>4</sup>

Gli articoli pubblicati tra il 1878 e il 1880 da De Roberto sembrano muovere soprattutto da curiosità di carattere scientifico e sembrano poco inclini a sostenere una politica nazionale che andava orientandosi sull'espansionismo coloniale e dunque su istanze di annessione territoriale; essi sono caratterizzati da una scrittura non indirizzata ideologicamente e cauta nei confronti delle possibili implicazioni di questi viaggi esplorativi. Moderatamente diversa appare però la posizione dell'autore in merito all'emigrazione verso l'America.

Gli articoli ispirati alla colonizzazione della frontiera americana furono composti nel biennio 1879-1880 e coniugano la promozione delle nuove rotte atlantiche, avviate dalle compagnie di navigazione italiane, con la riflessione sul fenomeno emigratorio verso le Americhe.

Tali pubblicazioni, finora ignorate dagli studiosi, videro la luce sul «Giornale delle Colonie» e su «L'Esploratore». Il primo era un settimanale, fondato nel 1873 e attivo fino al 1883, diretto da Attilio Brunialti, e aveva lo scopo di promuovere l'espansione commerciale italiana attraverso la valorizzazione dell'emigrazione e del colonialismo.<sup>5</sup> «L'Esploratore. Giornale di viaggi e geografia commerciale» (1877-1885), fondato e diretto da Manfredo Camperio, aveva invece cadenza mensile,<sup>6</sup> e nasceva con l'intento di dar voce alle ambizioni espansionistiche dell'imprenditoria milanese.<sup>7</sup>

L'interesse di questi periodici verso l'emigrazione diretta agli Stati Uniti è ascrivibile, soprattutto da parte del «Giornale delle Colonie», non solo alla generica promozione di una politica emigratoria regolata, che consentisse di allentare la pressione sociale delle ampie sacche di povertà presenti nelle aree più arretrate della nazione, ma anche agli interessi dei finanziatori. Tra essi figura, infatti, Rubattino uno dei principali armatori italiani del tempo, che nel 1881 avrebbe costituito con Florio la Navigazione Generale Italiana.<sup>8</sup>

Nell'aprile del 1879 Federico De Roberto scrisse su «L'Esploratore» (anno II, n. 12 del giugno 1879) una serie di *Lettere al direttore* per informare i lettori dell'avvio, da parte di Florio, di una nuova rotta diretta a New York. L'intenzione degli armatori era quella di promuovere gli scambi commerciali con gli Stati Uniti ma le navi avrebbero in futuro potuto trasportare anche emigranti in cerca di territori, ancora poco noti agli italiani, in cui insediarsi.<sup>9</sup>

Il testo è contenuto nella sezione «Corrispondenze» del periodico e sviluppa, di fatto, una cronaca del viaggio della nave commerciale *Peloro*, seguita dalla *Solunto*. Una cronaca che, pur nello sforzo di mantenere un equilibrato giudizio sulle possibili insidie economiche legate all'azzardo di intraprendere rotte già battute da bastimenti britannici, non riesce a celare l'intenzione propagandistica della scrittura, da imputare forse a contatti diretti con i Florio.

Pur senza voler forzare il testo alla ricerca di dubbie anteprime di future opere, non si può negare che – nonostante la prosa giornalistica e l'uso di una narrazione essenziale – siano registrabili in questi testi i primi sprazzi di una vena narrativa che faticava ad adattarsi all'asciutta cronaca richiesta dalle riviste. Certo, siamo ancora lontani dalle pagine dell'*Imperio* che rievocano «l'effimera vocazione marinara»<sup>10</sup> del giovane autore o da quelle de *L'Illusione* dedicate alla visita di Teresa alla flotta ormeggiata a Milazzo e agli echi di viaggi e libertà ch'essa evocava, o all'attracco del piroscalo *Senegal* che segnerà la vita di Ludovico Bertini ne *La messa di nozze*. Ma sono stralci che testimoniano l'ebrezza derobertiana di fronte ai confini ancora ignoti da esplorare e, insieme, quell'interesse sociologico per le nuove colonie da insediare, per quella possibilità di autodeterminazione dell'individuo connessa all'esplorazione e alla conquista delle frontiere in territori lontani che il giovane, già ferito dai lutti familiari (la morte del fratello Luigi, col suo urto devastante

---

<sup>4</sup> DE ROBERTO, *Le grandi intraprese geografiche commerciali* («GIV» I, 21 del 23 gennaio 1879) in TOPPANO, *Federico De Roberto e il «Giornale illustrato dei viaggi e delle avventure di terra e di mare»*, cit. p. 48.

<sup>5</sup> Cfr. G. D'AMELIO, *Brunialti Attilio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani* (DBI), 1972, vol. XIV, pp. 636-638.

<sup>6</sup> Cfr. M. GUERRA, «L'Esploratore» di Manfredo Camperio, in «La ricerca folklorica», 18, pp. 93-96.

<sup>7</sup> Cfr. Ivi, p. 93; M. CARAZZI, *Camperio Manfredo*, in DBI, 1974, vol. XVII e K. LOMONACO, «L'Esploratore. Giornale di viaggi e geografia commerciale», 1877-1885, Prometheus, Milano 2000.

<sup>8</sup> Cfr. A. MOLINARI, *Porti, trasporti, compagnie*, in *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, a cura di P. Bevilacqua, A. De Clementi, E. Franzina, Donzelli, Roma 2002, pp. 237-255.

<sup>9</sup> Cfr. DE ROBERTO, *Nuova linea di navigazione fra l'Italia e l'America del nord*, in «L'Esploratore», anno II (1879), n. 12, *infra*.

<sup>10</sup> A. DI GRADO, *La vita, le carte, i turbamenti di Federico De Roberto, gentiluomo*, Bonanno, Acireale-Roma 2007 [1998], p. 46.

testimoniato dal carteggio con Edoardo Ferlazzo, risaliva a meno di un anno prima)<sup>11</sup> e oggetto del geloso affetto materno, non avrebbe mai potuto conoscere.

Alla corrispondenza con il facoltoso britannico Somerset Archibald Beaumont sembra sia riconducibile, invece, l'articolo pubblicato da De Roberto sul «Giornale delle Colonie» nel 1880. In esso lo scrittore recupera parte delle riflessioni sul commercio con gli Stati Uniti già affidate alle pagine de «L'Esploratore» e auspica che le Compagnie Florio e Rubattino si dispongano congiuntamente ad arginare la concorrenza delle compagnie francesi e austriache, incrementando il peso, anche attraverso adeguate politiche economiche e finanziamenti statali, dei porti di Genova e Venezia. A queste considerazioni, che in parte integrano e aggiornano quanto pubblicato quasi un anno prima, De Roberto aggiunge il resoconto del progetto di colonizzazione dell'Alabama da parte di contadini italiani, auspicato da Beaumont.

Queste primissime prove pubblicistiche di De Roberto, finora non note agli studiosi e dedicate agli Stati Uniti, ci mostrano un giovane assai diverso dal disincantato intellettuale *engagé* degli anni Ottanta e Novanta. La colonizzazione di Stati oltreoceano, infatti, e le notizie delle nuove scoperte geografiche, sommandosi con le riflessioni sulla piaga della povertà delle classi rurali del Mezzogiorno, gli diedero modo di indugiare sulla costruzione, seppur frammentaria e abbozzata, di una mitografia della frontiera carica di entusiasmo, in una fase ancora assai precoce, in anni nei quali il radicamento del mito americano nell'immaginario europeo era ancora lontano.

## Appendice

*Nuova linea di navigazione fra l'Italia e l'America del Nord*<sup>12</sup>

Catania, 2 aprile 1879.

Al Direttore dell'*Eploratore*,

La tanto desiderata linea diretta fra l'Italia e l'America del Nord si avvicina oggi a grandi passi alla sua effettuazione.

Il comm. Florio, che unitamente al Rubattino gode il meritato vanto di far sventolare degnamente, anche in lontani mari, la bandiera nazionale e di contribuire così all'incremento del nostro commercio, inizia oggi un esperimento tendente a provare la pratica utilità dell'impresa.

Il 15 aprile partirà da Messina per New-York, toccando Catania e Palermo, il «Peloro» uno dei migliori vapori della Compagnia.

Questo legno, costruito di recente, stazza 2500 tonnellate ed è comandato dal capitano Diliberto: esso si trova in condizione di compiere felicemente la traversata, che non durerà più di un mese dall'ultimo punto di approdo: Palermo.

La scelta dei summentovati porti di Sicilia, come punti di partenza della linea, è abbastanza savia: infatti Palermo è la città più commerciale dell'isola. Catania è lo scalo naturale di tutte le navi provenienti dall'Adriatico, dall'Egeo, dal mar Nero e dal mar Rosso, ed è inoltre il punto di convergenza delle attuali linee ferroviarie siciliane; finalmente Messina, per la sua estrema vicinanza al continente, potrà contribuire alla riuscita dell'impresa, mercé nuovi sbocchi.

I generi che offrono più probabilità di essere esportati con profitto, e che difatti si esportano, ma con minore convenienza, per mezzo dei vapori inglesi e<sup>13</sup> dei bastimenti a vela nazionali ed americani, sono zolfo, sommacco, olio, mandorle; ma più specialmente agrumi.

Di questi ultimi si esportano continuamente grandissimi carichi a New-York; dove appena sbarcati, sono venduti con una rapidità tutta americana. Alla presenza del console si procede, senza por tempo in mezzo, all'asta per estinzione di candela e le partite restano subito al maggior offerente.

Questo metodo che offre molti vantaggi, fra cui quello di non far deteriorare la merce, per mezzo di un lungo soggiorno in magazzino, presenta pure un inconveniente non lieve, ogni tanto esperimentato a danno dei nostri negozianti, allorquando i compratori si mettono d'accordo per non offrire che un prezzo minimo, il quale certe volte non arriva a coprire le spese di nolo. Allora si è forzati a vendere con perdite sensibili. Ma questo non succede che raramente e non influisce sugli affari, che, in linea generale, si concludono a vantaggio di ambe le parti contraenti.

---

<sup>11</sup> Ivi, p. 20 e Biblioteca Regionale Universitaria di Catania, Epistolario De Roberto U.Ms.EDR.Ferlazzo, Lettera dell'8 ottobre 1878 e sgg.

<sup>12</sup> «L'Esploratore», anno II (1879), n. 12, p. 378.

<sup>13</sup> Alla «e» seguivano due punti che abbiamo preferito omettere considerandoli un puro refuso di stampa.

Dall'altro canto il petrolio, i metalli, le macchine, ecc., che vengono importati dall'America, si collocano subito e bene da noi; l'impianto dunque di una comunicazione diretta non potrebbe che accrescere le relazioni oggi esistenti, a completo profitto dei due paesi.

La compagnia Florio ha tardato, e tarda ancora, per tema di avventurarsi in una impresa arrischiata e per assicurarsi, quanto è possibile, dell'esito; se poi questo esperimento riescirà, come è quasi certo e come ci auguriamo pel bene d'Italia, essa stabilirà probabilmente un regolare servizio mensile. Però, ove questo succedesse, sarebbe desiderabile che la linea non fosse stabilita per la sola Sicilia; ma che, partendo, per esempio, da Venezia e toccando Ancona, Brindisi e Catania, desse agio ad altre provincie di usufruirne e permettesse, per mezzo della coincidenza colla valigia delle Indie e di altre linee non meno importanti, di farci sperare in un completo e duraturo successo.

Nella supposizione che queste notizie abbiano ad interessare i lettori dell'*Esploratore*, noi procureremo di tenerli informati di tutto quanto riguarderà questo nobile tentativo.

F. de Roberto

*Sicilia – America del Nord*<sup>14</sup>

Catania, 19 aprile 1879.

Al Direttore dell'*Esploratore*,

Ieri l'altro, 17, è arrivato in questo porto, proveniente da Palermo, il *Peloro*. Mi son portato a bordo, dove ho avuto il piacere di conoscere il bravo capitano Diliberto, il quale mi ha favorito di ulteriori informazioni sul legno e sul suo viaggio.

Il bastimento, costruito da Wigham Richardson e C. nel 1874, ha delle dimensioni rispettabilissime e ben proporzionate: 307 piedi inglesi di lunghezza, 35 di larghezza, 25 ½ di altezza. Stazza 2500 tonnellate e la sua macchina ha la forza di 260 cavalli nominali. I suoi due alberi hanno poco sviluppo di velatura: esso conta dippiù sul vapore che sul vento.

L'oceano Atlantico non gli è sconosciuto: due anni fa intraprese quasi lo stesso viaggio, di cui oggi si tratta, e fu seguito, a intervallo di pochi mesi, dal *Solunto* altra nave della stessa Compagnia. Anche ora si nutre speranza che il *Solunto* lo abbia fra poco a seguire a Nuova York.

Da tutti questi viaggi ben riusciti, e dagli altri intrapresi da legni stranieri, risulta evidente il fatto delle attive relazioni commerciali esistenti fra queste contrade e gli Stati-Uniti.

Ne vuole una prova luminosa ed incontrastabile? Pochi giorni sono, 3 o 4 prima dell'arrivo del *Peloro*, un bel vapore inglese, il *Boaten*, prese carico di agrumi direttamente per Nuova-York. Si temeva che non ne avessero a restare pel *Peloro*, e questo timore era tanto più fondato, inquantoché è già passato di un buon mese il tempo della maggiore abbondanza degli agrumi e della loro maggiore esportazione.

Or bene, il *Peloro*, con tutta questa deficienza di prodotto e col *Boaten* partito 5 giorni prima nelle sue identiche condizioni, ha trovato circa 4000 casse di agrumi, cifra rispettabilissima anche in tempi più propizi.

A Messina, a Milazzo, a Sorrento, dove approderà, ingenti carichi lo aspettano. Che più? A Palermo vi sono pronte 7000, e forse più, casse di agrumi.

Veda dunque come ci sia da sperare, e molto.

Il capitano Diliberto, a cui espressi la sua idea della linea di collegamento coll'Inghilterra, mi disse che l'approvava in massima; ma che ci sono due difficoltà abbastanza notevoli per essere eseguita.

Una si è quella che, se i vapori diretti all'America devono andar essi in Inghilterra a completare i carichi, il viaggio viene allungato e non è più diretto: allora i nostri negozianti si rivolgerebbero di preferenza ai vapori inglesi, che non toccano alcun punto e impiegano, conseguentemente, meno tempo.

Che se poi le merci dirette dall'Inghilterra all'America dovessero esser prima portate qui da noi, vi sarebbe un allungamento inutile, che farebbe preferire agli esportatori inglesi le loro linee nazionali dirette.

Però, malgrado tutto ciò, la sua idea ha ricevuto una sorta di applicazione, benché indiretta, ed è questa: che il *Peloro* ed il *Solunto*, nei loro antecedenti viaggi di ritorno, hanno preso carico di granaglie a Nuova-York per Liverpool e Cardiff; donde hanno portato poi a noi carbon fossile ed altro.

Questa volta forse non si seguirà questo itinerario, ed il *Peloro* tornerà direttamente in Italia: le granaglie, il petrolio, il tabacco, le manifatture, le macchine promettono di fornirgli un buon carico di ritorno.

E questo è quello che si può sperare nelle presenti condizioni del nostro commercio. Ché, se si pensa alla prossima apertura del Gottardo e se i legni della nuova linea toccheranno Genova o Venezia, che ne sono

---

<sup>14</sup> «L'Esploratore», anno II (1879), n. 12, pp. 407-409.

i naturali empori, le speranze si accrescono di molto, perché la nostra marina ne potrà certamente avere rapido ed economico incremento.

Un altro vantaggio della nuova linea, che mi permetto di sottoporre alla sua considerazione:

Se una linea diretta va regolarmente dall'Italia agli Stati-Uniti, se queste nazioni ne ricavano vantaggi e stringono ogni dì più le relazioni di amicizia e di commercio, non ci sarebbe modo di sperare che la emigrazione italiana si diriga all'America del Nord: paese più civile, più salubre ed egualmente, se non più, ricco del Brasile e della Repubblica Argentina? Verso questi paesi l'emigrazione prese maggiore sviluppo collo stabilimento delle linee dirette italiane, perché non succederebbe lo stesso verso gli Stati-Uniti?

Là noi latini siamo in numero sparatisimo, mentre i tedeschi e gli anglo-sassoni vi emigrano a frotte, e non muoiono di febbre gialla o di miseria, come i nostri all'America del Sud; là esistono grandissimi territori incolti, di un clima non dissimile dal nostro, e ricchi di naturali prodotti; perché dunque non vi si potrebbero stabilire vaste colonie italiane, tutelate dalle leggi civili della grande Repubblica Americana?

Giacché l'emigrazione esiste e prende ogni giorno nuovo slancio ed è lo scampo, molte volte più crudo del male, delle più sfortunate classi dei nostri contadini, invece di belar geremiadi sulla loro sorte sfortunata, cerchiamo, ciò che è, o dovrebbe essere, la cosa più naturale, di dirigerli là dove ci sia speranza, non di diventare milionari, ma di trovare terra da lavorare, leggi che proteggano, pane onorato di che sfamarsi. Questo paese non sarebbe l'America del Nord?

Ma mi avvedo che sono andato tropp'oltre, e che è tempo di tornare al nostro *Peloro*, che è già pronto a partire.

Tutto è all'ordine a bordo, densi nugoli di fumo si svolgono dal candido tubo del suo camino, i nostri bei colori sventolano all'asta di poppa.

L'ordine di salpare vien dato, l'ancora è issata a bordo, un fischio acuto si ripercuote nell'aria, l'elice agita le sue branche prima lentamente, poi rapidissimamente ed il *Peloro*, cullato con moto quasi insensibile dalle onde, descrive una curva maestosa e si allontana a poco a poco dalla nostra spiaggia.

Possano gli elementi essergli propizi, possa ritornare felicemente a noi; ma per ripartire un'altra volta, e poi un'altra, e poi un'altra ancora.

F. de Roberto

Catania, 28 aprile 1879<sup>15</sup>

Al Direttore dell'*Esploratore*,

Nell'ultima mia lettera in data del 19 c.m. le dicevo come si nutrisse speranza che fra breve il *Solunto* avesse a seguire il *Peloro* a Nuova-York; continuando così la serie degli esperimenti iniziati per istabilire definitivamente la linea Sicilia – America del Nord.

Ho ora il piacere di annunziare a Lei ed ai lettori dell'*Esploratore* che ieri il *Solunto*, con la bandiera degli Stati Uniti issata in cima all'albero di trinchetto, entrò nel nostro porto, che lascerà stanotte per Messina, Palermo e Nuova-York.

Non si credeva che questo viaggio avesse a seguire a sì breve intervallo dal primo; ma tale abbondanza di carico vi fu a Palermo, che il *Peloro* dovette rifiutare meglio che 6000 casse di agrumi e non toccò né Milazzo né Sorrento per mancanza di spazio sufficiente alle numerose richieste.

Il *Solunto* prende oggi tutto il carico rimasto, che non è poco: qui a Catania imbarcherà 2000 casse circa. Se fossimo in tempi più propizi, questa cifra sarebbe per lo meno quintuplicata.

Ecco le dimensioni e la velocità del *Solunto*:

Lunghezza ..... met. 85.50

Larghezza .....» 10.70

Altezza .....» 7.47

Stazzatura ..... tonn. 1322

Macchina ..... cav. n. 225

Cammino (medio) ..... mig. 11

È un po' inferiore al *Peloro*, ma ha conosciuto anch'esso l'Atlantico e, sotto il comando del capitano Pirantello, il viaggio si compirà presto e bene.

La di lei idea del prolungamento a Venezia e dello allacciamento con altre linee importanti è giudicata conveniente, tanto che allo stabilimento definitivo della linea, sarà molto probabilmente attuata, sì per l'andata che pel ritorno.

---

<sup>15</sup> *Ibidem.*

In una parola: se le speranze non falliscono, si vuol fare una linea quindicinale che eserciti coll' America del Nord tutto il commercio del Mediterraneo: da Odessa a Gibilterra; da Venezia a Porto Said.

Né sarebbe troppo pretendere: perché, se è vero che siamo entrati con ritardo nel consorzio civile ed economico europeo, non per questo non dobbiamo, né possiamo, né sappiamo fare i nostri affari.

Per qual ragione, mentre lo potremmo far noi, gli inglesi debbono venire a casa nostra per incaricarsi dei nostri negozi? Esercino il vasto commercio delle loro colonie: lascino a noi, che siamo situati nel suo bel mezzo, quello del Mediterraneo.

E dall'altro canto le nostre compagnie migliorino, estendano le loro linee; i nostri negozianti si rivolgano di preferenza ad esse; si persuadano tutti di questa gran verità che «chi vuole, va; chi non vuole, manda» ed allora i nostri antichi gloriosi destini commerciali si realizzeranno di nuovo.

Una notizia importante: il bellissimo vapore a 3 alberi, della stessa Compagnia, *Egadi*, molto più grande del *Peloro* e del *Solunto*, verrà fra breve in questo porto per intraprendere un terzo viaggio a Nuova-York.

Non possiamo fare a meno di applaudire sinceramente a tanti sforzi, e di far caldi voti perché siano coronati da pieno successo.

F. de Roberto

### *Fra l'Italia e gli Stati Uniti*<sup>16</sup>

È quasi un anno che la Compagnia Florio, con ammirevole coraggio in tempi di crisi e di ristagno commerciale, mandava due fra i suoi migliori piroscafi, ed a poco intervallo di tempo, agli Stati Uniti, a New-York.

Quelle traversate, intraprese in tempi non molto propizi, ebbero felice successo e si compirono in poco tempo e nel modo più soddisfacente.

Ma quel tentativo non era sufficiente per determinare la Compagnia Florio all' impianto di una linea periodica, e ciò per molte ragioni: principalissima questa, che per stabilire una linea qualunque occorre stabilire i porti di partenza, di approdo e di destinazione. Ora questa è una delle più ardue difficoltà, perché un errore commesso sul principio fa sentire il suo effetto per molto tempo in seguito; occorre una lunga esperienza, bisogna radunare e comparare molti dati statistici per dare la preferenza piuttosto a questo che a quel porto.

Così, per esempio, il «Peloro» ed il «Solunto» partirono dalla Sicilia senza toccare alcun porto del continente. Ma la sola Sicilia, se può dare, in epoche determinate il contingente necessario ad un determinato numero di viaggi, non è atta, ci pare, ad alimentare periodicamente gli scambi con gli Stati-Uniti.

Nulla perciò di strano se dopo quelle due traversate non si stabilì un servizio regolare.<sup>17</sup> Fu una misura di lodevolissima prudenza, necessaria ad allontanare i pericoli di risoluzioni intempestive.

In questi giorni i viaggi verso l' America sono ricominciati: i grandi piroscafi, «Egadi» e «Marsala», superiori ai primi, sono partiti per New-York (forse a quest' ora saranno arrivati). Aspettiamo i risultati per apprezzare adeguatamente l' importanza delle relazioni commerciali fra l' Italia e l' Unione americana. Intanto vediamo, nello stato di cose che si va preparando pel nostro paese, quel che v' è da sperare in proposito.

È certo che anche nelle presenti condizioni la navigazione diretta di cui si tratta potrebbe dare ottimi risultati; ma in un avvenire non molto lontano essi si accresceranno indubitabilmente.

Un avvenimento che coincise con la partenza degli ultimi legni della Compagnia Florio, fu il completamento del traforo del Gottardo.<sup>18</sup> In questa fortuita coincidenza troviamo argomento di gravi considerazioni.

La ferrovia del Gottardo sarà quella che contribuirà in grado eminente alla prospera riuscita della navigazione diretta fra l' Italia e gli Stati Uniti. I nostri porti ed in modo speciale quelli di Genova e Venezia sono destinati incontrastabilmente ad essere gli emporii, gli scali dell' Europa centrale. Ma se la naturale posizione ed il traforo del Gottardo li chiama a questi alti destini, non bisogna dimenticare che la nostra opera deve essere diretta a renderli possibili.

L' Austria con Trieste e probabilmente colla ferrovia di Salonicco, ci può fare una terribile concorrenza nel commercio col Levante. Bisogna guardarsene. La Francia, con Marsiglia, ci può creare serie difficoltà nel commercio coll' America. Bisogna anche provvedere. Il regime daziario, la comodità dei porti, l' abbondanza, la bontà, la modicità dei mezzi di trasporto, tutto deve essere da noi posto in opera per attirare nelle nostre

---

<sup>16</sup> «Il Giornale delle colonie», n. 353, 3 aprile 1880, pp. 677-678.

<sup>17</sup> Correggiamo il refuso di stampa «regolore».

<sup>18</sup> Ufficialmente il traforo per il traffico ferroviario fu completato solo nel 1882.

mani il commercio della Svizzera e della Germania e per non lasciarci sopraffare dalla Francia e dall'Austria. Genova deve lottare con Marsiglia per il commercio transatlantico, Venezia con Trieste e forse con Salonicco per il commercio del Levante. Due fra le nostre più ricche ed accreditate Compagnie si devono disporre e sostenere la pacifica lotta: Rubattino per l'oriente, Florio per l'occidente. Il primo ha già cominciato e tutto fa sperare che vinca; il secondo si dispone e siamo sicuri che vincerà.

Se si fa a tempo e bene, l'Havre, Brest, Marsiglia, ecc., dovranno cedere buona parte della loro importanza a Genova, per quel che riguarda il commercio transatlantico.

Il senno e la prudenza della Compagnia Florio, gli aiuti necessari del governo devono essere diretti a questo scopo, che, pel bene del nostro paese ci auguriamo sia conseguito.

Ma, oltre a ciò, le nostre relazioni cogli Stati Uniti potranno ricevere notevole incremento da un altro ordine di fatti: vogliamo dire dall'emigrazione italiana.

Fin dalle prime navigazioni dei vapori di Florio noi pensammo allo sviluppo che potrebbe assumere l'emigrazione agli Stati Uniti. L'anno passato scrivevamo in proposito:

«Se una linea diretta va regolarmente dall'Italia agli Stati Uniti, se queste nazioni ne ricavano vantaggi e stringono ogni dì più le relazioni di amicizia e di commercio, non ci sarebbe modo di sperare che la emigrazione italiana si diriga all'America del Nord: paese più civile, più salubre ed egualmente se non più ricco del Brasile e della Repubblica Argentina? Verso questi paesi l'emigrazione prese maggiore sviluppo collo stabilimento delle linee dirette italiane, perché non succederebbe lo stesso verso gli Stati-Uniti?

Là noi latini siamo in numero sparattissimo, mentre i tedeschi e gli anglo-sassoni vi emigrano a frotte, e non muoiono di febbre gialla o di miseria, come i nostri all'America del Sud; là esistono grandissimi territori incolti, di un clima non dissimile dal nostro, e ricchi di naturali prodotti; perché dunque non vi si potrebbero stabilire vaste colonie italiane, tutelate dalle leggi civili della grande Repubblica Americana?

Giacché l'emigrazione esiste e prende ogni giorno nuovo slancio ed è lo scampo, molte volte più crudo del male, delle più sfortunate classi dei nostri contadini, invece di belar geremiadi sulla loro sorte sfortunata, cerchiamo, ciò che è, o dovrebbe essere, la cosa più naturale, di dirigerli là dove ci sia speranza, non di diventare milionari, ma di trovare terra da lavorare, leggi che proteggano, pane onorato di che sfamarsi. Questo paese non sarebbe l'America del Nord?»<sup>19</sup>

Ricordiamo queste parole perché insistiamo su quelle considerazioni, confortate dal fatto che altri, più competenti di noi, le trova giuste e degne di applicazione.

Un inglese che ha grandi possessi nell'Alabama, sta per creare in quelle regioni una piccola colonia di circa 50 contadini, i quali pei primi tempi saranno mantenuti a spese del fondatore della colonia, e poi riceveranno, sotto certe condizioni, dei piccoli poderi. Un agronomo italiano accompagnerà gli emigranti per studiare se le condizioni fisiche ed economiche nell'Alabama sono favorevoli agli italiani, e per effettuare in caso affermativo, un altro progetto più vasto l'anno venturo.

E che il progetto riesca non è a porsi in dubbio. Il clima di quelle contrade è dolcissimo, non dissimile da quello dell'Italia centrale: l'estate il termometro all'ombra non supera i 25°; in inverno non gela.

I terreni sono fertili ed adatti ad ogni genere di coltivazione; costano poco (4000 m.q. costano 25 lire) e rendono molto (4000 m.q. rendono 40 staia di grano turco che si vendono da 150 a 200 lire), le spese di impianto sono modiche.

Una colonia tedesca colà fondata nel 1873 vi ha prosperato e vi ha fondato la città di Cullman, abitata da 600 famiglie.<sup>20</sup>

Tutto insomma dimostra che i nostri emigranti vi si potranno adattare convenientissimamente.

Al New Jersey inoltre si farà un altro tentativo di colonie agricole italiane principalmente per opera del sig. Casalis.

Sono tutti sforzi degni del più grande incoraggiamento. Ove essi avranno, come speriamo, prospera riuscita, le relazioni per l'Italia e gli Stati Uniti diventeranno più intime e proficue ad amendue i popoli.

Avanti dunque, e non ci scoraggiamo. Per ogni via che si chiude un'altra se ne apre, per ogni speranza che svanisce un'altra ne sorge.

Siamo però sempre lì: bisogna saperne approfittare.

F. de Roberto

---

<sup>19</sup> La citazione rimanda alla seguente nota: «Vedi *L'Esploratore*, anno II, N. 12, giugno 1879».

<sup>20</sup> Anche in questo caso De Roberto cita in nota la sua fonte: «Per maggiori notizie in proposito vedi il "Progetto di colonizzazione nell'Alabama", Roma, tip. dell'Archivio clinico italiano 1880».