

3 3433 01909545 8

Digitized by Google



1773

1845  
13



265  
318  
D'Amico, P. 11. 1894

JACOPO VIEBILIO

IL COMMERCIO

INDO-EUROPEO

F. L.

MARINA MERCANTILE ITALIANA

A VELA ED A VAPORE



SECONDA

TIPOGRAFIA SOCIALE

ROMA, VIA MONTENAPOLEONE, 1

1892

(Vergata)  
T.R.



JACOPO VIRGILIO

IL COMMERCIO INDO-EUROPEO

E I. A.

MARINA MERCANTILE ITALIANA

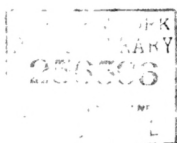
A VELA ED A VAPORE

(Estratto dal Giornale settimanale LA BORSA).



**GENOVA**  
TIPOGRAFIA SOCIALE  
*Saiglia (Vico del Fieno) N. 1*  
1869.

674





---

## CAPITOLO I.

### DELL' IMPORTANZA ATTUALE ED AVVENIRE DEL TRAFFICO FRA L'EUROPA, LE INDIE E L' ESTREMO ORIENTE.

---

#### § 1.

**SOMMARIO.** — I principii economici che regolano le Nazioni civili ed i grandiosi lavori pubblici tendono a diffondere ogni dove la civiltà per mezzo del commercio. — L'Occidente, sede della moderna civiltà, è destinato a propagarla nelle altre parti del mondo. — Importanza dei commerci dell'Europa ed America del Norte coll'India e la Cina. — Utilità dello studio dei mezzi per profittare dello svolgimento di questo traffico che si avvia al Mediterraneo. — Grande importanza del Bosforo di Suez; suo prossimo compimento. — Quest'opera contribuisce a facilitare, ma non è la cagion prima dello svolgersi del traffico Indo-occidentale.

Da vari anni noi assistiamo in ordine alle vie ed ai modi del traffico ad una grandiosa trasformazione, che il prossimo compimento del bosforo di Suez, renderà più radicale e profonda. Eseguite in tutte le principali regioni di Europa le ferrovie, protesi ogni dove i fili telegrafici, organate nei porti di maggior rilievo le compagnie di navigazione a vapore, miglio-

rate e moltiplicate le strade, i canali ed i porti, facilitate con ogni sforzo le comunisazioni, ridestato negli animi lo spirito di intraprendenza commerciale, rotti i vincoli del Colbertismo e applicato il fecondo principio della libertà commerciale, la parte più civile dell'umanità tende con passo misurato e sicuro ad un avvenire di pace e di prosperità. Se in altre epoche i popoli sembravano animati dalla mania delle conquiste e delle glorie sanguinose, ora le idee dello Smith e di Gioja, di Vasco e G. B. Say, hanno fatto persuase le differenti nazioni, che un vincolo provvidenziale di solidarietà le lega tutte, nell'intento di conseguire il bene comune. I principii della positiva e reale fratellanza che riuniscono le nazioni civili, hanno sostituito alla stolta massima: nessuno può vantaggiarsi se non col danno altrui, quell'altra profondamente vera: il vantaggio generale, apporta sempre il bene dei singoli.

La lotta non è per questo bandita dall'umanità; no essa diviene anzi più vivace, ma scevra d'odio e di violenza si trasforma in emulazione feconda. Ogni nazione approfittando dei doni naturali, e delle attitudini speciali degli individui che la compongono, cerca di superare tutte le altre in qualche particolar ramo di produzione. Applicando il principio della divisione del lavoro alle differenti popolazioni, ciascheduna attende ad un lavoro che essa può compiere nel modo più economico. Il libero scambio accomuna poi a tutti i popoli, i vantaggi di ciascheduno e la libera concorrenza accerta al più valente produttore il premio delle cure più solerti ed intelligenti. L'antica diffidenza fra popolo e popolo va scomparendo sotto l'influsso civilizzatore del traffico; la bilancia commerciale, i dazii protezionisti sulle merci straniere, i dazii sulle materie prime all'esportazione, i premi diretti alla produzione od alla espor-

tazione dei manufatti, i dazii differenziali di bandiera, i *draw-bacs*, le scale mobili, i provvedimenti annonari, i premi alla pesca, il protezionismo agricolo, il sistema coloniale che fondavasi sul preteso diritto della metropoli di spogliare e disertare a suo pro la colonia, e quel complesso di assurde misure che l'atto di navigazione di Cromwel aveva innalzato all'apogeo, ed a cui la lega di Manchester portò il colpo mortale, si considerano oggimai dagli uomini di buon senso, come una prova degli errori economici dei nostri padri e nulla più d'un tratto storico, delle aberrazioni nelle quali è caduta l'umanità.

Non mancano invero coloro che vorrebbero veder risorgere il distrutto edificio, ma per conseguire tale intento prima bisognerebbe spegnere tutti i fuochi delle locomotive e dei piroscafi, poichè sarebbe assurdo impiegare capitali enormi ed enormi fatiche a facilitare quelli scambi, che una tariffa daziaria potrebbe annullare.

Sotto l'impulso della libertà, le forze latenti dei popoli anche i più torpidi, si destano, le industrie si perfezionano, i traffici si animano. Se un popolo ha copiosi vantaggi naturali e non sa valersene, il forestiere li utilizza e co'suoi capitali li feconda, offerendo ai nativi un esempio che essi non tarderanno ad imitare. Solo il superbo dispregiatore di ciò che non è fatto nel paese, e l'apatico quietista che non comprende il destino dell'umanità e quasi hanno in conto di un delitto l'abbellire questa valle di lagrime, guardano con occhio torbido questo solenne avvicinarsi di scoperte, di miglitorie, di indagini, di applicazioni, con le quali l'uomo va gradatamente, spinto dall'interesse personale, conquistando alla civiltà il terrestre pianeta. È spettacolo sublime questo, che la mente non si sazia di contemplare e che riempie l'animo di pensieri no-

bilissimi. Quanto è meschina la filosofia e la poesia delle scuole, rimpetto a questa maestosa epopea dell'umanità!

Il moto è impresso, esso va sempre maggiormente ogni anno crescendo e diverrà irresistibile. Diffondere ogni dove la prosperità e la civiltà, per mezzo della produzione e del commercio, ecco il principio che domina la società moderna ed a cui essa senza pur addarsene obbedisce. L'Europa o per dir meglio l'Occidente, comprendendo in questo l'America del Norte, è il focolare d'onde s'irradia luce e calore su d'ogni regione della terra; è il centro di dove si espande con moto uniformemente accelerato; l'onda della civiltà; è il pacifico arsenale ove si moltiplicano continuamente le armi benefiche delle conquiste economiche — sono 300 milioni d'uomini fra i quali il raggio della civiltà splende di vivida luce che con i viaggi, con le emigrazioni, con i commerci e persino con guerre civilizzatrici, si adoperano a spargere fra le nazioni più arretrate i principii cristiani del lavoro e del risparmio, dell'iniziativa e del perfezionamento.

La penisola africana che presto diverrà un'isola, lungo le coste bagnate dal Mediterraneo, nonchè al Capo ed al Senegal ed in molti altri punti del suo vasto territorio, malgrado gravissimi ostacoli, vede diffondersi uno spirito novello, importatovi da uomini più laboriosi e civili, che si giovano di tutti i moderni portati del perfezionamento industriale, per accrescere la sua produzione ed aumentare il benessere delle sue popolazioni, comechè la natura non sia stata a questa parte del globo così larga di quei doni che ad altre copiosamente largiva.

Ma al di là di questa misteriosa Africa che per tanto tempo ancora sfiderà l'ardire di uomini della tempera di Livingstone

e di Speke, vi ha un' altra terra, forse culla del genere umano, che ha una civiltà tutta sua propria, che possiede ricchezze indefinite ed una popolazione di più che 600 milioni.

L' India, la Cina, il Giappone, ecco le regioni che la civiltà occidentale deve conquistare e trascinare più attivamente nell' orbita commerciale per l' interesse generale dell' umanità.

Il commercio fra l' Europa e quelle regioni, constitui sempre la più importante massa di transazioni mercantili e fu in differenti epoche la fonte della ricchezza degli Arabi, delle Repubbliche Italiane del Medio Evo, dei Califfi, e più tardi, superato il Capo di Buona Speranza, di quante nazioni si dedicarono con maggiore attività ad esercitarlo. Oggi i bastimenti che varcano il Capo sono 9600 e la loro capacità ascende a 7,300,000 tonnellate (1), il che dimostra come la somma degli affari che si compiono fra l' Occidente e l' Oriente, anche non tenendo conto di quella che si effettua per la via dell' Egitto, è d' altissima importanza. Ma un complesso di avvenimenti e di opere delle quali il canale dell' Istmo di Suez è certo la più imponente, devono in breve tempo portare questo traffico ad una tale entità, da spingere tutte le nazioni a studiare i mezzi più opportuni per trarne il maggiore vantaggio. Le ferrovie Bombay-Calcutta, Suez-Alessandria, Aspinwal-Panama, hanno segnato il principio della grande trasformazione dei commerci mondiali, che costituirà l' Europa il centro dal quale si dirameranno i traffici per tutte le direzioni dello Emisfero.

Con queste opere, i commerci che convergono dall' Oriente all' Europa furono in parte emancipati dal passaggio dei capi;

(1) ANUDEO MARTEAU, il Canale di Suez. *Revue Contemporaine*, 1868.

ma esse non furono che il principio di un seguito di opere gigantesche, che tutte mirano ad un medesimo fine. Il canale di Suez da un lato, la ferrovia New-York-San Francisco dall'altro, tendono a dividersi il ricchissimo commercio Asiatico; nel mentre che una serie sorprendente di intelligentissimi lavori intrapresi ed in parte compiuti dagli inglesi nell'India, svolgono in quella fecondissima regione tali elementi di ricchezza, da non lasciar dubbio che fra pochi anni non abbia a divenire uno dei centri più rilevanti della produzione, del commercio e della ricchezza mondiale.

Cessato il privilegio della Compagnia delle Indie, ultimo lembo d'un assurdo sistema coloniale, domata la insurrezione dei Cipai, l'Inghilterra si applicò con tutte le sue grandi risorse a collegare l'Impero Anglo-Indiano alla Gran Bretagna, per mezzo dei legami i più saldi, che sono quelli degli interessi. Quella grande nazione si avvide che non bastava avere nell'India un territorio vastissimo; una moltitudine di 200 milioni, da approvvigionare di manufatti; se si voleva possedere un paese veramente utile per l'Inghilterra, bisognava arricchirlo, istruirlo, civilizzarlo. — Britannizzare l'India non con la violenza e l'ingiustizia, ma con la educazione delle plebi, con opere che svolgessero la pubblica ricchezza, fu la mira costante che il Governo della Regina si propose ed a cui intende con calore, con zelo e chiaroveggenza veramente degni di ogni più alto encomio. Altrove parleremo un po' più diffusamente delle miglierie d'ogni fatta e dei grandi lavori eseguiti in quel paese dal Governo Inglese; il quale mentre predilige quell'immenso paese come fosse una porzione del Kent o del Lancashire, sa con fina sapienza applicare a tempo opportuno i principii dell'iniziativa individuale, laddove la libera espan-

sione della civiltà rende inutile l'intromissione governativa, e sa poi ove occorra, valersi di questo potentissimo mezzo, per far guerra all'ignoranza, alla superstizione ed alla barbarie.

Le lotte civili d'America e la carestia cotoniera che ne conseguì, offerse all'Inghilterra l'occasione per dare nell'India un più cospicuo svolgimento alla coltura del cotone. L'atrofia del baco da seta spinse centinaia di viaggiatori europei al Giappone, presentando a costoro un'occasione preziosissima, per studiare novelli mercati. Questi due fatti congiunti all'opera del Canale di Suez, alle ferrovie dell'Egitto, alle compagnie di navigazione a vapore del Mar Rosso e del Mediterraneo che si vanno organizzando, hanno contribuito a sempre maggiormente ingrandire il traffico Indo-Europeo, che è destinato a divenir gigantesco coll'aprirsi d'un Canale che consenta la navigazione continua fra quei due mari.

Poichè (è necessario che sin d'ora noi lo dichiariamo) per quanto crediamo che il Canale di Suez sia destinato ad aumentare i traffici dell'India e della China coll'Europa, ed a moltiplicare nel Mediterraneo il commercio marittimo, deviando una parte di quello che si opera pel Capo di Buona Speranza, pure non siamo punto disposti ad accordare che lo sviluppo commerciale colle Indie e coll'estremo Oriente sia interamente ad esso dovuto. Ciò che spinge il commercio orientale al Mar Rosso e ciò che costituisce la sua grande importanza, sono le ferrovie, sono i piroscafi, la maggior perizia navale, i mezzi di trasporto migliorati e moltiplicati, il tutto sotto l'azione dell'aumento straordinario nella produzione delle nazioni Asia-tiche ed Europee. Il Canale presterà un benefico sussidio a questo commercio, di già abbastanza vivo nel Mar Rosso ed in Egitto; ma sarebbe una stoltezza credere che la rivoluzione

commerciale che ora si opera verso il Mediterraneo, sia una conseguenza assoluta del taglio dell' Istmo. Distinguere il principale dall'accessorio per quanto questo possa essere importantissimo, precisare ciò che crea, da quello che facilita, è nel giudizio che si porta di fatti commerciali, uno dei metodi più sicuri per rettamente apprezzare e suggerire i mezzi con i quali la marina mercantile Italiana possa profittare di questa fortunata rivoluzione. La quale incominciata da pochi anni, purchè venga secondata ed utilizzata con le opportune misure, andrà svolgendosi a vantaggio specialmente dei paesi che si trovano lungo le rive del Mediterraneo, facendo ad essi affluire un commercio che si accrescerà fra qualche lustro, in una proporzione ragguardevole in seguito allo aumento di produzione delle popolazioni che vi prendono parte, ed alle facilitazioni mercantili d'ogni maniera, che si andranno gradatamente da esse compiendo.

Se non siamo fanatici della grandiosa e veramente ammiranda opera del Bosforo Egiziano che il prepotente genio di Lesseps, avrà fra pochi mesi compiuto, fino al punto da affermare che la grande rivoluzione commerciale dei traffici indoeuropei, è interamente ad essa dovuta, riconosciamo però che essa gioverà moltissimo ad aiutare l'iniziato svolgimento dei commerci e la creazione di tutte quelle numerose istituzioni delle quali si compone l'organismo vivente del commercio.

Lo stupendo canale compiuto il 1.º ottobre, sarà regolarmente aperto alla navigazione col 1870. Non strillino coloro che fanno irose controversie sui due o tre mesi, in quistioni di questa fatta. Noi esponiamo imparzialmente la convinzione che ci siamo formati, non solo in seguito alla lettura di quanto si scrisse a riguardo di quest'opera, ma eziandio in coerenza a relazioni di persone spassionate, che hanno recentemente



visitati i lavori dell' Istmo. Che se noi opiniamo che il canale Egiziano, il quale sarà ufficialmente aperto il 1.º ottobre del 1869, non verrà regolarmente navigato che nei primi mesi del 1870, ciò non impedisce che le nostre previsioni del commercio fra l'Europa e l'estremo Oriente, superiori di gran lunga quelle dei più entusiasti preconizzatori del futuro svolgimento di questo traffico. Nè queste nostre, come potrà in seguito scorgere il lettore, sono ipotesi infondate o supposizioni gratuite, ma probabili deduzioni ricavate da calcoli abbastanza esatti.

Noi crediamo che fra venti anni il Canale che va fra pochi mesi ad aprirsi, appena basterà a dar passo ai numerosi bastimenti che si affolleranno agli imbocchi di Porto Said e di Suez, nel mentre la via del Capo continuerà ad essere abbastanza frequentata dai bastimenti a vela, e parecchie ferrovie da Suez al Mediterraneo facendo concorrenza al canale, compiranno un trasporto continuo ed attivissimo di quella massa enorme di prodotti che l'Occidente scambierà coll'estremo Oriente.

Ecco perchè il bosforo Egiziano non è, a parer vostro, nello svolgersi della fiumana di questo futuro commercio se non che un accessorio, una facilitazione, certo di grande importanza, mentre il fatto precipuo e degno veramente di tutto il nostro studio, quello si è della potenza produttiva e commerciale che va ogni anno mirabilmente accrescendosi, ed è dovuta allo svolgimento della civiltà europea che già sin d'ora nell'India, ed in seguito nella Cina e nel Giappone, vi farà fiorire la più prodigiosa ricchezza, animando in un prossimo avvenire un commercio esterno del quale difficilmente ci possiamo oggidì formare una completa idea.

§ 2.

**SOMMARIO.** — Produzione e commercio del Giappone, della Cina, della Cocincina e dell'India — Degli interessi che spingono l'Inghilterra ad avviare il commercio Cino-Giapponese al Mediterraneo.

Il Giappone dopo essere stato per tre secoli chiuso agli occidentali (eccettuato agli Olandesi che stabiliti all'Isola di Desima, proseguirono ad avere il monopolio d'un traffico naturalmente limitato) fu nell'anno 1853 riaperto ai forestieri, in seguito alle trattative del Commodoro Perry, che ottenne vantaggiose concessioni per gli Americani. La Francia e l'Inghilterra dopo aver vendicato gli oltraggi fatti dai Cinesi ai loro cittadini, profittando delle forze che avevano in quei mari, cercarono di stipulare col Giappone trattati che estendessero alle loro bandiere i vantaggi ottenuti dagli Americani. Ma non conoscendo abbastanza l'organismo politico di quel paese singolare, credettero per mezzo dei trattati del 1858, conchiusi col *Taicun*, di aver stipulato col vero sovrano, mentre questi si è il *Mikado* che risiede a Kioto. Più ancora, pensarono erroneamente che tutti gli altri principi, alcuni dei quali dipendono, ed altri sono indipendenti dal *Taicun*, dovessero senza altro sottostare alle convenzioni fermate con quest'ultimo, e trascurarono le trattative coi più potenti *Daimios*.

Ma l'esperienza venne quanto prima a convincerli degli errori nei quali erano caduti. Le leggi e le tradizioni del paese sono avverse agli stranieri, e quindi i frequenti assassinii di europei, la noncuranza dei patti conchiusi, i decreti di generale espul-

sione chiarirono ben presto gli equivoci e spinsero Francia, Inghilterra, Olanda, Prussia e Stati Uniti ad alternare le trattative diplomatiche e commerciali, con i bombardamenti e le severe repressioni. Jokohama occupata militarmente, la navigazione interna ed il passo dello stretto di Simonosaki assicurato colla forza, il Principe Satzouma punito, le *lonine* (bande di assassini) frenate, il Principe di Nagato costretto a patteggiare, furono fatti i quali nel mentre valsero a rafforzare gli Europei al Giappone, diedero loro agio di potersene fare un' idea più completa ed esatta. La mediazione pacifica di tutte le potenze alleate, compiutasi nel 1866, pose per la prima volta in diretta comunicazione gli Europei con il potere imperiale di Kioto. — Il *Taicun* aveva conceduti e dichiarati aperti i porti di Kanagawa (Jokohama) Nagasaki, Hacodadé; il *Mikado* per mezzo del suo Consiglio ratificò nel 1866 queste disposizioni e promise che anche Osaka sarebbe stata aperta nel 1868 al commercio straniero. L'odio contro i forestieri va dunque diminuendo e forse, fatta anche la debita parte alla reale esistenza del pregiudizio, non è in fondo animato che dalle gelosie fra i *Daimios* (i grandi principi feudatari del *Mikado*) ed il vicerè *Taicun*, che comanda entro il limite di speciali leggi. Infatti i principi Nagato, Satzouma e Stotsbaki, che venivano riguardati come nemici irreconciliabili dei forestieri, ne sono ora, dopo le più svariate vicende, i fautori. Da vari anni che gli Europei hanno a Jokohama guarnigioni abbastanza numerose, si è potuto constatare che esse vivono nei rapporti i più pacifici colla popolazione. I commercianti europei di Hacodadé e Nagasaki, sono nella migliore intelligenza con gli indigeni. A Jeddo il forestiere non incontra che curiosità simpatica e ad Hiogo come ad Osaka, gli abitanti diedero i più

manifesti segni di letizia, quando poterono credere che quei porti sarebbero aperti al traffico.

Che se vi furono assassinii e lotte sanguinose, bisogna riflettere che da un giorno all'altro non si mutano le abitudini di un popolo e che i pregiudizi secolari non si vincono che con grande difficoltà.

Ad ogni modo, al Giappone si ottennero in pochi anni dagli europei concessioni, che la Turchia non largì che in vari secoli ed alle quali il Marocco non ha voluto ancora consentire. La casta militare indigena continuerà a riguardare per molti anni come oltraggiosa la nostra residenza al Giappone, alcuni principi temeranno il diffondersi delle idee novelle, i *lonini* assassineranno ancora qualche individuo, ma chiamatavi dall'interesse dei grandi e dalla simpatia dei piccoli, l'Europa ha ora posto stabilmente piede al Giappone e quel grande impero di 30 milioni di individui, non riuscirà più oltre a rinchiudersi nell'isolamento primitivo. Aprire gradatamente quella ricca regione al commercio, ecco lo scopo che si devono prefiggere le nazioni cristiane. Per ottenerlo, è mestieri ricorrere a' mezzi pacifici e prudenti, evitando ogni qualsiasi violenza; la quale spingerebbe la popolazione che è valorosa ed esercitata alle armi, ad una lotta che per gli indigeni avrebbe tutte le attrattive d'una guerra d'indipendenza, mentre apportando la devastazione in quel bellissimo paese, distruggerebbe il traffico nelle sue radici che sono la prosperità e la pace, disseminando l'odio a vece della simpatia che il commerciante ha sommo bisogno di incontrare sul suo cammino. Si lasci dunque fare al commercio prudentemente ed opportunamente protetto, e si vedrà che in pochi anni ogni antagonismo fra gli indigeni ed i forestieri andrà colà scomparendo.

Il Giappone, per la sua conformazione, per la posizione geografica e per la produzione economica, avrebbe potuto far senza degli europei, ma ora saggiati i frutti del nostro progresso non può più privarsene, ed ogni anno che passa, nascono, si rafforzano e si moltiplicano indefinitamente i legami delle sue popolazioni con le cristiane. Il paese è uno dei più ricchi e dei più adatti per svolgervi un commercio grandioso (1). In grazia della sua forma lunga e ristretta, il Giappone all'una estremità ha il rigido clima del Nord e dall'altra i calori del tropico. A Jeso si trova il clima della Norvegia con le nevi perpetue sui monti, con gli alberi resinosi e le grandi peschiere di Salmoni. Passato lo stretto di Tsangar, sulle rive dell'isola di Nipon, incontrasi una vegetazione poco dissimile da quella d'Italia, ma assai più vigorosa atteso il forte calore dei raggi solari e le copiose piogge nell'estate. Il riso, la vigna, il gelso sono coltivati con cura grandissima; vicino alle città si hanno i prodotti ortensi ed il grano; nei folti boschi piante delle migliori essenze, fra le quali torreggia l'albero della Canfora. Presso le case e le strade boschetti di bambous offrono all'industria materia prima, per numerosi oggetti di mobilia e d'uso domestico. Il suolo ogni dove è ricco d'un profondo strato vegetale, dà frutti copiosi e richiede poche concimazioni. Presso le rive del mare interno le piantagioni di the si stendono sui fianchi delle colline ed il cotone ed il tabacco si raccoglie nelle pianure. Nell'isola di Kiusiù gli aranceti e gli agrumi, a Liotchiù la canna da zucchero, offrono produzioni ricche e copiose. Nell'ovest abbon-

(1) Veggasi la magnifica opera pubblicata, or fanno pochi giorni, dall'egregio signor Capitano Arminjon col titolo: *Il Giappone ed il viaggio della corvetta Magenta*. — Genova, 1869.

dano grandi ricchezze mineralogiche fra cui primeggiano il carbon fossile, l'oro, l'argento ed il rame. Questa abbondanza e varietà di prodotti, anima un attivo commercio interno che si fa principalmente col cabotaggio, impiegandovi migliaia di giunche le quali talvolta sembrano quasi ostruire lo stretto di Simonosaki. Esse scambiano molti prodotti delle varie regioni dell'impero con i paesi del mare interno, e poi vengono ad approvvigionare Osaka, la grande città commerciale che sorge poco lungi da Kioto, la vera capitale dell'impero.

È impossibile dare una approssimativa valutazione della produzione del paese e del suo commercio esterno. Il the, il cotone e la seta, gli oggetti di legno e bambou, il seme bachi ed i varii minerali, costituiscono la base d'un traffico affatto recente, ma pure importantissimo, che si compie per mezzo di piroscafi americani, francesi ed inglesi. Questo commercio nato ieri, diverrebbe grandissimo, se a vece di essere limitato a tre o quattro porti aperti al traffico, esso potesse liberamente svolgersi nei differenti paesi ove imperano i varii principi giapponesi. Con costoro tardi o tosto malgrado le convenzioni fatte col *Taicun*, converrà trattare direttamente, se si vogliono ottenere reali e positivi vantaggi. Quando fra pochi anni, questo commercio avrà preso maggiore sviluppo, noi vedremo giungere da quel paese, masse ragguardevolissime di seta e di the ed in quantità tali da superare ogni qualunque aspettazione, come la superò negli anni scorsi la quantità ben maggiore della supposta, dei cartoni del seme dei bachi.

Questa grande ricchezza interna, spiega l'isolamento nel quale sino a questi giorni è vissuto il Giappone. I suoi abitanti avevano in paese quanto potevano desiderare e la proibizione dei traffici coll'estero, può dirsi non facesse subir loro alcuna

privazione. Ma sebbene l'agricoltura e l'industria del paese fossero sviluppate tanto da soddisfare i bisogni della popolazione, il contatto degli europei ha ora destato nuovi desiderii e bisogni che vogliono essere appagati. Così si è creato un novello mercato, in cui i prodotti europei troveranno un facile sbocco, a prezzi altamente remuneratori. Sebbene, come abbiám detto, questo traffico sia ancora nell'infanzia e si compia coll'intermezzo dei principi giapponesi; pure per le nazioni che sepperò convenientemente studiare quel paese e conoscere quali prodotti richieda, le importazioni di già superano le esportazioni. Il basso popolo domanda oggetti di scarso valore, come lo porta la sua condizione; ma quanto più i consumi dei nostri prodotti si estendono alle classi ricche, i tessuti di lana delle nostre fabbriche ed in ispecie le maglie ed i panni trovano un lucroso collocamento. In un paese ove si ha un inverno assai freddo ed il cotone e la seta sono pressochè i soli tessili adoperati, noi possiamo contare su di un largo spaccio di tutti gli altri tessuti.

Hannovi poi molti prodotti i quali sebbene non necessari, si ravvisano da quelle popolazioni di molta utilità o anche solamente piacevoli e sono desiderati per la novità; essi saranno in seguito più vivamente richiesti quando di tali consumi siasi creata l'abitudine. Anche per quanto riguarda il cotone e la seta si può riuscire ad importare con lucro, non già perchè noi lavoriamo meglio di essi queste materie prime, ma perchè loro presentiamo tinte, combinazioni di colori, di disegni e fogge novelle che esercitano sulla loro immaginazione una forte attrattiva. Tutto questo spiega perchè già da tre anni il Giappone importi un numero assai grande di tessuti di cotone e seta, e perchè molti negozianti ottengano in questo ramo brillanti risultati.

Giungono colà dalla Svizzera, dall'Allemagna, dall'Olanda, dall'Inghilterra, dalla Francia carichi di merce, venduti anticipatamente su campione e più volte si verificò il fatto di negozianti giapponesi che offrono in pegno balle di seta, per garantire le vistose commissioni che davano agli Europei.

Ogni dove penetra il commercio degli occidentali, si modificano i modi di esistenza ed il vivere è divenuto al Giappone più caro, stante il rapido e straordinario aumento dei capitali monetarii. Il commerciante giapponese e l'operaio guadagnano maggiormente, ma si è in essi maggiormente accresciuto il bisogno di soddisfazioni artificiali. Noi abbiamo importato al Giappone il telegrafo elettrico, la ferrovia, la macchina-marina, l'illuminazione a gaz, e molte altre utili applicazioni, ma al tempo stesso abbiamo insegnato a quelle popolazioni l'uso delle armi più micidiali (il cannone rigato ed il fucile ad ago, per esempio) e le cominciamo ad avvezzare al consumo degli svariati nostri liquori, che essi acquistano con desiderio febbrile. Anche i bastimenti così in ferro come in legno trovano facilmente acquirenti a prezzi assai larghi, specialmente se sono mossi dal vapore. I principi giapponesi acquisterebbero senza dubbio bastimenti corazzati, quando vi fosse qualche potenza disposta a cederne. I fucili da guerra e da caccia sono molto ricercati, sebbene i giapponesi comincino a fabbricarne di quelli assai perfetti, al modo istesso che hanno fabbricato con sorprendente precisione grandi macchine a vapore. Quella razza laboriosa ed intelligentissima, deve al contatto della nostra civiltà, prendere uno slancio novello, e compiere in pochi anni il progresso di più secoli. Di questa trasformazione trarranno principalmente commerciale vantaggio, quelle nazioni che avranno saputo organizzare con quel paese i migliori mezzi



di comunicazione, mandandovi un maggior numero di nazionali che si inducano a stabilirvisi e fondarvi case commerciali.

Il Governo Italiano ha compresa l'alta importanza che presenta alla nostra produzione ed al nostro commercio questo mercato che può dirsi affatto nuovo, e cercò di aprire trattative col *Taicun* e con i principali dignitarii del *Mikado*, a fine di tutelare gli italiani che si recavano colà per ragione di traffico. Il 25 aprile 1866 per mezzo del signor Arminjon comandantè della *Magenta* e plenipotenziario del Re d'Italia, si concluse un trattato che è assai favorevole, e poco nel fondo dissimile da quello stipulato fra il *Taicun* e la Prussia. In forza di questo trattato vennero aperti all'Italia i porti di Kanagawa (Jokohama), Nagasaki e Hacodadè. Ma siccome nel 1868 anche il porto di Osaka venne aperto ai francesi ed inglesi, così gli italiani profittarono di questa circostanza per recarvisi a contrattare acquisti di seme serico, come si recarono a Neegata, sebbene si esponessero a gravi pericoli.

Oggidi il numero degli Italiani stabiliti al Giappone è assai rilevante, e la sede principale di essi si è Jokohama, ove si concentrano vistose operazioni di seme serico. Dal rapporto del signor De la Tour, R. Inviato Italiano al Giappone (1) ricaviamo che nel 1867 da Hacodadè e Jokohama si esportano 810,000 cartoni, dei quali 460,000 vennero acquistati da Italiani.

Non abbiamo dati precisi intorno alle quantità contrattate nel 1868 (2), ma esse furono certamente maggiori, oltrechè pa-

(1) *Bollettino Consolare*, anno IV, pag. 356.

(2) Al momento di imprimere questo foglio ci giunge la *Correspondance Italienne* del 27 gennaio che dà una precisa Statistica del traffico seme bachi del Giappone nel 1868.

recchi di questi semai lombardi penetrarono nella vicina Corea, ove si ha seme eccellente, guadagnando così il premio che veniva stabilito dal Ministro di Agricoltura e Commercio (1). L'associazione dei bacologi italiani, partita da Jokohama il 17 luglio 1868 per Hacodadè e Neegata fu accompagnata dal Conte Arese, Segretario di Ambasciata della Legazione Italiana, con incarico di prestarle il suo concorso diplomatico. Il Governo spedì pure la fregata *Principessa Clotilde* per proteggere quella nostra nascente colonia e con sagace prontezza svelò le frodi che da alcuni speculatori andavano facendosi sui cartoni giapponesi. Il Governo, come ben nota il valente economista Carlo De Cesare, non deve farsi incettatore di semi o agente di commercio, ma invece prestar il massimo appoggio ai sudditi che tentano novelli mercati. Lo deve poi prestare in ispecial modo, in queste incette di seme serico, trattandosi d'un interesse assai grave, dappoichè l'Italia per approvvigionarsene spende ogni anno meglio di sedici milioni (2).

Non vi è dubbio che questa somma che ora si paga pressochè interamente in numerario, potrà essere considerevolmente ridotta, laddove i nostri semai oltre ad essere valenti bacologi,

Il complessivo numero dei cartoni esportati sarebbe di 2,225,186, dei quali 4,028,582 da Italiani. Sul totale 450 mila cartoni sono di bivoltini.

Il prezzo medio di compra fu dollari 2, 50 ciascuno. L'esportazione rappresenterebbe 5,562,500 DD. — Gli Italiani hanno le qualità migliori, ma le pagarono circa 3 DD. per cartone. Si calcola che essi abbiano speso 3,085,746 DD. Il sig. D. Botto crede l'esportazione molto maggiore.

(1) Recenti notizie ci fanno conoscere come il governo ed i nativi della Corea facciano subire gravi oltraggi agli europei colà penetrati. Se fosse vero ciò che da vari giornali si assevera, molti fra di essi sarebbero stati uccisi.

(2) L'amministrazione dell'Agricoltura dell'Industria e del Commercio per Carlo De Cesare, Firenze 1868, pag. 21 e 22.

si dimostrino veri uomini d'affari che si ispirino ai calcoli delle speculazioni commerciali. Se queste incette si faranno da esperti negozianti, essi scorgeranno la convenienza di importare al Giappone merci italiane, e così pagare con prodotti nostrani che possono dar luogo a vistosi guadagni, gli oggetti che da quella nazione si esportano. Già parecchi italiani hanno compreso l'alta utilità di far giovare il viaggio di andata a mezzo di speculazione, formando grosse paccotiglie di merci che possano essere vendute al Giappone con facile e largo profitto. Questi affari vogliono essere in ogni miglior modo incoraggiati, favoriti e protetti, e se essi, come può facilmente preconizzarsi, aumenteranno ogni anno d'importanza, avremo aperto al commercio ed alla navigazione italiana un traffico che eserciterà la più benefica influenza sulla produzione nazionale,

Il Giappone è un mercato degno del più diligente studio, perchè è destinato in un non lontano avvenire, a contribuire al rifiorimento di quei traffici, che solleveranno nuovamente l'Italia ad un grado ragguardevole di ricchezza (1) e potenza.

Il commercio esterno della China, sebbene sempre limitato ad alcuni porti di quell'immenso Impero, va dopo i trattati dell'anno 1861, prendendo sempre un'estensione maggiore. Le nazioni che principalmente lo esercitano sono gli inglesi, gli americani ed i francesi. I soli inglesi, (sebbene dichiarino che le loro transazioni colla China sono appena sul nascere) vi trafficano per 7 milioni di sterline all'esportazione e per 9

(1) Per maggiori particolari sul commercio col Giappone, rimandiamo i nostri lettori ai *Commercial reports* dei Consoli Inglesi del 1865 e 1866. — London, By Harrison.

milioni all'importazione, in complesso 16 milioni di sterline equivalenti a 400 milioni di lire italiane (1).

Se queste condizioni commerciali non sono che il risultato delle relazioni del litorale, può immaginarsi quali conseguenze avrà l'apertura dei mercati interni. Quando ciò avvenga può dirsi che si aprirà all'industria ed al commercio un nuovo mondo, ove i nostri prodotti troveranno facilissimo sfogo e donde ricaveremo a prezzi moderati, merci attualmente piuttosto care, perchè concentrate in poche case e limitate soltanto ad alcune speciali piazze di commercio.

La China propriamente detta ha superficie di un milione di miglia quadrate, il che vuol dire che essa fa dieci volte l'Italia, ma siccome vi sono molte altre provincie dipendenti dalla China, abitate da' turchi, mogoli, manciuri e tibetani, e queste hanno un'estensione quadrupla della China, può affermarsi che il celeste Impero ha una superficie quaranta volte più estesa di quella dell'Italia.

Quanto alla popolazione, le memorie dei secoli più lontani le attribuivano 13 milioni di abitanti; quelle dell'inizio dell'era volgare 60 milioni; nel principio del secolo passato saliva a 100, al sorgere dell'attuale a 300, nel 1812 a 367, e nel 1860 al prodigioso numero di 530 milioni, che fa incirca il doppio della popolazione di Europa e quasi la metà del genere umano (2).

Della veracità di queste cifre non si può dubitare, essendo noto con quale metodo di investigazione precisa si accertino,

(1) Riferiamo queste cifre da un rapporto del *Bollettino Consolare*, ma noi le crediamo molto inferiori al vero, come spiegheremo in seguito.

(2) C. Cattaneo — *Politecnico* — La China antica e moderna — *Travaux de la Commission Française sur l'industrie des nations*. — Paris 1860, part. III, pag. 429. — Chevalier, *Rapports du Jury International*, vol. I, pag. 469.

dai numerosi mandarini, il di cui precipuo incarico si è appunto quello del censimento (1).

L'arte di moltiplicare le sussistenze, ha in questa regione fatti progressi così grandi, che relativamente a tutta la superficie essa mantiene 157 abitanti per chilometro quadrato, e nelle provincie di pianura la popolazione relativa giunge alla prodigiosa cifra di 262 abitanti per chilometro quadro. Non intendiamo disputare se un così rapido incremento di popolazione sia un male od un bene; certo però che una nazione la quale in 150 anni trovò modo di far vivere sopra una terra già popolata da 150 milioni di individui, altri quattrocento milioni di più, senza nulla aver usurpato alle altre nazioni, non può esservi riuscita, senza un immenso sviluppo di capitale, di lavoro e di ingegno, ed è giudizio stolto dirla composta di gente inerte ed abbruttita.

Il pregiudizio che attribuisce a quei popoli inettezza di mente, odio di perfezionamenti, inerzia nella produzione, è frutto di opinioni leggiere, di studi poco diligenti. La civiltà cinese precedette di venti secoli la fondazione di Roma e andò progredendo perennemente, mentre l'Europa era in gran parte barbara. Prima di noi i chinesi trovarono la cultura del riso, del cotone, del thè, del limone, dell'arancio, della canfora, del rabarbaro e di molte altre piante salutari ed industriali. Portarono ad un alto grado di perfezione l'arte di raccogliere

(1) Le cifre differenti che dai vari autori si danno in ordine alla popolazione dell'Impero cinese, proviene da che, alcuni si occupano soltanto della China propriamente detta, ed altri non solamente vi comprendono le provincie soggette come Tibet, Manciuria ecc. ma anche le tributarie come la Corea. Escluse le regioni che non formano propriamente parte dell'impero, la cifra di 530 milioni, sembra in seguito a numerose indagini doversi ritenere come la più esatta.

filare, tessere e tingere la seta e gli splendidi e solidi colori da essi adoperati, sono tuttavia un segreto per i nostri chimici. Già dai tempi di Marco Polo adoperavano il carbon fossile e componevano le terre per produrre porcellane delicatissime e le tinte per renderle vaghe; trovarono il modo di far carta di seta, di gelso, di bambù, d'aralia; di trarre tele e stuoie da palme a noi ignote, da ortiche, da canapi, da giunchi; ricavarono dal regno vegetale sevo, cera, sapone, vernici, lacche, preparando inchiostri ed acquarelli finissimi. Prima di noi inventarono la polvere da sparo e la stampa, e forse per mezzo degli arabi trasmisero agli italiani l'invenzione della bussola. Prima di noi ridussero ad arte la concimazione, la piscicoltura, la selvicoltura, la costruzione dei giardini non solo in terra, ma persino nelle zattere galleggianti su laghi o su fiumi, maestri all'Europa nella floricoltura. Seppero con metodo mirabile condurre le acque ad irrigare le pianure ed anco le colline, scavando dai più remoti tempi il più largo ed il più lungo fra i canali navigabili del mondo, come il *gran muro* rappresenta il più ragguardevole cubo di costruzione che si conosca. Con argini di fiumi, tagli di paludi, prosciugamenti giganteschi acquistarono all'agricoltura provincie vaste come molti regni europei. Nè il cinese è ribelle ai portati d'altre civiltà, chè anzi lo vediamo da vari anni seguirne gli utili esempi. Esso accettò le tre culture americane della patata, del mais e del tabacco, accolse l'innesto del vaccino, la macchina a vapore e tutte le applicazioni della civiltà europea, dal telegrafo elettrico alla fotografia.

La diffusione della civiltà, come nell'India e nell'Egitto fu agevolata in China dal corso dei fiumi, due fra i quali il *Kiang* e l'*Hoango* hanno un corso dieci volte più lungo di

quello del Po. Il primo detto anche *Jang tse Kiang*, largo alla foce dieciotto miglia, è così piano e profondo, che il riflusso del mare vi si fa sentire sino a duecento cinquanta miglia entro terra. Questi fiumi nati vicini, volgono l'uno a mezzodi e l'altro a settentrione; riavvicinandosi dopo aver raccolto numerosi confluenti, formano colle loro alluvioni una delle più feraci pianure del mondo. La provincia di Kiang-sù ove ambo questi fiumi mettono foce, ha cinquantaquattro milioni di abitanti, su di una superficie di 115,000 k. q. che è poco più d'un quinto della Francia.

L' *Hoango*, o fiume giallo secondo Barrow, apporta nel mar giallo (*Hoang-hai*) due milioni di piedi inglesi cubici di terra all' ora, il che corrisponde a mezzo centesimo del volume d'acqua, e che fanno 500 miliardi di metri cubi di terra all' anno. Con ciò si spiega perchè molte terre che prima erano paduli e marenne, sieno ora invece fertili e popolate. La fecondità di questi terreni alluvionali venne accresciuta con canali numerosissimi e drenaggi, nel mentre che molti altri, in un con strade piane e tenute con grande diligenza, ponti arditi gittati attraverso a fiumi ampi e rapidi, facilitavano lo scambio dei svariati prodotti di quel vasto impero. Nè la China è totalmente aliena dal traffico con i forestieri, poichè oltre alle intime relazioni commerciali che sempre ebbe con la Corea, il Giappone, il Tonchino, la Cocincina, il Bothan ed il Nepale, spinge con ardore sempre crescente i commerci con gli Inglesi, gli Americani, i Francesi e gli Olandesi.

Il porto più importante della China è Canton, città che ha oltre un milione di abitanti, molti dei quali vivono perpetuamente sulle zattere. La lingua che vi si adopera nei commerci è una mistura d'anglo-chinese, che ha le inflessioni le più

strane. — Sino al 1843 solo gli Hanisti (un corpo speciale di commercianti autorizzati) che non erano più d'una dozzina, avevano il monopolio del traffico, pagando somme enormi all'Imperatore. Nel 1843 questa organizzazione venne distrutta e da allora il commercio prese uno slancio sorprendente. Prima che gli altri cinque porti venissero aperti al commercio, le transazioni ascendevano ad un valore di 300 milioni di franchi. Il movimento del porto che prima del 1845 era di 76 bastimenti con circa 34 mila tonnellate ascendeva nel 1856 a navi 440 con 209 mila tonnellate.

Nel 1857 gli Inglesi e Francesi riuniti, presero in seguito a breve guerra possesso di Canton ed ora le contrattazioni hanno luogo in quel porto con la massima regolarità. L'Inghilterra e l'America sono le nazioni che maggiormente lo sfruttano. La prima, se si dovesse credere al Dizionario del Commercio e della Navigazione (1) vi importava ed esportava nel 1857 tante merci per quasi due miliardi, il che è ben differente da quanto afferma nelle sue relazioni il Console Cattaneo (2) il quale riduce il traffico dell'Inghilterra colla Cina a soli 400 milioni. Ma probabilmente quell'egregio funzionario, non comprese nelle spedizioni inglesi quelle fatte coll'intermedio dell'India.

I principali articoli di esportazione sono i the neri e verdi, le sete in filo e stoffa, la canella, l'anice, il rabarbaro, il nanchino, la canfora ecc., quelli di importazione: tessuti di cotone, oppio, minerali, tessuti di lana, vini, liquori ecc. L'apertura del porto di Hancow, al quale affluiscono i prodotti delle pro-

(1) Guillianin, Parigi 1859, vol. I, pag. 510.

(2) *Bollettino Consolare*, vol. V, pag. 6, 1868.



vincie centrali, ha fatto da qualche anno diminuire il commercio di Canton.

Altra piazza importantissima della Cina è Shanghai con 250 mila abitanti, un movimento commerciale di 800 milioni di lire, ed uno marittimo di 700 navi di grossa portata del tonnellaggio di 300 mila tonnellate (1).

Tenendo conto eziandio dei legni minori, quel porto ha un movimento di 2 milioni di tonnellate. Vi si importava nel 1860 per circa 30 milioni di tael (L. 8 circa) dall'Inghilterra, e per 3 milioni di sterlini dalle altre nazioni. Le importazioni consistono in tessuti di cotone, lane, nastri, piombo, ferro, legno, chincaglierie, carbone, allume, nidi di rondine, badiana, indaco, riso, zucchero, sapone, sandalo, campeggio, tabacco, pepe, oppio ecc. Si esportano the, sete greggie e filate, nanchini, peli, porcellane, vermicelli, ventagli, fili d'oro, medicinali, avorii lavorati, lacche ecc. A Shanghai l'esportazione della seta raggiunse le 100 mila balle, in peso kil. 4,300,000, del valore di circa 250 milioni di franchi.

Hong-Kong o Vittoria, non ha certo l'importanza commerciale di Canton e Shanghai, ma l'Inghilterra che la fondò in seguito alla cessione fattagli dell'isola dal trattato di Nankin, ne formò un centro di movimento marittimo. Vi ha sua sede la Compagnia peninsulare e orientale di navigazione a vapore e vi si trovano tutti i possibili comodi per le riparazioni marittime. Vittoria ha oggidi 100 mila abitanti; è il punto ove si annodano le operazioni e si liquidano i conti degli affari con la China. Vi si operano inoltre le spedizioni di emigranti chinesi per l'estero, traffico che si fa in concorrenza con Macao,

(1) *Commercial Reports*, vol. 4866, pag. 74.

e che dà luogo a larghi guadagni ed a gravi pericoli. In proporzione che si svolgerà il commercio cino-giapponese, Hong-Kong andrà elevandosi ad un più alto grado di prosperità.

Abbiamo creduto opportuno limitarci a parlare di queste tre piazze, senza scendere a dettagli su Tin-tsin, Fuscian, Hang-tceu-fu, Nanking, Thai-van, Macao e Pekino, perchè esse sono tuttora le più importanti per il commercio e la navigazione.

Dal pochissimo che sin qui ne abbiamo detto, può rilevarsi di quale entità sia il traffico della China, e possiamo convincerci che se pure noi Italiani vorremo veramente dirci Nazione commerciale e marittima, bisognerà profittando delle facilitazioni che offriranno il Canale di Suez e le ferrovie egiziane, ci decidiamo a prendere una più larga parte a quei lucrosissimi traffici. E più di ogni altra cosa è necessario che facendo oggetto di severi studi le cose marittime, ci sforziamo con ogni mezzo di concorrere con perfetti mezzi nautici ad imitare le nazioni che sono più potenti in quei mari. Molto è riserbato alla iniziativa degli individui, ma molto in un paese di limitata intrapresa e di scarsi capitali qual è il nostro, è pur dovuto all'azione dei corpi costituiti, e specialmente a quella del Governo. Ma non anticipiamo osservazioni che troveranno altrove più opportuna esposizione.

Il Governo Italiano ha conchiuso con la China in data **26** ottobre **1866** un trattato, col quale vengono concessuti ai nazionali tutti quei vantaggi che l'Inghilterra e Francia hanno dovuto conquistare con la guerra. In forza di questo trattato il Governo può stabilire consolati in molti porti della China e nominare un ambasciatore con sede a Pekino. La proprietà, la libertà di lavoro, la libertà di coscienza, sono garantiti agli Italiani che possono fissare la loro residenza a commerciare

con i porti di Canton, Svatow, Amoy, Taoehov, Ningpò, Schangai, Nankin, Chinkiang, Chefoo, Tientsin, Niuchuang, Tamsui, Taiwanfoo (Formosa) Kiungeow (1).

I diritti doganali di importazione ed esportazione sono regolati da una tariffa annessa al trattato. Di ogni qualsiasi concessione che venisse in seguito fatta ad un'altra nazione, l'Italia in forza di questa convenzione verrà a vantaggiarne. Il trattato è quindi largo ed utilissimo; e sotto questo aspetto il Governo del Re ha compiuto ampiamente il proprio dovere (2).

Lo stabilimento dei francesi in Cocincina costituisce il terzo nucleo di popolazione europea in Oriente. Così mentre la Russia prosegue la sua marcia verso l'Afganistan, Bokara, Corea e Tibet, e l'Inghilterra padrona delle Indie e della Birmania si sforza di allargare il commercio della China, la Francia si impossessò d'una delle più ricche parti della Cocincina. Invero gli abitanti di questo paese non sono civili come i Giapponesi ed i Chinesi, ma posseggono pur essi un territorio assai fertile, e se le barbare leggi dell'imperatore annamita avevano fomentato l'inerzia dei nativi, da qualche anno sotto l'influenza

(1) Da pochi mesi venne aperto eziandio il porto di Thefoo, posto nel golfo di Pe-thili, provincia di Shantung. Esso è congiunto per mezzo di comode strade a Tien-tsing e Pekino.

(2) Anson Burlinghame, americano, che da più anni gode la più completa fiducia dell'Imperatore della China, venne da questo regnante inviato capo di una ambasceria presso i principali Governi del mondo incivilito. Con il gabinetto di Wasington, stabilì l'apertura di novelli porti, una cooperazione nel taglio dell'Istmo di Darien, e pattuì maggiori diritti ed una più efficace tutela per i *Cool* che invadono la California e la Sonora.

Burlinghame sta ora trattando coll'Imperatore Napoleone novelle facilitazioni al commercio francese. Il Governo Italiano dovrebbe procurare di far venire l'ambasciata Chinesa a Firenze e cogliere quest'occasione per negoziare qualche trattato ancora più vantaggioso di quello del 1866.

benefica della legislazione francese queste abitudini vanno modificandosi. Il fiume Mekong, navigabile per una grande estensione, offrirà un comodo mezzo per trafficare con una parte della China, l'alta Birmania, il Siam settentrionale ed il Tibet, nazioni il cui traffico è destinato a divenire ragguardevole.

Gli Inglesi e gli Americani conoscendo quanto sia grande l'imperizia colonizzatrice dei Francesi, non credono che essi possano trarre grandi vantaggi da questa colonia, alla quale vanno comunicando tutte le applicazioni ed utili istituzioni della civiltà europea. I centri commerciali più importanti della Cocincina sono Saigoun ed Hué. I principali prodotti, i legni, i minerali ed il riso.

Il vasto territorio che forma l'Impero Anglo-Indiano, produce i più ricchi prodotti che formano oggetto di commercio. Qui il cotone, l'oppio, la seta, l'indaco, il caffè, il riso, i cereali d'ogni maniera, danno luogo ad una esportazione immensa, nel mentre una popolazione di 200 milioni di abitanti, offre uno sbocco quasi illimitato all'industria europea (1). Gli Inglesi reggono tutte le loro colonie con uno spirito pratico rimarchevolissimo, preoccupandosi anzi tutto degli interessi materiali delle popolazioni che abitano i loro possedimenti, cercando di accrescere in ogni miglior modo il loro benessere e di condurli alla civilizzazione per la via più sicura, che è quella del commercio.

Questa saggia politica coloniale, va ricevendo da parecchi anni la più estesa applicazione nelle Indie e vi si traduce nella continua creazione di gigantesche ferrovie, di linee telegrafiche, di vie rotabili, di canali per la navigazione e la

(1) Venne da poco tempo ordinato un censimento generale, che sarà compiuto nel 1871.

irrigazione; e si manifesta con la creazione di scuole di esposizioni industriali ed agricole, e colla istituzione di tutti quelli stabilimenti che si ravvisano utili a diffondere fra la popolazione l'istruzione, la ricchezza ed il benessere.

Il movimento annuale del commercio esterno dell'India ascende in oggi a più di 800 milioni di franchi per l'importazione, non compresi 500 milioni di franchi che il mondo spedisce ogni anno alle Indie in coniato o in verghe d'argento, per saldare le vistose compre dell'Europa, ascendendo le esportazioni a circa 1,400 milioni all'anno.

L'importazione delle stoffe, di cotone, fatta per la maggior parte dall'Inghilterra, corrisponde a circa 900 milioni di yarde, quanto può bastare a fasciare venti volte il globo terrestre, e ciò quantunque caduti i gelosi timori e gli egoistici calcoli, già da vari anni la *mull-yenny* ed il telaio *self-acting* mossi dal vapore, funzionino in vasti opifizi aperti in molti centri popolosi dell'India. La ricchezza di quei paesi va ogni anno aumentando e più si accrescerà, quando le popolazioni conoscendo meglio le funzioni dei capitali ed i vantaggi della loro circolazione, vorranno portare alle Banche di deposito i cinque miliardi di argento coniato che si calcola tengano sepolti.

Abbiam detto che l'Inghilterra ha erogato somme cospicue per dotare quel paese di opere pubbliche, infatti troviamo in recenti rapporti della Camera di Commercio del Bengala, sedente in Calcutta, che già più di 1,500 milioni vennero impiegati a costruire una magnifica rete di ferrovie che sarà terminata fra quattro o cinque mesi, collegando fra di loro tutti i principali centri dell'impero indiano, da Lahore, Delhi e Agra, sino a Bombay, Calcutta e Madras, traversando le più ricche contrade di quel fertilissimo territorio.

Il governo uscendo dal solito suo riserbo, onde dotare prontamente l'India di questo potente mezzo di progresso, non esitò a garantire agli azionisti larghi profitti, e dai risultati ottenuti, si può arguire che il peso di una porzione di interessi non graverà molto tempo sul tesoro.

Per ovviare alla siccità che spesso comprometteva il raccolto di vari distretti e per aumentare la generale fecondità dei terreni, il governo si fece iniziatore di un completo sistema di canalizzazione, al quale conta di destinare nel giro di pochi anni più di 800 milioni di franchi.

Al tempo stesso furono istituite 19,000 scuole, tutte più o meno sovvenzionate dall'amministrazione pubblica, nelle quali 600,000 nativi vengono tutti gli anni dirozzati dai pregiudizi del paese ed iniziati alla nostra civiltà. L'India inglese è uscita in questi ultimi anni dal suo periodo di incubazione, e svolgendo negli abitanti quei precipui mezzi di azione che gli economisti chiamano capitali morali, si va nel modo più positivo assicurando a quel popolo il più positivo progresso, ed il più splendido avvenire.

Quella parte dell'India della quale la capitale commerciale è Bombay, costeggia il golfo di Oman e comprende quel tratto di paese che si racchiuderebbe in un arco di circolo, del raggio di 200 leghe e di cui quella città fosse il centro.

Dalla foce dell'Indo al Nord, sino alla costa del Malabar al Sud, hannovi alcuni piccoli porti, fra i quali quello di Kurrachee che posto all'entrata dello Scinde, fece per qualche tempo concepire qualche speranza. Ma oggidì è chiaramente dimostrato, che tutto il movimento commerciale di quella regione si concentrerà nella ammirabile baja di Bombay, ove potrebbero raccogliersi tutte le flotte del mondo, e facilmente

si vedono le ragioni che indussero gli Europei a stabilirvi le loro case ed i loro banchi, e gli Indiani a concentrarvi un vistoso commercio.

Oggidi Bombay conta una popolazione di oltre un milione di individui, ed è quindi la città più popolosa dell' Impero Indiano. È assai difficile poter valutare esattamente l'ammontare del traffico di Bombay, perchè le oscillazioni subite dai due prodotti che primeggiano sul suo mercato, non consentono di precisare i prezzi che possono servire di base al calcolo. Ma fissando un valore medio di 100 franchi per 50 kil. pel cotone surate e stabilendo prezzi proporzionali per i prodotti manufatturati, si può calcolare il commercio annuo di Bombay a 600 milioni di esportazioni, a 300 milioni di importazioni merci, e 250 milioni di argento coniato o in verghe. Queste cifre si possono dividere come segue :

*All' Esportazione :*

- 400 milioni in cotone grezzo ;
- 125 » in oppio ;
- 40 » in prodotti manufatturati fatti nel paese stesso o riesportati per mare nei porti vicini ;
- 15 » in lane ;
- 10 » in semi oleaginosi e in caffè ;
- 5 » in sale ;
- 5 » in filati di cotone.

*All' Importazione :*

- 140 milioni in prodotti manufatturati ;
- 40 » in metalli ;

- 25 milioni in zucchero ;
- 15 » in cotone filati ;
- 15 » in materiale per ferrovie ;
- 12 » in erbaggi ;
- 12 » in seta grezza ;
- 7 » in seta manifatturata ;
- 6 » in liquori ;
- 6 » in carbone.

L'esportazione del cotone, che nel 1867 contò **1,175,000** balle, ne comprendeva **1,056,000** per l'Inghilterra, **71,000** per il resto d'Europa, e **48,000** per la China; le **30,000** casse d'oppio vennero spedite tutte in China. Quanto all'importazione, essa proviene quasi in totale dall'Inghilterra o dalle sue colonie.

Le cifre che abbiamo riferite bastano a dare un'idea dell'importanza attuale di Bombay; il suo avvenire è più brillante ancora. Oltre alla naturale progressione dei suoi affari, progressione generale per tutta l'India, che, in dieci anni, dal **1836** al **1866**, ha quasi triplicato il suo commercio esterno, Bombay profitterà più di qualunque altro porto, delle ferrovie indiane. La sua prossimità all'Europa dovrà attirargli la maggior parte dei prodotti più preziosi della valle del Gange, e crearla fra qualche anno piazza di deposito dei prodotti manifatturati. Ciò è tanto maggiormente probabile in quanto che già sin d'ora la maggior parte degli articoli di Manchester si spediscono per mezzo dei piroscafi del Mediterraneo e di Suez. In oggi i tre quarti delle stoffe di cotone che arrivano a Bombay prendono questa nuova via; l'apertura del Canale la farà sempre più preferire.



Il ricco commercio di Bombay non è esclusivamente nelle mani di case inglesi; qui più che in qualunque altro porto, l'elemento indigeno prende parte rilevante agli affari esterni. A lato degli Inglesi sonvi pur anco i Tedeschi, gli Svizzeri, i Greci, ed alcuni Francesi che vi stabilirono un'agenzia del *Comptoir* di sconto.

Calcutta è il porto d'importazione e di esportazione dell'immensa e fertile vallata del Gange. Essa è la piazza intermedia di tutto il commercio esterno di una massa di 100 milioni d'abitanti, e non è quindi sorprendente che le statistiche del 1867 attribuiscano al suo commercio le cifre seguenti :

330 milioni di fr.	per l'esportazione ;
400       »	per l'importazione in mercanzie ;
175       »	per l'importazione in argento ed in coniato.

L'esportazione comprende :

180 milioni di fr.	d'oppio ;
70       »	di cotone grezzo (circa 400,000 balle);
60       »	d'indaco ;
50       »	di riso ;
30       »	di seta ;

e molti altri articoli, come lo jute, i semi oleosi, lo zucchero, il the, il salnitro, le pelli, le vernici, la cera, ecc.

Questa esportazione si fa principalmente in Cina per l'oppio, in Inghilterra e colonie per gli altri prodotti; la Francia vi figura per un valore di 25 milioni di franchi.

L'importazione, oltre un gran numero d'articoli secondari, fra i quali i metalli ed il sale, è rimarchevole soprattutto per la enorme cifra di 230 milioni di fr. di stoffe di cotone.

Si è l'Inghilterra che fornisce la maggior parte di queste importazioni; la Francia non vi partecipa che per 5 milioni di franchi.

L'elemento nativo prende a Calcutta parte minore che a Bombay nel commercio esterno. Gli affari esterni, ad eccezione dell'oppio che è in potere delle case indigene, sono quasi tutti in mano degli Inglesi, dei Tedeschi e degli Svizzeri. La Francia è anche qui rappresentata dall'Agenzia del *Comptoir* di sconto, dalla amministrazione delle Messaggerie imperiali, e da alcune altre case di commercio.

Quanto ai nuovi possessi inglesi in Birmania, Rangoon, Moulmein, Akiab ecc., essi danno di già luogo ad un rilevante traffico di esportazione in riso (6 milioni di picul — 1 picul = 60 kil.) ed in legno di costruzione, e vengono sempre maggiormente ogni anno visitati dai Capitani liguri che vi si portano per caricare a nolo, per conto di case inglesi.

Mentre nei raggi di Bombay e Calcutta gli affari si centralizzano in queste due grandi piazze, il traffico della Presidenza di Madras, invero assai meno rilevante, si riparte fra un gran numero di porti di secondaria importanza. Madras prende per sè sola una metà di questo traffico ed il resto è esercitato nei piccoli mercati di Cocanadah, Pondichery, Karical, Tuticorin sulla costa del Malabar. Gli affari ascendono annualmente alla cifra totale di circa 200 milioni di franchi per l'esportazione e 110 milioni per l'importazione in mercanzie.

I principali articoli di esportazione sono il cotone per il valore di circa 100 milioni di franchi e i caffè per 15 milioni, il resto comprende gli indaci, risi, semi, pepe, olii, zucchero ecc. L'esportazione del cotone elevasi a 350,000 balle, di cui i due terzi si spediscono da Madras e l'altro terzo da Cocanadah e

da Tuticorin; e si fa quasi interamente per l'Inghilterra. I caffè, la quantità dei quali può essere calcolata a 15 milioni di kilog., partono un terzo da Madras e due terzi dalla costa, e vanno metà in Inghilterra e metà in Francia.

In quanto all'importazione, che si compone principalmente di prodotti manifatturati inglesi, questa non si fa direttamente coll'Inghilterra che per una parte, perchè la metà circa dei *cotton goods* importati nella presidenza di Madras vengono spediti da Calcutta e Bombay.

L'esportazione di Ceylan, la di cui capitale è Colombo, consiste soprattutto in caffè, del quale quell'isola spedisce annualmente più di 40 milioni di kil. del valore di 40 milioni di franchi. Vi si produce pure per 5 o 6 milioni d'olio di cocco. Per la importazione, si nota la cifra di 15 a 20 milioni di fr. in riso, non essendo l'isola ancora abbastanza coltivata in cereali per sovvenire ai bisogni dei suoi abitanti; il porto più visitato di Ceylan è Point-de-Galles.

All'estremità della penisola di Malacca sta inoltre la colonia di Singapura, fondata dagli Inglesi nel 1814, quando dovettero restituire all'Olanda le colonie che a questa appartenevano. Sebbene Singapura non abbia che un mezzo secolo di esistenza, collocata fra i possesi Anglo-Indiani e l'Arcipelago dell'Est, sulla via della China e del Giappone, vicina all'Australia, al Siam ed alla Cocincina, raggiunse presto un alto grado di prosperità. Infatti il suo porto è ora uno dei più frequentati, e grazie alle disposizioni che l'hanno costituita città franca, può dirsi che sia uno dei principali emporii dei mari d'Oriente. Essa conta oggidì 110,000 abitanti d'ogni razza, ed il suo commercio complessivo di importazione ed esportazione ammonta a circa 10 milioni di sterline.

Non vi ha bastimento che navigando in quei mari non approdi a Singapura per depositarvi o prendervi carico, o anche solo per rifornirsi; il numero delle navi d'alto tonnellaggio che frequentano il suo porto giunge a circa duemila, oltre ad un gran numero di giunche che da Malacca, Sumatra, Borneo, Siam, Macao vengono a trafficarvi. Tutti i piroscafi postali della linea della China e Giappone toccano Singapura, destinata a divenire in breve tempo una delle principali città commerciali del mondo.

Prima di chiudere questa nostra rapida rivista dei mercati indiani, crediamo opportuno tener ancora parola della produzione del cotone, che presenta l'elemento più ragguardevole di carico ai bastimenti che ritornano da quei paesi in Europa.

La raccolta del cotone nell'India ascese in questi ultimi anni alla media di 1,850,000 balle all'anno ed i distretti cotonieri di quella contrada ponno dividersi in tre grandi regioni che sono:

1° Quella di Bombay che esporta 1,100,000 balle; 2° quella di Calcutta che esporta 400,000 balle; 3° quella di Madras che esporta 350,000 balle.

Si potrebbe forse fare un'altra divisione per i cotoni prodotti lungo l'Indo, da Kurrachee a Lahore, ma la loro cifra non arriva a 100,000 balle.

Le tre suddette grandi regioni ponno suddividersi a loro volta nella seguente maniera:

1. I distretti intorno a Bombay come il Bérar, le provincie centrali e Kanish, i cui cotoni si conoscono col nome di Omrawatee e di Hingehaut, producente da 400 a 450,000 balle.

Il Guzerat, i cui cotoni vengono chiamati Dollerah; 350 a 400,000 balle.

Il Dharwar, le cui principali qualità sono le Comptah e le Sawgined, 150 a 200,000 balle.

Il raggio dei Proach, 100,000 balle.

2. I distretti del nord-est sono aggruppati intorno ad Agra in un circolo, la circonferenza del quale passerebbe per Delhi, Seypour, Gwalior e Cawapoor, e i mercati principali sono Agra, Allyghar, Muka ecc.

Già si è detto che il loro raccolto è di 400,000 balle, che tutte vengono spedite a Calcutta, e che colà vengono distinte col nome di cotone del Bengala. La città di Agra ricevette essa sola, nel 1867, 150,000 balle che ha spedite, due terzi per ferrovia ed un terzo con battelli, che discendendo il Gange, impiegano due mesi per arrivare a Calcutta. Allorquando la ferrovia sarà compiuta da Agra a Bombay, quest'ultimo porto riceverà una parte dei cotoni della provincia del nord-est.

3. La regione del Sud comprende i cotoni che, in numero di 200 a 250,000 balle fanno capo a Madras e provengono per la maggior parte dal raggio di Bellary e il resto del Mysore e del Salem; in seguito quelli che, in numero di 60,000 balle sono dirette sopra Cocanadah e provengono dal Nizam; finalmente i Fincrelly, il cui raccolto di 40,000 balle si fa presso Tuticorin e viene spedito da questo porto.

L'esportazione dei cotoni indiani si fa per i cinque sestri per Inghilterra, e il rimanente si divide fra la China, la Francia e il continente Europeo.

Al punto di vista della loro qualità, possono disporsi nell'ordine seguente: i Cotoni di Bombay sono i migliori, poi vengono quelli di Madras, di Cocanadah, di Tuticorin; dopo quelli di Calcutta, in ultimo quelli di Kurrachee. I cotoni delle

Indie non valgono quelli degli Stati Uniti, il cui taglio è più lungo, e benchè la loro qualità sia di molto migliorata in questi ultimi anni, mercè le cure che si adoperano nella loro cultura, si vendono ancora dal 20 al 30 per 0<sub>10</sub> meno cari sui mercati d'Europa. Del rimanente, nello stato attuale dell'industria ed atteso i suoi continui progressi, la quistione di qualità diventa secondaria, e quella dei prezzi e delle quantità viene ad occupare il primo posto.

Non è che da qualche anno, che il raccolto arriva alle cifre di 1,800,000 balle; poichè dieci anni or sono non giungeva che ad 800,000 balle; ma siccome la coltivazione si è sviluppata in particolar modo sotto l'influenza della carestia del cotone nata dalla guerra americana, sorge naturalmente in molti il dubbio se una tale produzione potrà mantenersi quando il cotone scenda a prezzi più limitati. A questo così risponde il signor Giacomo Sigfried che visitò l'India nel 1867 e delle cui osservazioni ci siamo largamente giovati in queste notizie statistiche.

« Ho procurato, egli dice, di soddisfare la mia curiosità su questo punto, percorrendo il Bérar, le provincie centrali e quelle del nord-est, e ho potuto constatare che colà è assai probabile che la coltivazione del cotone possa mantenersi.

« I grandi profitti di questi ultimi anni permisero ai coltivatori, dapprima poverissimi, di sbarazzarsi in gran parte degli usurai di villaggio (*sowears*) che li tenevano in una specie di soggezione e li scoraggiavano a forza di esazioni. Oggi il contadino può mettere da parte qualche poco danaro e perciò lavora con zelo maggiore; egli semina prima tutti i cereali che gli occorrono per la propria sussistenza, dopo egli coltiva il cotone, che sempre e nei più piccoli borghi trova premurosi acquirenti.

« Gli inglesi sono desiderosi di fare dell'India un paese produttore per eccellenza della materia prima di cui Manchester ha un sì grande bisogno. Il governo indiano ha istituito a tale effetto dei commissarii incaricati d'incoraggiare in qualunque maniera questa coltivazione, e per grande che sia l'estensione dei fondi destinati al cotone, sonvi ancora alle Indie enormi estensioni di terreni proprii a questa coltura.

« Io quindi credo che, anche al prezzo di 120 rupie, cioè di circa 50 franchi all'Havre, il raccolto cotonifero delle Indie non subirebbe alcuna sensibile diminuzione ».

Queste parole di un uomo prudente e competentissimo, spedito dalla Camera di Commercio di Muhlhouse e dal Ministro del Commercio dell'impero francese alle Indie, per studiare quei mercati, deve tranquillare gli armatori che si preparano a trafficare colle Indie, sulla ipotetica possibilità che il carico di questa merce, la quale richiede speciale conformazione nei bastimenti, possa diminuire e cessare. Tutto fa credere invece che questa produzione così energicamente avviata andrà sempre più accrescendosi, preparando un vistoso tonnellaggio alla marina mercantile dell'Europa.

Esposte così rapidamente le condizioni della produzione e dei commerci dell'estremo Oriente e dell'India, nello intento di meglio farne apprezzare l'alta importanza agli Italiani, vogliamo far cenno di un fatto singolare che contribuì moltissimo in questi ultimi anni a rendere gli Inglesi favorevoli al compimento del canale dell'Istmo di Suez.

Già abbiám detto, parlando della ferrovia che nel 1869 correrà fra S. Francisco di California e Nuova York, che gli americani sperano di far con essa concorrenza al canale di

Suez, attirando attraverso il continente americano i prodotti del Giappone e della Cina e approvvigionandone l'Europa.

« Giudicando dei buoni risultati delle linee di navigazione a vapore, così il Console Italiano di Liverpool, nella sua relazione Giugno 1868 (1), stabilitesi da S. Francisco al Giappone, all'Australia, alla Nuova Zelanda ed a Panama, in coincidenza con le linee da Aspinwall all'Europa, mediante le quali parte delle corrispondenze e dei passeggeri di quelle regioni, di già pervengono in Europa, vi sarebbe da credere che i tentativi degli Stati Uniti per accapararsi i traffici dell'Asia siano per essere coronati da pieno successo, quando per mezzo di una ferrovia, S. Francisco sarà a soli quattro o cinque giorni da Nuova York. Potrebbe sembrare indifferente per l'Inghilterra ricevere i prodotti del Giappone e della Cina, più per la via d'America che per quella del Canale di Suez, ma avendo, come già abbiamo notato, impiegati tanti capitali nelle ferrovie indiane ed anche nello intento di sempre più vantaggiare la sua colonia, essa ha tutto l'interesse che il commercio del Giappone e della Cina si compia attraverso l'India. La Camera di Commercio di Liverpool che porta nelle quistioni commerciali la più acuta avvedutezza, ha fatto già da qualche tempo vive istanze presso il Ministro delle Indie, affinchè si riprendano gli studi per costruire prontamente le ferrovie che per Rangoon devono unire l'India all'impero Cinese. Altre Camere di Commercio della Gran Bretagna fecero analoghe istanze; la raccolta di queste fu presentata al Parlamento e venne da poco tempo pubblicata.

(1) *Bollettino Consolare*, vol. V, pag. 3 e seg.



Dimostrata la possibilità di queste ferrovie (1), gli studi vennero eseguiti e nel luglio dello scorso 1868 si cominciò a lavorare il primo tronco da Rangoon a Provne. Questo primo tratto collega i distretti dell'Irawady superiore che è navigabile sino a duecento miglia dalle frontiere chinesi, le quali verrebbero raggiunte da una ferrovia che si protenderebbe sino al fiume *Jang-tse Kiang*, che come abbiamo veduto, offre le più grandi comodità alla navigazione.

Il vicerè dell'India lord Mayo ed il vincitore di Teodoro, lord Napier, uomini di singolare attività ed energia, hanno incarico di spingere vigorosamente la pratica della congiunzione delle ferrovie Indiane con i grandi fiumi chinesi e l'*Economist* del 26 caduto dicembre, riferendo i discorsi tenuti in proposito dal Marchese di Salisbury nel *meeting* radunato in quei giorni in Manchester, ci faceva conoscere come l'opinione pubblica si preoccupasse in Inghilterra vivamente di questo problema.

Ed invero l'India avrà vantaggi grandissimi da questa linea ferroviaria, dappoichè essa assorbirà la doppia corrente dei passeggeri, merci e corrispondenze dell'Europa con i punti estremi dell'Asia. È poi facile immaginare quale straordinario slancio queste ferrovie daranno ai commerci chinesi, ma è altrettanto difficile precisare l'entità colossale che essi in meno di un decennio possono raggiungere.

Facilitate le comunicazioni fra l'India e la China, la minacciata concorrenza della ferrovia del Pacifico si limiterà ad un traffico dei prodotti del Giappone e del Nord della China compiuto in proporzioni assai modeste, e tutto il ricco com-

(1) Through Burnah te western China. Notes of a journey in 1863, to establish the practicability of a trade route, between the Irawaddi and the Jang-tse Kiang, By Clement Williams. — London 1868.

mercio dell' estremo Oriente si concentrerà in Bombay, d'onde per la maggior parte si volgerà al Mar Rosso ed al Mediterraneo.

Costrutte le progettate ferrovie, stabilite ogni dove linee regolari di battelli a vapore, si potrà in pochi mesi percorrere diametralmente l'emisfero, in una linea ristretta fra i gradi 10 e 33 della latitudine Nord, toccando Liverpool, Nuova York, San Francisco, Jeddo, Shanghai, Rangoon, Calcutta, Bombay, Suez, Brindisi (e più probabilmente o Marsiglia o Genova o Venezia) Parigi, Londra. « Queste, esclama il Console Cattaneo, saranno le principali tappe del commercio mondiale, che irraggeranno ricchezza ed eserciteranno una benefica influenza nelle regioni circostanti. Nessuna fra queste sarà maggiormente favorita dell'Italia, a cui si apriranno nuovi traffici, nuovi transiti, nuove speculazioni ».

Dipende quindi interamente dall'attività dei cittadini e dalla savia cooperazione del Governo, la possibilità di rendere in pochi anni la penisola centro dei commerci europei col l'estremo Oriente.

## CAPITOLO II.

### COMMERCIO DEL MAR ROSSO E DELL' EGITTO. IL TRANSITO PER L' ISTMO.

---

#### § 1.

**SOMMARIO.** — Fatti che allontanarono e che ora richiamano il commercio Indo-Europeo all' Egitto — Trascuranza degli Italiani a stringere relazioni commerciali con quella regione — Grande sviluppo della navigazione a vapore nel Mar Rosso.

La via più breve e più naturale del commercio Indo-Europeo, è quella del Mar Rosso e del Mediterraneo attraverso l' Egitto. Nell' antichità e nel Medio Evo fu sempre, fra le varie a diverse epoche seguitate, riguardata come la più importante, e se la scoperta del passaggio del Capo di Buona Speranza contribuì a deviare la maggior parte del commercio che in questa direzione compievasi, bisogna riconoscere che la causa determinante a seguire la nuova strada fu la barbarie in cui cadde l' Egitto e l' oziosa inettezza in cui si ravvolsero le popolazioni mediterranee. A dare un' idea di ciò che divenne l' Egitto sotto i Mamalucchi, basterà ricordare come Alessandria, che all' epoca dei Tolommei contava mezzo milione di abitanti ed era divenuta

centro importantissimo di ricchezza e di civiltà, dopo la conquista fattane da Amru per ordine di Omar, venne ridotta ad un misero villaggio abitato da poche migliaia di persone, che pareva destinato a far la fine di Ninive e di Babilonia. Ma il commercio fra l'Europa e l'India la salvò, giustificando il concetto del distruttore di Tiro, che fondandola aveva mirabilmente compreso l'importanza della località prescelta.

Malgrado l'avviamento del commercio al Capo di Buona Speranza, le nazioni Europee non smisero mai la speranza di poter nuovamente riprendere l'antica via alle Indie attraverso l'Egitto; bisogno vivo e costante che induceva Leibnizio a consigliare a Luigi XIV la conquista di questo paese. La spedizione di Bonaparte in quella regione aveva per principale obbiettivo le Indie ed essa forse contribuì ad ingenerare negli animi degli Inglesi quel pregiudizio che durò sino ai nostri giorni, contro le comunicazioni attraverso l'Egitto, facendole loro riguardare come una indiretta minaccia ai possessi asiatici.

Posto fine alle guerre che preoccuparono tutte le popolazioni europee nel primo quarto del presente secolo, distrutti i pirati del Mediterraneo, era naturale che nuovamente si portasse l'attenzione sull'Egitto, risorto a nuova vita da dopo che Mohamed-Ali (1), dispersi i Mammalucchi, durante quarantacinque anni di luminoso viceregno, vi diffuse abbondantissimi i germi dell'attuale prosperità.

Non a torto gli Egiziani riguardano questo principe come

(1) In ordine alle riforme ed opere pubbliche da lui compiute, veggasi la lottissima opera del dottore Figari Bey — *Studi scientifici sull'Egitto* — Vol. II, pag. 250 — Lucca 1864.

(Notiamo di passaggio che di questo bellissimo e coscienzioso lavoro d'un nostro concittadino, non si vendettero in tutta Italia che una dozzina di copie! *Oh primato morale e civile degli Italiani!*)

l' iniziatore del loro risorgimento, perchè a lui si deve il riordinamento finanziario e amministrativo, l' incoraggiamento dell' agricoltura, la organizzazione del sistema idrografico che costituisce l' amministrazione di maggior rilievo per quel paese. A lui è sovra tutto dovuto il ristabilimento della sicurezza il cui difetto impediva il commercio, ed è noto come molte arti ed industrie novelle da lui ricevessero impulso ed incremento. Per popoli abbattuti dalla servitù e dall' avvilitamento, un uomo di genio, energico e desideroso di progresso qual era il Principe Mohammed Ali, riesce veramente provvidenziale.

L' indirizzo novello dato da questo grand' uomo all' Egitto venne con più o meno energico impulso seguito dai suoi successori, e fu da quell' epoca che si cominciò a svolgere in quel paese una non interrotta serie di riforme, lavori e studii che fecero nuovamente di Alessandria una città mercantile di primo ordine e indussero il commercio a riprendere in maggiori proporzioni la sua antica e naturale direzione.

Ed il commercio dei paesi lungo la costiera del Mar Rosso, che sempre prosperò o decadde, secondo che la corrente dei traffici Indo-Europei si indirizzava all' Egitto, o se ne allontanava, rinacque, appena cominciarono a farsi sentire in quel paese i benefici effetti d' una intelligente politica commerciale ed i bastimenti con prodotti asiatici, cominciarono ad affluire più numerosi a Gedda, a Kosseir ed a Suez.

Sino dal 1823 i governatori dell' India avevano fatto toccar con mano al gabinetto Inglese il risparmio di tempo e di spesa che si sarebbe ottenuto nel far passare la valigia delle Indie per Suez. Ma per molti anni i pregiudizi di cui abbiamo già parlato, malgrado l' evidente utilità che consigliava l' adozione pella nuova via, spinsero quel Governo a ricusare l' assenso a

questa proposta, obbiettando le gravi difficoltà della navigazione del Mar Rosso, i pericoli che presentavano i Beduini del Deserto e la poca salubrità di quei paesi visitati spesso da violentissime epidemie. Gli studii più accurati del Mar Rosso, compiuti dal 1823 al 1834, i progressi che faceva la civiltà in Egitto e lo sviluppo che andava prendendo la navigazione a vapore, fecero finalmente trionfare la causa con tanta lodevole persistenza patrocinata dall'inglese Waghorn.

I diligenti studii di Moresby ed i replicati esperimenti di ogni fatta compiuti da valenti capitani di mare, chiarirono essere il Mar Rosso nè più nè meno pericoloso di quello che lo possa essere qualsiasi altro mare, si organizzò per opera d'inglesi la prima compagnia di regolare navigazione a vapore fra le Indie e l'Egitto (Peninsulare e Orientale) e la valigia delle Indie prese definitivamente la direzione di Suez.

Intanto le popolazioni europee si erano date con ardore febbrile a costrurre ferrovie e si stabilivano nel Mediterraneo le prime Compagnie di navigazione a vapore, uno dei più potenti mezzi per svolgere i commerci e stimolare i passeggeri ad utili viaggi. Le relazioni coll'Egitto andavano ogni anno moltiplicandosi e l'avvicinarsi maggiormente a questo paese, val quanto accrescere le tendenze del commercio verso le Indie. Infatti allorchè nel 1847 si formulò la proposta di una ferrovia da Alessandria-Cairo-Suez essa riscosse l'applauso dei popoli europei, perchè tutti sentivano la necessità di superare con una rapida comunicazione quella stretta lingua di terra, che si infrappone al Mediterraneo ed al Mar Rosso. L'idea prima partì da Inglesi, ma il Governo Egiziano persuaso del largo profitto che poteva trarne, la costruì per proprio conto.

Era poi naturale che progredendo d'anno in anno il traffico

Indo-Europeo, dovesse rinascere l'antico progetto d'un Canale attraverso l'Istmo. Appena ne ebbero un qualche sentore, gli Inglesi cercarono subito di soffocare in embrione un tale concetto, dominati ancora da errori che attualmente hanno interamente e felicemente abbandonato. Come poi l'energia del Lesseps vincessero le immense difficoltà finanziarie e politiche ed i suoi valenti collaboratori superassero con giganteschi congegni gli ostacoli tecnici, è un tratto interessantissimo di storia moderna che non ripeteremo, perchè reso divulgatissimo da mille opuscoli e giornali che se ne occuparono, e che in ispecial modo venne fatto conoscere assai bene agli Italiani, dal Senatore Torelli e dal signor Sapeto (1), in varie loro pregevoli pubblicazioni.

Col 1870 la grand' opera sarà, come abbiamo detto, regolarmente praticabile ai più grandi bastimenti, i quali vi passeranno come per uno stretto. Assicurata in tal guisa la navigazione continua, si accrescerà considerevolmente un commercio che può dirsi il più importante del mondo, deviandone una gran parte dal Capo di Buona Speranza, ed avviandolo al Mar Rosso ed al Mediterraneo.

(1) Pochi esempi si riscontrano in Italia di così costante zelo nell'eccitare le assonnate popolazioni a prepararsi alla rivoluzione commerciale che va compendosi, qual è quello che offre il Senatore Luigi Torelli. Egli fu il primo che nel 1857 cominciò a scrivere sulla grandiosa opera del Canale di Suez e le considerazioni fatte nel suo libro intitolato *Avvenire del Commercio Europeo*, lavoro d'un merito eminente, resteranno sempre a testimonianza dei suoi alti ed esatti concetti nelle materie economiche. Da quell'epoca il Torelli ha pubblicato una serie di importanti opuscoli sul Canale di Suez, ricchi di dati statistici e di osservazioni savissime, riguardanti la sovra accennata grandiosissima opera, da cui ridonderà un beneficio così grande all'umanità. Può ben dirsi che egli fu in ordine all'opinione pubblica italiana, fredda, inerte, imprevedente, svogliata, un vero Lesseps, perforando nella indifferenza pubblica un canale non meno laborioso di quello che si scava in Egitto.

Sarebbe un errore gravissimo immaginare, che l'attivo commercio che di già ha luogo attraverso l'Egitto fra l'Europa e l'Asia, sia stato creato dall'opera del Canale. Esso come vedemmo, ebbe la sua origine anzi tutto dallo stato naturale delle condizioni commerciali e geografiche; fu fatto possibile dalla civiltà che si propagò in Egitto, dalla più perfetta cognizione del Mar Rosso, dalla organizzazione delle regolari linee di piroscafi che solcano quello ed il Mediterraneo, dalla costruzione delle ferrovie Egiziane e fu da varii anni reso imponentissimo dalle conquiste della civiltà nello estremo Oriente e dalla produzione accresciutasi in un modo sorprendente nell'India. Al modo istesso che la ferrovia Suez-Alessandria e le corse della Peninsulare valsero ad aumentarne l'entità, così l'apertura del canale Pelusiaco, offerendo una grande facilitazione che può quasi dirsi il complemento di tutte le altre, ne accrescerà l'entità più assai di quello che non avrebbero potuto fare parecchie ferrovie da Suez ad Alessandria, a Damietta, a Porto Said, e molte linee di navigazione a vapore fra Alessandria e gli altri porti Europei. Sarebbe un voler chiudere gli occhi al vero, affermando che l'opera del Canale di Suez ha creato questo commercio che va tutti gli anni aumentando in proporzioni imponenti, poichè codesta tesi non potrebbe neppure avere in suo sostegno la nota formula del sofisma, *post hoc, ergo propter hoc*. Il fatto veramente di sommo rilievo si è quello che in grazia dei fatti accennati, il commercio indo-europeo potè da quarant'anni ripigliare l'antica sua via; era assai naturale che le linee dei piroscafi e le ferrovie lo aumentassero; come non è mestieri essere profeti per prevedere che il canale di Porto Said lo accrescerà straordinariamente.



Insistiamo su questo punto, non per un puerile conato di deprimere nelle menti dei nostri lettori la rilevanza della gigantesca opera di Suez, il cui progressivo avanzamento abbiamo sempre con grande interesse seguitato, nella pubblicazione del giornale dell'Istmo, nelle relazioni dei delegati italiani, nelle conferenze dei signori Borel e Lawalley, nei paralleli che il Prefetto di Venezia andava leggendo all'Istituto Veneto; ma perchè siamo profondamente convinti, che la supposizione ingeneratasi negli animi, che il commercio d'Oriente debba a beneficio degli italiani scaturire quasi dalle acque di quel Canale, abbia contribuito non poco nell'indurli ad attendere l'epoca in cui quest'opera sarà compiuta, per iniziare commerci col'Egitto e per prepararsi a partecipare a quelli dell'India e della Cina.

Infatti, ove se ne eccettuino pochi e lodevolissimi esempi, il commercio con Alessandria d'Egitto che come vedremo è uno dei più importanti mercati del Mediterraneo, venne trascurate e ben pochi italiani si occuparono di stabilire opportune relazioni con quel paese e di studiare i più convenienti mezzi, per profittare di un commercio che andava tutti gli anni svolgendosi principalmente a beneficio di Trieste e di Marsiglia, mentre noi stavamo sempre ad attendere quella benedetta apertura del Canale, che a detta di taluni, doveva senz'altro arricchirci.

L'aver fatto principalmente dipendere la futura ricchezza commerciale della penisola, dalla esecuzione di quest'opera, contribuì ad accarezzare la nostra tendenza alle inerti dilazioni, alle poetiche fantasticaggini d'un migliore futuro, allontanandoci sempre maggiormente, dai seri e pratici studii, come dalle vigorose applicazioni e dalle ardite iniziative, con le quali

soltanto, è possibile preparare alla nostra nazione più prospere sorti (1).

Non sarà a tal riguardo fuori di proposito rammentare come nel 1867 già percorrevano il Mar Rosso venticinque grandi piroscafi inglesi della Peninsulare Orientale e cinque della Compagnia Tod-Rathbone e C.; (Bombay e Bengal). Inoltre le Messaggerie Imperiali vi avevano dodici grossi piroscafi e nove le Azizie, Compagnia del Governo Egiziano. In totale si contavano cinquantuno piroscafi della portata di 83,078 tonnellate e della forza di dieciottomila cavalli. Da quell'epoca il numero di questi piroscafi si è accresciuto, le corse degli stessi furono raddoppiate, e più grande è la forza complessiva di cavalli vapore che essi rappresentano. Tutto questo si fece perchè l'accrescimento continuo del traffico in quel mare, consigliò ad affrettarsi a partecipare alle ricchezze che da esso si potevano conseguire. La sicurezza poi d'un avvenire più splendido, indusse privati e governi a coglierne per tempo i primi frutti, gittando le basi d'un com-

(1) Ci crediamo sin d'ora in dovere di fare un'eccezione a quanto affermiamo, e porre in rilievo alcune nobili, coraggiose e lodatissime iniziative quali furono quella di Venezia sussidiando una Compagnia disgraziatamente estera di navigazione a vapore e quella arditamente assunta dalla Compagnia di Genova, R. Rubattino e C. Intraprese delle quali ci occuperemo con vivo interesse, ove ci venga fatto di ottenere documenti che riguardino i viaggi eseguiti dai loro piroscafi — e questo non per cogliere occasione a vani, sebben meritati elogi, ma a soggetto di indagini utilissime, cogliendo sul fatto il primo svolgersi d'un commercio nato, può dirsi ieri, e destinato a divenire di somma importanza. Dalla gentilezza del Consiglio Provinciale di Venezia e da quella della Compagnia Rubattino, speriamo ottenere questi documenti il di cui studio può rendere meno incompleto questo nostro lavoro.

**N. B.** Il lettore deve ricordare che il presente lavoro è estratto dal periodico settimanale *La Borsa*, sul quale andò gradatamente pubblicandosi nel corso di due mesi.  
(Notte dell'Editore)

mercio di cui avranno i principali benefizi, quelli che invece di doverlo ancora creare all'epoca dell'apertura del Canale, già possessori d'una preziosa esperienza, altro non avranno se non che a proseguirlo e maggiormente svolgerlo.

Ma prima di inoltrarci a dire dei mezzi ai quali l'Italia deve ricorrere per riparare prontamente alla trascuranza passata troncando le dilazioni, che furono soverchie, è opportuno notare alcune particolarità intorno al commercio dei paesi che si trovano lungo il Mar Rosso, nonchè quello proprio dell'Egitto e quello di transito, particolari interessanti che non potremmo dimenticare, senza meritarcì l'accusa di grave trascuranza.

## § 2.

**SOMMARIO.** Il Mar Rosso non presenta grandi difficoltà alla navigazione — Ignoranza degli Italiani circa il commercio dei porti del Mar Rosso; utili proposte del Torelli — Importanza attuale ed avvenire dei traffici della penisola Arabica — Mercati delle Coste Africane; gli sbocchi dell'Abissinia — Misure che deve prendere sin d'ora il Governo italiano per vantaggiare la navigazione nazionale.

Il Mar Rosso si estende in lunghezza dal 30° grado al 13° comprendendo così 17 gradi, ossia poco meno di duemila chilometri, estensione doppia della penisola italiana. Esso ha una larghezza che varia fra i 50 ed i 300 chilometri; è dominato da venti regolari che per circa sette mesi dell'anno spirano dal Nord al Sud, e per gli altri cinque in senso opposto; ha qualche corrente abbastanza sensibile e secche pericolose, ma tutto concorre a farlo credere molto migliore della sua fama.

È fatto abbastanza conosciuto, come i mari poco frequentati

sogliono, per poco che presentino qualche pericolo, aver riputazione di essere pressochè innavigabili. Molti armatori e capitani genovesi si ricordano benissimo, non essere poi molto tempo cho un viaggio nel Mar Nero, il passaggio del Capo Horn, o la traversata del Baltico, erano riguardati come pericolosissimi, e quante meraviglie non si facevano quando un bastimento a vela aveva varcato lo stretto di Magellano! Or bene, oggidì migliaia di bastimenti solcano quei mari, nè vi ha alcuno che riguardi tali viaggi come meraviglie ed i pericoli che in essi si incontrano, come ostacoli a compierli. Il Mar Nero, l'Azoff, il Baltico, la Manica, i mari della Sonda, sono assai più pericolosi di quello che nol sia il Mar Rosso, e nondimeno le difficoltà che essi possono presentare non hanno mai trattenuto dal navigarvi, un capitano cui si offra occasione di guadagnare un discreto nolo. Purchè abbia un buon legno e carta esatta, scriveva il Generale Bixio allorchè semplice capitano marittimo si trovava a comandare il *Goffredo Mameli* nei mari Australi, un esperto marino si cava d'impaccio da qualsiasi più pericoloso mare (1). Inoltre non bisogna dimenticare che il Mar Rosso fu nell' antichità teatro d' una navigazione attivissima, sebbene in quei tempi la nautica fosse priva di una grande quantità di sussidi che la scienza moderna gli va continuamente prestando. E malgrado che abbiano un pessimo materiale, gli Arabi mantengono tuttavia una navigazione assai attiva fra i varii scali del Mar Rosso, con barche che per la maggior parte sono prive di ponte.

Dobbiamo quindi credere giuste le dichiare del Capitano

(1) Bixio, *Riflessioni sulla pratica della navigazione*, Genova 1857. È una Memoria piena di buon senso, di pratiche ed esatte vedute, molte delle quali furono dai fatti accaduti in seguito, comprovate verissime.

Harris, il quale dopo aver fatto settantaquattro viaggi nel Mar Rosso, dichiarava che la navigazione vi è in esso facile come nel Mediterraneo. Un maggior numero di fari e di segnali, la pubblicazione di carte esatte e ricorrette, completando con rettificazioni idrografiche (1) i bei lavori dello Moresby, lo stabilimento in alcune località più pericolose d'un servizio di rimorchiatori, come si ha in molte località all'ingresso di porti ed allo sbocco di fiumi (2), potrà rendere la navigazione di quel mare così agevole che largamente ne profitteranno, lo vogliamo sperare, non solo i grandi bastimenti a vapore ed a vela, ma perfino i legnetti del piccolo cabotaggio delle nostre coste, i quali vi troveranno insperate risorse (3). Poichè se il Canale di Suez aprirà l'adito ai grandi piroscafi, con i quali tornerà sempre più conveniente compiere la maggior parte dei ricchi commerci indo-cinesi, non vi ha dubbio, che oltre all'agevolezza di molti viaggi d'andata ai mari Australi, offrirà ai velieri un ricco commercio che le navi italiane e per la perizia di coloro che le guidano e per la somma economia con la quale procedono, sapranno convenientemente sfruttare.

I porti ed i principali mercati del Mar Rosso sono in Italia pochissimo conosciuti. Ne diede per il primo una sommaria descrizione l'ardito viaggiatore e dotto orientalista Giuseppe

(1) Che anche nelle carte dello Moresby sienvi errori, lo ha dimostrato Heuglin. Le carte idrografiche vogliono essere frequentemente confrontate e rettificate, anche per i cambiamenti che si possano verificare nei fondi sub-marini.

(2) Ciò può essere in specie necessario presso le secche di Ras-Mohammed. Il Governo Italiano ha fatto ripubblicare la Carta del Mar Rosso dello Moresby, ma perchè non la pone in vendita?

(3) Le piccole golette vi potranno fare dei carichi di caffè, che daranno larghi profitti.

Sapeto (1) in un suo pregevolissimo lavoro, ma il Senatore Torelli in uno di quei paralleli (2) che andava leggendo allo Istituto Veneto, faceva sentire la necessità d'una Guida del Mar Rosso, la quale illustrasse i principali mercati dell'Egitto, dell'Abissinia e dello Yemen, ed eccitava il dotto consesso cui esponeva tale proposta, a volerle eseguire. — È certo che quando un tal lavoro si fosse fatto, non solo Venezia, ma tutta Italia ne avrebbe avuto grande vantaggio (3).

Le carte nautiche, dice Torelli, vi indicheranno la via per arrivare senza pericoli, dando le profondità con tale dettaglio, che chiunque è pratico della navigazione vi arriva sicuro, ma non ponno indicare le condizioni speciali che la natura del luogo, la configurazione del paese, la direzione dei venti hanno fatto a quella località, e tanto meno, a quali commerci essa serve, quali paesi vi fanno capo e con quali abitanti si ha che fare, qual lingua si parli, quali monete vi corrono ecc., e veniva perciò esortando i suoi colleghi a voler dar opera a questo lavoro, la di cui necessità, è ora più che mai grande ed urgente.

Noi intanto limitandoci a brevi osservazioni, ricorderemo come gli Arabi ai quali appartengono i principali mercati del Mar Rosso, ebbero in altr'epoca una civiltà avanzata e regolari governi, e raggiunsero uno sviluppo ragguardevole d'arti e d'industrie. Che se ricaddero in una specie di barbarie per

(1) L'Italia ed il Canale di Suez, Fratelli Pellas — Genova 1865. — Veggasi pure l'opera sull'Egitto di Alfredo Kramer e le varie pubblicazioni del Petermann.

(2) Secondo parallelo, pag. 44.

(3) Non sappiamo se l'Istituto Veneto abbia lasciato cadere la bella proposta o se veramente si adoperi ad attuarla. Persino l'Enciclopedia del Lombardi, il Dizionario del Marmocchi ed il diligentissimo trattato del Pozzi, sono scarsi di notizie sulle costiere di questo mare.

l'abbandono fatto da molti fra di essi del commercio e della agricoltura, nondimeno si riscontra in questa intelligentissima razza, un' indole atta a piegarsi ai portati della civiltà moderna. Posti a frequente contatto con i popoli europei, il volgere di poche generazioni basterà a ridestare negli arabi il natural genio industriale, ritornandoli a vita operosa e civile, svezvandoli dalle nomadi consuetudini. Ad ogni modo anche quali attualmente si trovano, sono proclivi al commercio, cui hanno come a tutte le arti grande attitudine.

I prodotti dell'Arabia sono piuttosto provenienti da natura che da perizia manifatturiera; oggidi non vi si trova più nè cinnamomo, nè oro, come al tempo dei Sabei, nè vi si coltiva la canna da zucchero; (coltura che potrebbe rinnovarsi) vi si ha cassia e senna della migliore qualità; si hanno banani, palme, cocchi fecondissimi, e vi si producono in grande quantità il balsamo, la mirra, l'incenso ed il rinomatissimo caffè il cui traffico si concentra principalmente sui mercati di Hodeida, Moka, Gedda ed Aden. Hanno luogo in quella regione commerci attivi di lane, di peli di cammello e di capra, di pellami di ogni maniera, e nell'Arabia meridionale si traffica buon dato d'olio di sesame, di manteca, di zibibbo. Si pensi poi quali ricchezze potrà produrre appena vi si diffonda lo spirito economico moderno, una fertile penisola, che ha solamente otto milioni di abitanti, sebbene sia cinque volte più grande della Francia (2,040,000 chil. q. di superficie).

I porti principali dell'Arabia sono Gedda (con un commercio di oltre 30 milioni (1)) Jambo (porto di Medina),

(1) Rapporto del Vice-Console Lambertenghi, 12 ottobre 1868. Quell'onorevole funzionario fa osservare l'influenza espansiva che esercita l'attività della corrente commerciale indo-europea, sui mercati del Mar Rosso.

Loheia e Hodeidà, Moca ed Aden che nel 1839 gli Inglesi conquistarono e fortificarono in modo formidabile.

Dalla parte d'Africa l'unico porto dell'Egitto di qualche rilievo è Kosseir che approvvigiona la sterile Hediaz Arabico, e traffica cera, tartaruga, tappeti che da quello importa in Egitto. Kosseir decadde d'importanza dopo che Suez divenne l'obbiettivo del transito, ma una ferrovia che lo congiungesse al Nilo gli darebbe nuova vita. (*Vedi Allegato A.*)

Ricco e copioso è il commercio dei porti abissinii, che gli Inglesi sino dal 1840 si erano assicurati, coll'impadronirsi di Massuak e nel 1836 dell'Arcipelago di Kourriak e Dulack. Oggidi poi, dopo la spedizione contro Teodoro le costiere Abissine si possono dire possesso britannico. Si esportano da quei porti (Savvahan, Berbera, Tagerra, Zeilach ecc.) caffè, avorio, muschio, oro, pelli, gomma, mirra, cera, miele, penne di struzzo ecc., e vi si introduce panni grossolani e indiana di color rosso, velluti di cotone, armi, conterie di Venezia, e molte altre merci arabiche, indiane ed europee.

Il suolo abissino è adatto a qualsiasi più vantaggiosa cultura; vi si può ottenere cotone più bello dell'americano e caffè più prelibato dell'arabico. Allo sbocco del Mar Rosso si hanno abbondanti depositi di zolfo (1).

In ultimo il Mar Rosso è abbondaute di pesci, vi si trovano perle (2), denti di vitello marino, spugne eccellenti, e l'ottimo mio amico Arturo Issel, dotto naturalista, opina che

(1) Sapeto, op. cit., pag. 426 e seguenti. Egli fa ascendere l'importazione abissina ad un valore di 10 milioni.

(2) Assevera il Sapeto che in un mese si vendette a Massava o Mossuab dai pescatori del Mar Rosso tanta madreperla per mezzo milione.



quando i nostri pescatori vi faranno coi loro attrezzi le dovute indagini, vi troveranno il corallo.

Non ci è possibile precisare a quanto ascenda il traffico che si fa dall'Arabia, Egitto ed Abissinia nel Mar Rosso, mancando affatto i dati sui quali si possa fare assegnamento, ma da quanto abbiamo esposto, invero con sussidio di ben poche cifre, ma supplendovi con asseriti di autorevoli persone, è facile dedurre, come in quel campo la marina mercantile italiana potrà trovare larghi benefizi.

È però necessario che il Governo Italiano si adoperi per acquistare un qualche porto o sulla costa Egiziana o su quella Arabica del Mar Rosso, che possa giovare occorrendo, a deposito delle nostre importazioni ed esportazioni, a provvista di viveri, acqua e carboni, a stazione d'asilo e di un qualche raddobbo delle navi, a soggiorno d'un piccolo presidio e di legno da guerra. Senza questi punti d'appoggio è vano sperare che il commercio possa prosperare e ben lo sanno le nazioni più di noi perite in questi argomenti, dappoichè lasciando stare l'Inghilterra (1) la quale ha di già occupato tutti i punti più importanti del Mar Rosso, ponendosi in grado di controbilanciare l'influenza che la Francia avrà nel Canale, vediamo che anche Napoleone III ha riconosciuto la necessità di avere in quel mare almeno una stazione francese acquistando per le Messaggerie Imperiali di Obukh.

Anche Trieste insta presso il Governo Austriaco affinché

(1) Oltre gli Arcipelaghi da noi sopra nominati, l'Inghilterra ha occupato l'isola di Camaran e Perim, che fu ridotta ad una vera fortezza. Giavarono a pretesto di queste occupazioni l'erezione d'un faro, l'impianto di una stazione telegrafica, la creazione di scali da raddobbo, ecc. Sul litorale degli Adajel comparò addirittura parecchi porti, isole e paeselli.

vegga di assicurarsi un porto in quelle località, l'Italia non dovrebbe più oltre ritardare ad imitare gli altrui esempi, e prima che venga aperto il Canale, sarebbe opportuno far pratiche con qualche principe arabo od abissino e provvederci di una stazione marittima su quei lidi.

O l'Italia ed il suo Governo intendono rinunziare ad ogni avvenire svolgimento del commercio e della marina nazionale, o, se vogliono agire da senno, bisogna prontamente adottare le misure che la ragione e l'esempio degli altri popoli già da parecchi anni, sino ad ora sventuratamente indarno, ci dimostrano essere di evidente necessità.

### § 3.

**SOMMARIO.** — Cenni statistici circa il commercio e la navigazione di Alessandria; aumento progressivo della sua popolazione e della sua ricchezza. — Commercio e navigazione fra l'Italia e l'Egitto. — Commercio e navigazione fra Trieste, Marsiglia e l'Egitto. — La Compagnia Rubattino di Genova. — Commercio interno dell'Egitto — Produzione e commercio del cotone.

Il commercio dell'Egitto coll'Europa si compie quasi esclusivamente per mezzo d'Alessandria, situata sotto i 31°, 13', 15' latitudine Nord e 27°, 35' 30" long. Est. Essa dista 88 kil. dalla foce Canopica del Nilo col quale comunica per il Canale Mahmoudieh, il solo fra i molti che ne ha l'Egitto, che meriti il nome di commerciale, essendo tutti gli altri destinati alla irrigazione, il che giustifica le premure di Mehemet-Ali, a renderlo atto alla navigazione. La rada di Alessandria è formata da una catena di rocche che si stendono dal faro sino all'isola. Marabout e la città si trova fra due porti, il nuovo

ed il vecchio, il primo dei quali pressochè deserto. Si entra nel secondo per tre passi che ne rendono abbastanza difficile l'appulso, in tempi burrascosi o nelle ore della notte.

Homme, Mitchell e Mancell, hanno compiute sulla rada e sui porti di Alessandria lavori idrografici perfetti; il governo Egiziano ha poi da qualche anno portato migliorie nel fondo, nei segnali, nel pilotaggio, nella illuminazione ecc., ed ora si tratta di spendere trenta milioni a fine di dotar quei porti di tutti i perfezionamenti e comodi che sono richiesti dai bisogni della moderna navigazione.

Questi lavori sono imperiosamente richiesti dal continuo aumento del commercio marittimo. Infatti mentre i compilatori del Dizionario di commercio e di navigazione attribuivano nel 1833 ad Alessandria tanti scambi per 200 milioni ed un movimento annuale di navigazione ascendente a 913,216 tonnellate (1), troviamo in statistiche ufficiali riferite dal giornale *l'Istmo di Suez*, che quella città nel 1865 aveva un traffico che ascendeva a 1640 milioni, nell'anno 1866 a 1687 milioni con un movimento in tonnello di 1,350,000; e nell'anno 1867 di tonn. 1,390,000. Non crediamo di andar errati se per induzione calcoliamo avvicinarsi attualmente l'annuo traffico di Alessandria al valore di quasi due miliardi, con un movimento di un milione e mezzo di tonnellate (2).

La ricchezza dell'Egitto provenne sempre dai prodotti agricoli, dacchè il suolo, il clima ed il Nilo ne fanno un paese

(1) Dizionario citato, vol. I, pag. 75.

(2) *Les Annales du commerce exterieur* ci fanno conoscere come dal 1840 al 1855 le esportazioni di Alessandria, nello spazio cioè di soli quindici anni, si sono triplicate. Le esportazioni furono nel 1866 di 436 milioni.

agricolo per eccellenza (1). I cereali perciò costituiscono una gran parte delle merci destinate alla esportazione; vengono quindi i cotonei detti *Jumel* o *Makò* (2), la grana di cotone da cui si cava un olio ottimo per la confezione dei saponi, il seme di lino e di sesame, il riso, le fave e legumi secchi, le gomme, le sode, il natrone, i datteri, le pelli ecc., in iscambio dei quali prodotti l'Egitto importa carbon fossile, ferro, macchine, tessuti, metalli, vini, legno da costruzione, liquori ed una ragguardevole quantità d' altri prodotti, dei quali ci verrà fatto di ragionare con maggiori particolari.

La popolazione di Alessandria era di 7 mila persone, allorchè da essa si ritirarono i soldati di Napoleone; nel 1833 contava 38 mila anime; malgrado il cholera e la peste che vi fecero strage dal 1834, aveva raggiunto nel 1841 la popolazione di 130 mila persone, delle quali 40 mila europee ed 11 mila di nazionalità italiana (3). Oggidi la popolazione di Alessandria è di oltre 200 mila anime, e gli italiani si dice non siano meno di 20 mila. L'area coltivata dell'Egitto è di 550 m. k. q. e su di essa vivono 5 milioni e mezzo d'individui.

Proporzionatamente alla popolazione, l'importazione dovrebbe essere più ragguardevole di quello che effettivamente non sia, ma si comprende che la cagione di questo squilibrio si è la limitata consumazione dei numerosi e miseri *fellahs*, i quali però vanno gradatamente civilizzandosi, stante la ricchezza

(1) Storia del commercio di tutte le nazioni, di H. Scherer.

(2) Jumel fu quegli che propagò la coltura del cotone che trovavasi nei giardini di Mako Bey.

(3) Sul commercio, industria e navigazione in Egitto. Rapporto del cavaliere avv. Carlo Gerlin, italiano residente in Alessandria. — *Bollettino Consolare*, vol. I, pag. 534.

che si diffuse nelle classi popolari e specialmente contadinesche, in seguito ai prezzi vistosi del cotone ed ai salarii conseguiti ai lavori dell' Istmo. Il fatalismo e l'indifferenza del *fellahs* creato da secoli di miseria e di avvilitamento ereditario, diminuisce dinanzi al desiderio del ben essere materiale ed alla possibilità di poterlo soddisfare. Si nota quindi un vero progresso, il quale è eziandio dovuto al numero sempre crescente degli europei che si stabiliscono in Egitto, ove portano gli usi del continente, abituando l' indigeno al consumo dei nostri prodotti, il quale va tutti gli anni accrescendosi dacchè la ricchezza e l'immigrazione sono sempre maggiori. Oggi Alessandria ha negozi che sono forniti di qualsiasi oggetto, da quello d'uso comune a quello del massimo lusso, che si possa trovare in qualunque città d'Europa, ed i ricchi egiziani gareggiano con la colonia, nello sfoggio di arredi e prodotti europei. Leggi più umane e civili, numerose ed importanti opere pubbliche, la sicurezza maggiormente tutelata, accrebbero la produzione di questo paese, che in grazia delle alluvioni del Nilo ha terreni d'un'ubertosità singolarissima. L'aumentata ricchezza animò il traffico, attrasse europei, e questi a lor volta disseminando novelli germi di civiltà, aumenta la produzione ed il benessere, che accrescono alla lor volta il commercio.

Questo si compie oggidì principalmente coll'Inghilterra, che da sola fa più della metà dell'intero commercio dell'Egitto; viene poi in ordine di importanza la Francia, l'Austria, la Turchia, e quindi l'Italia, sebbene possessa elementi da poter almeno emulare le due ultime.

Dalla Memoria già da noi citata dell'egregio Cav. Gerlin e dai quadri statistici che vi sono annessi, appare che nel 1860

trentadue specie di prodotti del complessivo valore di L. **4,337,393** furono esportati dall' Egitto per l' Italia, e trentasette distinte qualità di merci vi furono importate per un valore di **3,194,754**.

L' Inghilterra sin da quell'epoca esportava per circa **57** milioni e vi importava per un valore di **34** milioni. L' Austria esportava per **18** ed importava per **9** milioni (compreso Veneto e Svizzera, via Trieste).

In quell' anno istesso, secondo la sovra citata statistica, erano entrati nel porto di **Alessandria 73** bastimenti italiani a vela e ne erano usciti con carico **63**.

Arrivavano regolarmente nel **1860** al porto di **Alessandria** da e per Inghilterra otto piroscafi della Peninsulare, metà dei quali toccavano Marsiglia e metà da Southampton, Gibilterra, Malta, e così nel corso dell' anno si avevano **96** piroscafi della Peninsulare. Dall' Austria giungevano al mese **6** piroscafi del Lloyd e quindi **72**; dalla Francia uno ogni quindici giorni e quindi **26** l'anno; dalla Russia irregolarmente **16**. In totale si avevano **210** arrivi di piroscafi l' anno, tutti di un tonnello assai ragguardevole.

A questi bisogna aggiungere i piroscafi delle Compagnie Be-Bee e Bukeley **24**, Moss e C. **6** — Mac Ived e C. **43**, Fratelli Papayanni **3** — Compagnia Hull di Newcastle **4** — Compagnia Spartali **2** — Compagnia Dixon **2** — Compagnia Vianna Iones, Compagnia Bazin Gay e C., Compagnia Belgica ecc. Tutte queste Società procuravano ad **Alessandria** altri duecento circa arrivi (1). Non una sola compagnia di navigazione a vapore italiana figurava ancora fra queste molte che trovavano

(1) Vedi *Bollettino Consolare*, vol. I, pag. 554. (Crediamo questi dati esagerati).

il loro tornaconto a frequentare il porto di Alessandria e trafficare coll'Egitto!

Da altre due tabelle che figurano nel volume secondo del *Bollettino Consolare* pag. 614, le cifre che riguardano i valori e la qualità delle merci che si scambiavano fra l'Italia e l'Egitto sarebbero state in quell'epoca assai più grandi. Infatti esse assegnerebbero all'Italia un'importazione in Egitto di circa dodici milioni così nel 1861 come nel 1862 in cifre tonde ed una esportazione dall'Egitto da undici a sedici milioni (1); la media annuale dell'arrivo di bastimenti italiani dedotta dal triennio 1860-61-62, è in questi documenti fissata a sessantasette.

La natura delle principali merci importate dall'Italia erano, acqua ragia, ambra, argento vivo, biacca, bonetteria, caffè di ponente, carboni, cartami, chincaglierie, carterie, chiodami, corallo, cordaggi, cristalli, drogherie, farine, ferro, legnami, manifatture e merci varie, mobilia, olio d'olivo, pallini, panni, patate, rame, salumi, salsapariglia, scarpe e cuoio, seterie, sigari, terraglie, vini, liquori e zucchero.

Le merci principali esportate dall'Egitto per l'Italia erano: caffè moka, cera, cotone, datteri, droghe, fave, ferro, gomma, grano, granone, incenso, lana, lenticchie, lino, lupini, madreperla, merci varie, natrone, nitro, oppio, orzo, pelli, pennacchi, riso, sementi, senna, stracci, tamarindi, tartaruga, tele di lino, zucchero. (Quest'ultima merce figura tanto all'importazione come alla esportazione).

Il signor Pietro Maestri riassumendo i dati del *Movimento*

(1) Sebbene queste due tabelle ufficiali non sieno accompagnate da alcuna considerazione, crediamo che le cifre riferite riguardino eziandio Roma e Venezia, come appare nella terza tabella riguardante la navigazione. — Pag. 614 *quater*.

*commerciale del Regno* (1), del 1863, attribuisce alle importazioni d'Italia dall'Egitto, un valore di undici circa milioni e di circa cinque milioni alle esportazioni da noi fatte in quel paese; sino ad ora però si desiderano cifre più complete.

Per ciò che riguarda la navigazione, il *Movimento della navigazione* all'estero (ufficiale) segna entrati nel 1863 (2), nel porto di Alessandria 27 bastimenti italiani di 4694 tonnellate per navigazione diretta; e 42 bastimenti con 11,917 tonnellate per la navigazione indiretta, provenienti cioè da porto estero. È veramente da deplorare che il Governo Italiano non siasi in questi ultimi anni abbastanza curato, di far raccogliere e rendere pubblici i dati statistici concernenti una piazza tanto importante quanto è quella di Alessandria d'Egitto; che se non abbiamo in Italia una pubblicazione della natura degli *Annales du commerce exterieur*, tali notizie avrebbero potuto assai bene figurare nel *Bollettino Consolare*, raccolta in cui di frequente vedono luce pregevoli lavori dei RR. Consoli. Ma disgraziatamente al modo istesso che le popolazioni italiane hanno trascurato questo mercato, anche il Governo, ha tralasciato di fare quanto avrebbe potuto giovare a renderlo maggiormente noto e collocarlo nella sua vera luce; come nulla sino ad ora da esso si fece, a fine di stabilire e moltiplicare regolari comunicazioni a vapore fra l'Italia e l'Egitto.

Vediamo invece ciò che hanno saputo fare a questo riguardo l'Austria e la Francia, il cui commercio con l'Egitto si concentra in Trieste e Marsiglia.

Per ciò che riguarda Trieste è noto come gli sforzi della

(1) *Italie Economique*, pag. 77.

(2) È questa la data più recente delle statistiche concernenti la navigazione italiana all'estero!



Compagnia del Lloyd abbiano attualmente assai più di mira l'Egitto, che non la Grecia ed il Mar Nero, fatta persuasa che le relazioni commerciali con la prima di queste regioni, sono destinate a prendere un grande incremento. Infatti il Lloyd andò gradatamente di anno in anno applicando alla linea di Alessandria piroscafi migliori e raddoppiando il numero delle corse, che sono non meno di quattro al mese.

I favorevoli risultati conseguiti da quella piazza, sono constatati da un importante documento pubblicato dal Senatore Torelli in appendice al suo quinto parallelo, fra il progresso dei lavori della galleria del Cenisio e del Canale di Suez. È questo un prospetto del commercio di Trieste coll' Egitto nel biennio 1866-67 ed un riassunto del quinquennio 1863-67. Può tornare di molta utilità agli italiani conoscere gli elementi di cui questo traffico si compone, notando quali sono le merci in maggior quantità importate od esportate; noi ci limitiamo a riferire il riassunto del quinquennio, rinviando i nostri lettori alla tabella *B* in calce a questo nostro lavoro.

**QUADRO** dei valori in lire italiane delle merci importate ed esportate in, e da Trieste nel quinquennio 1863-1867, da e per l'Egitto.

A N N I	Importazioni in Trieste	Esportazioni da Trieste
	L i r e I t a l i a n e	
<b>1863</b>	8,636400	9,615508
<b>1864</b>	9,516762	22,203412
<b>1865</b>	11,397374	25,182540
<b>1866</b>	9,623514	19,030384
<b>1867</b>	19,185694	12,985258

Come si rileva dal quadro sopra riferito, emerge che in un quinquennio le importazioni in Trieste dall' Egitto, sono più che raddoppiate, ed anzi crebbero di un terzo in un solo anno (1866-67). Le esportazioni da Trieste non hanno preso uno sviluppo tanto ragguardevole, ma esse sono pressochè di tredici milioni e sono quindi aumentate d' un quarto in un quinquennio. Il complessivo traffico di quella attivissima ed intelligentissima piazza di commercio coll' Egitto, ascende quindi a franchi 31,170,952. Avendo poi nel corso del 1868 ottenuto eccezionali ribassi nelle tariffe delle ferrovie austriache ed avendo aumentate le corse dei piroscafi, siamo certi che questo traffico ha preso nell'anno passato uno svolgimento maggiore. Quando poi si apra il Canale, non tarderà a raddoppiare, essendo numerose le cure che i previdenti triestini adoperano, per prepararsi al probabile improvviso incremento del commercio dell' Egitto e del transito pel Canale, nel prossimo 1870 (1).

Da sua parte Marsiglia non è stata con le mani alla cintola, e mentre rallegravasi dell' inerzia degli italiani, i suoi concittadini potevano scrivere nei diari: « Marsiglia, noi siamo fieri nel poterlo constatare, ha compresa tutta l' importanza cui essa è chiamata e si è da gran tempo preparata alla conquista dell' avvenire. Le sue grandi superficie d' acqua portificata, le sue estese calate, i suoi numerosi e vasti bacini di raddobbo, i suoi cantieri di costruzione e riparazione, le sue forze idrauliche poste a servizio del commercio, i suoi nume-

(1) La Società del Lloyd Austriaco nel 1840 contava 10 vapori; nel 1850 ne aveva 31; nel 1860, 61 e nel 1868, 77, senza calcolare quelli che sono addetti al cabotaggio. Si tratta ora di fare a Trieste tanti lavori nel porto per 20 milioni; il recente disastro dell' incendio accaduto nella Dogana, non sarà che un incentivo a cominciare più presto i lavori.

rosi stabilimenti di credito, in una parola le sue installazioni grandiose, atte a qualsiasi bisogno nautico, stabiliscono in favore della nostra città vantaggi tali da non trovarsene di uguali in qualsiasi altra parte del Mediterraneo. Nessun mercato può offrire risorse quanto il nostro, per fissarvi uno scalo cosmopolita. Col perforamento dell'Istmo, Marsiglia, questa regina francese del Mediterraneo diventa la continuazione delle Indie e l'avamposto dell'Inghilterra, facendosi tributarie così Calcutta come Londra » (1).

A sua volta il Prefetto delle Bocche del Rodano M. Levert, inaugurando nel decorso gennaio l'installazione dei membri della Camera di Commercio di Marsiglia eletti pel nuovo anno, dopo aver constatato come dagli ultimi quarant'anni il movimento del porto di quella città fosse aumentato da 800,000 a 4,800,000 T. proseguiva in tal guisa: « Fra i vari porti che governeranno d'intermedio alle transazioni fra Oriente ed Occidente, Marsiglia, non ho mestieri di rammentarlo, occupò ed occuperà sempre il primo posto, dacchè Trieste e Genova non possono contare che in seconda linea; la nostra superiorità è troppo evidente perchè noi possiamo temere la loro concorrenza. Marsiglia non ha fortunatamente atteso che il Canale si aprisse per estendere le sue relazioni coll'Egitto e coll'Oriente. I suoi piroscafi solcano numerosi il Mediterraneo, il Mar Rosso, l'Oceano indiano, i mari del Giappone e della China. Mentre sto parlando le Messaggerie Imperiali raddoppiano il loro servizio dell'Indo-Cina e Suez. Fu una Compagnia marsigliese che per la prima collegò questa città con Porto Said. Il nostro porto ha novanta ettari di superficie, dodici chilometri di ban-

(1) *Courrier de Marseille*, janvier 1869. — S. Berteaut.

chine e nuovi bacini di raddobbo saranno in quest'anno compiuti. Nondimeno convinti che tutto questo non basterà, a fine di provvedere in tempo alla prossima insufficienza, cominceremo quanto prima lavori che importeranno la spesa di **25** milioni di franchi e daranno al commercio di Marsiglia venti chilometri di banchine « da sbarco » (1).

Fortunate quelle città commerciali, i di cui amministratori, possono annunciare tali opere e lasciar intravedere così belle speranze !

La linea d'Egitto è servita a Marsiglia da tre Compagnie; le Messaggerie, la Fraissinet, (*Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur*), e la Società dei *transports maritimes*. Si hanno inoltre i piroscafi della Compagnia peninsulare (inglese) che non prende se non passeggeri e denaro.

Le Messaggerie hanno una partenza da Marsiglia al **9**, **19** e **29** di ciascun mese per Alessandria toccando Messina. La Compagnia Fraissinet ha una partenza per l'Egitto il **7**, **17**, **27** d'ogni mese, in corrispondenza con la *Bombay and Bengal steam ship company*. Questi piroscafi partono e ritornano quasi sempre con pieno carico, secondo la capacità del bastimento; (media **500** tonn.) il nolo può calcolarsi da **50** a **60** mila franchi al viaggio, non compresi i trasporti di danaro e di passeggeri. Per l'andata i carichi si compongono principalmente di metalli lavorati, macchine e strumenti meccanici, punte di ferro, chincaglie, mobili, specchi, vetture, generi di Parigi, bevande, materiali da costruzione, tessuti; abiti, zuccheri ecc. I ritorni danno usualmente carichi composti delle seguenti merci: cotone, lana, sete, bozzoli, legumi, cereali, sesame,

(1) *Journal de l'Isthme de Suez*, del 10 febbraio 1869, pag. 45-46.

sementi di lino e cotone, droghe, frutti, pelli ecc. Il prezzo del trasporto dei cotonei (1) da Alessandria a Marsiglia è di 12 franchi i 100 chilogrammi per le Messaggerie e Fraissinet e per le lane di 9 fr. i 100 chilogrammi per la prima ed 8 per la seconda Compagnia, facendosi in generale da questa prezzi più miti. Non conosciamo le tariffe della Società dei *transports maritimes*, ma crediamo che i suoi prezzi non differenzino dalla Fraissinet.

I cotonei, le lane, le pelli, le sementi ed altre merci sono ammesse esenti se con bandiera francese; pagano invece franchi 3 i 100 chilogrammi se con bandiera estera. Ma col 12 giugno 1869, tutte le merci godranno dell'eguaglianza di bandiera, di guisa che *qualsiasi nazione marittima potrà approfittare delle grandi risorse che offre il mercato marsigliese.*

I battelli della Compagnia Fraissinet ritornando da Alessandria, imbarcavano per Genova e Livorno circa una sessantina di tonn. ogni viaggio, che giunte a Marsiglia si trasbordavano sui battelli della linea che questa Compagnia ha nei porti italiani. Le Messaggerie prendevano a Genova e Livorno 25 o 30 tonn. ogni viaggio in ciascuno di questi porti per Alessandria e buon numero di passeggeri, dei quali dava molto eziandio a quei piroscafi Messina. Le merci da Alessandria si mandavano in Italia per l'intermezzo di Marsiglia.

Questo stato di cose abbastanza umiliante e nulla affatto opportuno per dare sviluppo agli affari fra Egitto ed Italia è fortunatamente cessato, da dopo che la Compagnia nazionale di navigazione a vapore R. Rubattino e C. ha stabilito un

(1) Ci porterebbe troppo a lungo riferire i prezzi del trasporto delle altre merci, d'altronde visibile nelle tariffe di queste compagnie.

diretto servizio fra Genova, Alessandria e Porto Said, il quale all'occorrenza si estende a seconda dei casi sino a Marsiglia, ed a cui speriamo si riannoderà definitivamente, appena cada in quel porto, e cioè al prossimo giugno, ogni avanzo di diritti differenziali.

Possessori di interessanti documenti, concernenti il traffico appena iniziato da questa linea, ci riserbiamo a farne, in un prossimo numero, tema di un particolareggiato studio, che ci possa offerire campo ad induzioni abbastanza probabili, su di un commercio così gravemente, sino ad ora, dagli Italiani trascurato.

Ritornando al traffico di Marsiglia, ricaviamo da recenti dati statistici che quel porto ha con l'Egitto il seguente commercio :

ANNO 1865.	<i>Importazione dall'Egitto.</i>	<i>Esportazione per l'Egitto.</i>
Merci diverse	kil. 25,328,066	kil. 90,651,723
Merci a valore	fr. 4,558,180	fr. 23,228,247
ANNO 1866.		
Merci diverse	kil. 19,228,620	kil. 135,342,897
Merci a valore	fr. 4,145,358	fr. 22,466,038
ANNO 1867.		
Merci diverse	kil. 37,491,505	kil. 97,423,487
Merci a valore	fr. 88,949	fr. 4,582,184

Il movimento della navigazione a vapore fra Marsiglia e l'Egitto nel 1867 è il seguente :

*Entrata, dall'Egitto :*

Piroscafi francesi	96	tonnellate	66,534
Detti inglesi	46	Id:	58,788

*Partenza per l'Egitto :*

Piroscafi francesi	400	tonnellate	69,279
Detti inglesi	49	Id.	62,453

Marsiglia ebbe dunque nel 1867 un movimento di navigazione a vapore coll' Egitto che è rappresentato dal tonnellaggio complessivo di L. 236,864 e con 14 partenze di piroscafi ogni mese per quella destinazione. Trieste è l' unica piazza che nel Mediterraneo sia in grado di potergli stare a fronte pel commercio con Alessandria d' Egitto, ma non può neppure dirsi che gli faccia in qualche modo concorrenza, dacchè i mercati da Trieste approvvigionati, sono affatto differenti da quelli cui mira Marsiglia. Genova che avrebbe postazione ed ottimi elementi per competere con Marsiglia, non ha comunicazioni internazionali abbastanza comode e si è lasciata sopravanzare nelle opere pubbliche e nelle linee di navigazione. Essa può bensì cercare di porre riparo alle trascuranze del passato, e deve farlo, ma allo stato attuale delle cose non può competere pel traffico Indo-Cinese ed Egiziano, con Trieste e Marsiglia.

Nondimeno la sua estesa marina a vela, l'accrescimento della marina a vapore cui deve prontamente dar opera, le qualità nautiche dei liguri e le buone istituzioni marittime che ha saputo creare, la possono, come vedremo, porre in grado, purchè si adottino radicali e pronte misure, di prendere larga parte nei ricchi commerci dei quali ci siamo sino a questo punto occupati.

Invitiamo coloro i quali desiderassero più ampie cognizioni sul commercio proprio dell' Egitto, a leggere il lavoro assai completo (sebbene come quelli del Sapeto un po' sprovvisto di dati statistici) del Figari Bey, già da noi altrove lodato, il quale specialmente alle sezioni 16, 25 e 26, tratta dell' attuale commercio dell' Egitto, esponendo partitamente quello dalle varie provincie Egiziane e del Delta. — Ricca di interessanti dettagli è in ispecial modo l'esposizione che egli

fa delle relazioni commerciali fra l'Egitto e l'interno dell'Africa, per mezzo delle carovane che giungono una o due volte l'anno dal Cordofan, Sennaar, Abissinia e Fezzan (1). Segue una nota intorno ai generi importati ed esportati dall'Egitto che è di molta importanza, perchè assai esatta, ma è veramente spiacevole che l'indicazione delle merci così importate od esportate, non sia seguita da alcuna determinazione delle quantità e valori, lacuna maggiormente sensibile in quanto che l'opera è d'un alto merito, e perchè le notizie statistiche recenti ridotte a cifre, sono in ordine all'Egitto piuttosto rare.

Il prodotto che ha negli scorsi anni contribuito in maggiori proporzioni ad arricchire l'Egitto si è il cotone, che vi riesce d'una bellezza sorprendente e del quale, nel 1865 su d'un totale di merci esportate, ascendente al valore di L. 436 milioni in cifre tonde, si esportò in Inghilterra per un valente di 382 milioni (2).

Si cadrebbe però in grave errore, se si credesse che questa cifra rappresenti la produzione dell'Egitto, in quanto che vi è naturalmente compresa l'ingente massa di cotone che proviene dall'India, pel Mar Rosso e la ferrovia Suez-Alessandria.

Notizie che possono giovare assai meglio a precisare la produzione del cotone in Egitto sono quelle, sebbene un po' antiche, fornite dal Cav. Macciò, R. Console al Cairo (4 settembre 1863) nei suoi Cenni intorno alla produzione del *distretto consolare* del Cairo, il quale comprende le sole pro-

(1) Queste regioni, appena le ferrovie vi apportino i principii della civiltà occidentale, sono destinate ad offrire un largo contingente ai commerci europei; ciò dicasi specialmente per il Sennar.

(2) A. POZZI — La terra nelle sue relazioni col cielo e coll'uomo — Milano presso Agnelli 1869, pag. 824-25. — È un bellissimo trattato di Geografia, con molti, recenti e preziosi dati.



vincie di Dehalie, Shiarhie, Galinbie, Gisé e Atfe, Benisuef e Fajum.

Prendendo per base il feddano (misura superficaria di are 40 e 4½) calcolò che i terreni coltivati a cotone fossero in quell'anno feddani 270,200, pari ad ettari 110,241, accennando come la coltivazione andava ad estendersi per opera del viceré e dei grandi proprietari nella provincia di Minié e nell'alto Egitto. Sebbene fra le varie qualità quello detto Makò sia la più diffusa, pure se ne hanno di molte altre varietà. Vi sono località ove si sono ottenuti persino 10 quintali egiziani per feddano (1) ma generalmente non si ottengono che due o tre quintali egiziani per fedd. Da prima si adoperavano gli sgranatoi a mano ed il prodotto non riusciva di qualità superiore, ora invece si ottiene taglio lungo e morbido con lucentezza argentea; le molte e perfette macchine a vapore introdotte non trituranò il taglio e lasciano pulito il seme. Calcola quel funzionario che nel 1863 si avevano nel suo distretto consolare 43 macchine della forza di 780 cavalli, con 1,963 sgranatoi. In ordine al prodotto calcola per fedd. q. eg. 3 1¼ — totale per fedd. 270,200 q. eg. 878,150 ed essendo il prezzo medio del q. eg. L. 180, si ha per l'ammontare dei quintali come sopra ottenuti, un valore di fr. 70,252,000.

Da una tabella statistica pubblicata da un giornale di Alessandria ricaviamo che nel 1864 si esportarono dall'Egitto per la sola Inghilterra balle 257,000 — nel 1865 balle 333,540, epoca nella quale il prezzo del cotone era altissimo; negli anni successivi 1866-67-68 abbiamo una diminuzione, ma bisogna

(1) Il quintale egiziano di 100 rotoli, corrisponde a kil. 44 47¼. — Memoria citata, *Bollettino Consolare*, vol. II, pag. 981.

ricordare che da quell'epoca aumentò l'esportazione del cotone egiziano per la Francia, Austria, Germania e Svizzera e cominciò per l'Italia. Ecco ora quali furono le importazioni dell'Inghilterra dai varii paesi di produzione:

	1866	1867	1868
America	Balle 1,162,740	1,225,690	1,269,060
Brasile	407,650	437,210	636,897
Egitto	167,450	181,170	188,689
Turchia	22,760	46,990	42,758
West India ecc.	411,830,	429,020	400,651
Surat	1,206,660	1,095,410	1,038,925
Madras	294,370	163,440	210,418
Bengala	346,370	249,910	169,498
China e Giappone	48,840	1,940	—

Dall'opera egregia sull'Egitto all'Esposizione universale del 1867 dell'Edmond (pagina 294-295) si rileva che la esportazione del cotone da Alessandria procede con sempre crescenti proporzioni nel seguente modo:

	1862	
Chilogrammi		Valore in franchi
36,904,950		127,937,160
	1863	
Chilogrammi		Valore in franchi
57,915,000		243,368,740
	1864	
Chilogrammi		Valore in franchi
78,309,000		385,940,200
	1865	
Chilogrammi		Valore in franchi
112,815,000		401,520,600

Le più diligenti ricerche non ci hanno posto in grado di poter indicare la produzione complessiva del cotone in Egitto; ad ogni modo dalle cifre che abbiamo riferite, appare evidente che malgrado la cessazione della guerra americana ed i prezzi

più miti, questa merce è sempre abbastanza ragguardevole e che i bastimenti, anche indipendentemente da quello proveniente dal transito, ne troveranno sempre a caricare in grande quantità.

#### § 4.

**SOMMARIO.** — Transito del commercio Indo-Europeo per l'Istmo. — Commercio fra Suez e gli scali del Mar Rosso. — Principali merci che compongono il transito. — Il servizio del Canale e le ferrovie egiziane. — Porto Said, suo prospero avvenire.

Non ci rimane ora per completare i nostri cenni sul commercio Egiziano, che a riferire alcune cifre relative al transito delle merci che si scambiano fra l'Oriente e l'Occidente, attraverso l'Egitto, così per mezzo della ferrovia come per il Canale che unisce per ora in modo indiretto i due mari.

Il Prof. Sapeto riferisce da uno scritto di N. Bianchi i seguenti dati circa le merci ed i passeggeri che passarono per l'Istmo nel 1861 (1) da Suez all'India e viceversa, trasportati per mezzo dei piroscafi:

Viaggiatori . . . . .	8,564
Valigie . . . . .	32,013
Colli merci . . . . .	101,744
Casse denaro . . . . .	34,939

Il totale valore delle merci passate nel 1861 per l'Istmo è quindi dal Sapeto calcolato a L. 144,406,000, più per somme trasportate in casse e gruppi L. 243,640,826 e così fra merci

(1) *Il Canale di Suez e l'Italia*, pag. 111. Si noti che in ordine al transito non si può dare la quantità in kilogrammi o quintali, dappoiché i piroscafi non tengono conto che del numero dei colli e delle valigie.

e denari un valsente di L. 390,306,826 (1). Nella relazione del febbraio 1868, l'Avv. F. Lambertenghi, R. Vice Console d'Italia a Suez, ci dà delle indicazioni assai preziose in ordine al transito, seguite da diligenti tabelle, relative all'arrivo a Suez dei bastimenti, loro provenienze e durata media dei viaggi così dei piroscafi come dei bastimenti a vela (2).

Il Lambertenghi afferma che per Gedda, che è quanto dire per gli scali del Mar Rosso, dei quali quella piazza araba è principale emporio, l'esportazione da Suez coi vapori delle Azizie, consterebbe di colli 40,000 del complessivo valore di 14 milioni di franchi e l'importazione da quella città sarebbe di colli 130 mila del valore di L. 40 milioni. Da Suez per i porti di Aden, Bombay, Point-de-Galles, Maurizio, Borbone, Madras, Calcutta, Melbourne e Sidney, Singapora, Batavia, Hong-Kong, Shangai e Jokohama, l'esportazione annuale di colli merci e gruppi da Suez, si approssima a 300 milioni di franchi e l'importazione da quei paesi per l'Europa a L. 270 milioni, e così complessivamente si giungerebbe ad un traffico di lire 570 milioni, e con i 54 di Gedda a 624 milioni, e quindi superiore d'un buon terzo a quello calcolato dal Bianchi pel 1861, sebbene non si arrivi ancora alla cifra un po' iperbolica espressa dal Sapeto (800 milioni).

Le merci che provengono da Gedda consistono principalmente in caffè, gomma, avorio, pelli di bue e montone, cera, indaco dell' Jemen, droghe tombakie, incenso, aloè, piume di struzzo, burro salato, madreperle, polvere d'oro, muschio

(1) Lo stesso Sapeto farebbe ascendere questo traffico a somme ancor più ragguardevoli. — Pag. 142.

(2) *Bollettino Consolare*, vol. IV, pag. 763.

di zibetto, gusci di tartaruga ecc. Esse sono portate a Gedda da Svalhim, Massava, Odeida, Zeila, Berbera ed Aden.

Le esportazioni per Gedda consistono in istoffe di cotone inglesi, orzo, grano e farina di Marsiglia e di Trieste, frutta di Grecia, conserve, candele steariche, spiriti di Francia, armi, polvere da fuoco, ferramenta, legnami da costruzione da varii paesi.

Del commercio di Suez con gli altri paesi dell'Egitto non si hanno dati abbastanza precisi; esso è però abbastanza ragguardevole e si-effettua per ferrovia, pel Canale ed anche per mezzo delle carovane. Le tariffe delle ferrovie egiziane sono così gravi, il servizio così lento, che le carovane fra Suez e Cairo fanno ottimi affari, giungendo le merci a piccola velocità molto più presto e con maggior economia con i cammelli, che non con la ferrovia (pag. 766).

Dalla tabella concernente l'arrivo dei bastimenti a Suez durante il 1867, ricaviamo che vi giunsero 370 bastimenti fra cui 67 piroscafi postali della P. O; 26 francesi delle M. I. e 36 delle Azizie. Il totale tonnello ascese a 218,929 con un aumento nel 1866 di 8,239 tonn. Fra questi bastimenti 190 erano a vela, e ci spiace non poterne dare il tonnello, perchè esso dimostrerebbe l'insussistenza delle obiezioni di coloro che pensano essere il Mar Rosso pressochè innavigabile per i legni a vela. I passeggeri, ivi compresi i militari, furono 23,639.

Parlando della durata media dei viaggi d'arrivo, il Cav. Lambertenghi scusandosi di non aver potuto ottenere quella dei viaggi di andata, dice: « essa sarebbe risultata alquanto minore, potendosi in ogni tempo dell'anno discendere il golfo di Suez col vento in poppa ed incontrar il più delle volte delle brezze

da Nord-Est nel resto del Mar Rosso, mentre i monsoni che spirano da Sud-Ovest e fan perdere ordinariamente da 3 a 4 giorni di cammino ai vapori che vengono dalle Indie, non influiscono su quelli che vi si recano ».

« È da sperarsi, aggiunge ancora, che introducendosi dei velieri di costruzione europea e diretti da persone versate nelle scienze nautiche, la durata dei viaggi dei bastimenti a vela nel Mar Rosso potrà risultare molto minore ». E noi, malgrado le opinioni di coloro che vorrebbero pressochè esigliare la vela da questo mare, crediamo, che il nostro Console abbia pienamente ragione. Un anno ancora, ed i Liguri daranno con la loro nota valentia una splendida conferma alle parole del Cav. Lambertenghi.

Con un secondo rapporto del Maggio 1868, lo stesso R. Vice-Console presenta i dati di importazione e di esportazione da Suez per ciascuna Compagnia di navigazione a vapore e per ciaschedun viaggio, durante il 1867. Il primo di codesti specchi si riferisce alle importazioni ed esportazioni fatte coi vapori della P. O. fra Suez, Aden e Bombay.

Il secondo, riguarda quelle fatte coi piroscafi della stessa Compagnia fra Suez, Point-de-Galle e Calcutta, coincidendo a Point-de-Galle con i piroscafi che uniscono quello scalo (punto di ritrovo e nucleo donde si diramano le varie linee dell'Oceano Indiano) a Singapora, Batavia, Hong-Kong, Melbourne, Shiangai e Jokohama.

Il terzo comprende i trasporti fatti dalle M. I. fra Suez e gli stessi porti, più Saigoon e meno Melbourne.

Il quarto quelli fatti dalla stessa Compagnia fra Suez, Maurizio e Riunione.

Il quinto quelli fatti con i piroscafi della Compagnia Bombay

e Bengal, fra Suez, Aden e Bombay; quest'ultima non ha la posta, nè sussidio governativo e non pertanto eseguì sempre i suoi viaggi nel modo il più regolare.

Da queste tabelle (che non possiamo riprodurre ed alle quali rinviamo il lettore (1)) appare che le merci che formano il grosso del transito dall' Europa sono le manifatture di Manchester, gli articoli di Parigi ed oggetti di consumo d'ogni specie per gli Europei che abitano i varii paesi d'Oriente.

Da Bombay il carico principale è il cotone; dalla Cina e Giappone, sete, the, seme bachi, indaco e rabarbaro. Da Aden caffè moka, indaco e altri prodotti dei mercati del Mar Rosso. Da Riunione e Melbourne pressochè nulla.

Numerosi e cospicui sono i gruppi di danaro con che l'Europa salda le differenze, per le soverchianti esportazioni dall'Oriente. Queste somme sono però in diminuzione. Ascesero nel 1865 (da Europa per Suez) a lire 233,601,197. (Guerra americana; acquisti di cotone a prezzi elevati). Nel 1866 lire 207,266,944. Nel 1867 lire 77,846,276. Questa diminuzione dipende dallo accrescimento delle importazioni fatte in Oriente, specialmente per il Capo di Buona Speranza, la quale deve essere stata assai ragguardevole, se essa si accrebbe nelle proporzioni vistose che abbiamo notato per Suez. Pochi anni ancora e sebbene la massa del cotone importato in Europa non diminuisca punto, noi riusciremo con ricche esportazioni di oggetti europei, a rendere pressochè nullo questo inutile e costoso trasferimento di numerario.

La prosperità delle compagnie alcune delle quali viaggiano con un lusso veramente principesco p. es. la P. O. e le M. I.

(1) *Bollettino Consolare*, vol. IV, pag. 4038.

J. VINCIGLIO, *La Marina Mercantile Italiana*, ecc.

è soprattutto dovuto al numero sempre crescente dei passeggeri inglesi, tedeschi, svizzeri, francesi, italiani; questi ultimi musici, artisti da canto e incettatori di seme bachi.

In un terzo rapporto del prelodato operosissimo V. Console in data dell'ottobre 1863 (1), si racchiude: una Memoria nella quale si discute se allo stato attuale delle cose convenga al commercio valersi del servizio del canale o di quello della ferrovia; un nuovo specchio del commercio di Suez e Gedda; a questi documenti vanno unite alcune importanti considerazioni sullo stato economico degli italiani che abitano Suez.

Questa città, cui fanno capo le due ferrovie Cairo-Suez e Zagazig Ismailia Suez, aperta nel settembre 1863 ed il canale di acqua dolce che presso il Timsak si unisce a quello del Mediterraneo, aveva or fanno dieci anni una popolazione di 4 mila anime; stette fra i sette ed otto mila individui fra le epoche dell'apertura della ferrovia e quella del canale di acqua dolce; raggiunse da due anni la cifra di 20,000, la quale è destinata ad aumentare rapidamente, poichè a Suez dovranno far capo ugualmente così le navi che transitano a Porto Said, come quelle che sbarcheranno il loro carico per trasferirlo con le ferrovie ad Alessandria.

Sino a tanto che non venga aperto il gran canale navigabile, Lambertenghi assevera che la convenienza del transito per acqua (stabilito dal gennaio 1867 o dalla Compagnia del canale) non esiste se non quando si tratti di merci scambiate con l'Europa, Suez e altri porti del Mar Rosso (carbon fossile, frutta, agrumi, legname, oggetti di consumo per gli europei) oppure di merci di transito trasferite dalle M. I. per

(1) *Bollettino Consolare*, vol. V, pag. 11.



essere caricate a Suez sui piroscafi della stessa Compagnia ed in ultimo quando si tratti di merci perveute *direttamente* a Porto Said, dai porti di Europa, senza toccare Alessandria (che dista kil. 120) per essere caricate in transito sui piroscafi della Compagnia Bombay e Bengal. Ma perchè vi sia tale convenienza è mestieri di contentarsi d'una rapidità minore di quattro giorni e che la Compagnia del Canale calcoli la tonnellata a 1000 chilogrammi.

Noi crediamo che anche dopo l'apertura del canale, molti prodotti di transito saranno trasportati con le ferrovie. Attualmente esse hanno tariffe elevatissime, perchè il Governo egiziano ha un monopolio ed i ribassi, nel mentre sarebbero inutili, scoraggerebbero gli azionisti del Canale, che preme al Vicerè di vedere compiuto. Ma appena questo sarà aperto, egli è evidente che le tariffe della ferrovia saranno grandemente ridotte. Se il Vice-Rè non fosse persuaso di poter per i trasporti far concorrenza al Canale, egli non avrebbe compiuto la linea Zagazig Ismailia Suez, nè ora si parlerebbe di compier l'altra da Ismailia a Porto Said. Il Vice-Rè non ignora che la Compagnia non potrà fare grandi ribassi, specialmente per i primi anni ed egli col fare al transito patti larghissimi, riuscirà per i passeggeri e per molti prodotti a rendere più conveniente lo sbarco ad Alessandria, a Suez, a Porto Said ed il successivo imbarco. Per conseguire quest' intento è mestieri che i ribassi delle tariffe non solo contrabilancino le L. 25 per tonnellata (1) che Lesseps calcola imporre ai bastimenti comprendendovi le spese accessorie, di trazione, pilotaggio ecc., ma compensino la media dei danni e ritardi che sogliono appor-

(1) Veggasi il num. 390 del *Journal de l'Isthme de Suez* del 15 gennaio 1869, pag. 29.

tare un trasbordo, e riguardino merci per cui non si abbia molta premura.

Ad ogni modo, questa concorrenza assicura al commercio patti migliori e più diligente servizio, così da parte delle amministrazioni delle ferrovie, come da quella della Compagnia del Canale.

Qual complemento di queste brevi nozioni circa il transito accenniamo come quello eseguito pel canale rendesse nel 1867 un milione e mezzo, e dacché venne aperto sino a tutto il 1868 circa tre milioni (1).

Porto Said è città affatto nuova che deve la sua esistenza come Ismailia ai lavori del Canale e la cui prosperità si è accresciuta con lo svolgersi del transito, che la renderà, ne abbiamo certezza, fra vent'anni, uno dei principali porti del Mediterraneo; le sue gettate sono pressochè compiute, esse lo renderanno sicurissimo, e l'entrata vi sarà facile così di notte come di giorno, il che non è possibile in Alessandria. Oggidi Porto Said conta di già dodici mila anime ed un movimento marittimo annuo di 270 mila tonnellate sfruttato per la maggior parte da Marsiglia.

Vi ha chi intravede nella prosperità di Porto Said la decadenza di Alessandria; noi invece crediamo che queste due piazze sieno destinate a vantaggiarsi reciprocamente con i mutui servigi ed i riflessi della loro crescente ricchezza, soddisfacendo ai svariati e complicatissimi bisogni del traffico, come vogliamo sperare accadrà per Venezia e Trieste, per Genova e Marsiglia (2).

(1) TORELLI, terzo parallelo. — Id., sesto parallelo, pag. 40 — nota.

(2) Veggansi le giudiziose osservazioni che fa a riguardo di queste idee il Senatore Torelli, quinto parallelo, pag. 42 e 43.

## CAPITOLO III.

### DELLA NAVIGAZIONE NEL CANALE MARITTIMO DI SUEZ.

---

#### § 1.

**SOMMARIO.** — Calcolo diretto a stabilire a qual tonnellaggio probabilmente ascenderà la merce che passerà pel Canale; commercio e navigazione che oggi si effettua pel Capo di Buona Speranza. — La brevità e le spese sono gli elementi che determinano i bastimenti a seguire una data direzione. — Calcoli e confronti delle spese fra la via del Capo e quella di Suez. — La navigazione indiretta e la concatenazione dei noleggi. — Probabile passaggio di merci per il Canale. — Necessità di continuare l'attuale servizio di transito per le merci dal Mediterraneo al Mar Rosso.

Quando l'induzione si fonda su fatti abbastanza numerosi e concordi, è mezzo utilissimo a ricercare il vero. Questo metodo può giovare assai nelle indagini dirette a stabilire la probabile quantità di bastimenti e di tonnellate che preferiranno la via di Suez a quella del Capo, indagine che per le gravi conseguenze che se ne possono dedurre, non può dirsi di mera curiosità.

A tale scopo, è necessario prima di tutto determinare la complessiva massa del commercio che si effettua per il Capo

per poi calcolare quante navi e qual tonnellaggio proseguirà per l'antica, e quanto se ne dirigerà invece alla nuova.

L'opera del Canale e la sua futura esercitazione ha offerto occasione alla manifestazione delle opinioni più contraddittorie ed esagerate. Alcuni affermano che tutto il commercio delle Indie, della Cina, del Giappone e dei mari Australi, aperto il Canale deve volgere al Mar Rosso; altri dicono (invero questi malinconici sono ben pochi) che eccettuati i piroscafi, il grosso del traffico proseguirà a varcare il Capo di Buona Speranza e pronosticano al Canale di Suez le sorti di quello di Neaco, prevedendo dispendi di manutenzione così forti che non possano essere compensati dai bastimenti che vi transiterebbero. Ma assai più grande di quello degli scettici, è oggi il numero degli iperbolici visionari, che veggono il Canale di Suez destinato a raccogliere la completa eredità della deserta via del Capo di Buona Speranza.

Ci piace, a proposito di questi esageratori che scambiano i fantasmi della loro immaginazione, colla realtà delle cose, ricordare ciò che il Torelli diceva, ragionando del Canale dell'Istmo, nella sua lodata opera sull'avvenire del commercio europeo: « Una vera sventura, scriveva il dotto Senatore, per questo grande progetto, si è di prestarsi troppo alla poesia; è un'opera colossale che colpisce l'immaginazione, e siccome di questa vi è grande dovizia più assai che di solida scienza, siccome è più facile svolgere idee e far calcoli ipotetici, che confrontar cifre, pesar circostanze di fatto e stabilir confronti; ne venne che una falange di uomini di vivace immaginazione si credettero d'un tratto convertiti in economisti e si fecero a descrivere con i colori della più calda fantasia gli effetti del taglio dell'Istmo. Queste descrizioni poetiche piacciono al

pubblico, che a sua volta ha più caro leggere per divertirsi che non per istudiare ».

Ma scendiamo a qualche calcolo relativo all'ammontare del commercio che si effettua per via del Capo, per indurne quale probabilmente sarà la entità di quello che, quando sia aperto il Canale, seguirà la nuova strada.

Il documento nel quale venne per la prima volta calcolato con qualche serietà il complessivo commercio dell'Asia con l'Europa, si riferisce al 1853, e si trova riportato negli *Annales du commerce exterieur* (1).

Questo commercio, è da tale documento calcolato per quell'anno di tonnellate 2,280,924. Siffatta cifra non riguarda che il commercio dell'Asia e dell'Europa, e non comprende quello fra l'America e l'Asia, nè quello effettuato per il Mar Rosso, per la Persia ed altri paesi.

Più tardi Lesseps in una polemica che ebbe nel 1856 a sostenere colla *Edimburg Review*, rifece con molta accuratezza questi calcoli, e tenendo conto della differenza fra la portata legale e la effettiva, dimostrando come la statistica provasse esservi nei traffici orientali l'aumento d'un decimo tutti gli anni, giungeva alla cifra di tonn. 6,000,000, le quali rappresentavano, secondo i computi da lui istituiti, il complessivo movimento marittimo del Mar Rosso, Isole d'Africa, nonché dei Mari dell'India e della Cina. Dopo ciò egli scendeva ad affermare che di questi 6 milioni di tonn. 3 milioni sarebbero transitati pel nuovo canale, il che non si voleva consentire dalla Rivista avversaria.

(1) Questi annali sono un' utilissima pubblicazione ufficiale che da molti anni si fa in Francia per cura del Ministero d'Agricoltura e Commercio.

Nel 1836, Simons, ministro del Re d' Olanda nominava una Commissione composta di persone autorevolissime, attribuendogli l'incarico di riferire circa gli effetti probabili del Canale di Suez sul commercio e navigazione Olandese. La relazione di questa Commissione, che costituisce uno dei documenti più gravi che si sieno pubblicati su quest' argomento, ha la data del 10 febbraio 1839.

Non è nostro intendimento riassumere le conclusioni di quell' importante rapporto, limitandoci a riferire solamente alcune cifre riguardanti l' ammontare dei commerci asiatici.

In quel rapporto si calcolava il tonnelloaggio del commercio fra l' Europa e l' India pel 1863 (epoca nella quale si supponeva sarebbesi aperto il Canale) a tonn. 3,900,000. Quello con la China a tonn. 975,000 (sempre pel 1863) e così fra l' India e China tonn. 4,875,000. Aggiungendo a queste cifre quelle relative ai commerci del Giappone, isole della Sonda, Arabia, Mar Rosso, Australia; apparisce che i 6 milioni di tonn. dei quali ragionava Lesseps, non sono punto una esagerazione.

I raffronti instituiti da Amedeo Marteau fra le molte statistiche pubblicate da varii Stati, lo inducono ad affermare che il numero dei bastimenti che oggidì transitano per il Capo sono circa 9,600 con un approssimativo tonnelloaggio di 7,300,000.

Mario Fontana, scrittore imaginoso, autore d' un' opera recentissima sul Canale di Suez, afferma che il complessivo movimento commerciale che ha luogo per il Capo può stabilirsi in tonn. 8,826,237 in misura ufficiale, che è quanto dire tonn. 11,032,796 (1) di misura effettiva.

(1) *La marine marchande à propos du percement de l'isthme de Suez*, — Paris Guillaumin et C. 1868 pag 235. È un' opera scritta con molta leggerezza, che non è punto compensata dagli annessi quadri statistici, riferiti dai volumi dell' inchiesta sulla Marina Mercantile Francese.

Ottenuta questa cifra, l'ardente impiegato della Compagnia del Canale di Suez, si fa senz'altro ad affermare che i benefici degli azionisti devono misurarsi sul passaggio di questi 11 milioni di tonnellate nel nuovo Canale.

Torelli con savia prudenza nel mentre riferisce i calcoli del Fontana, consente che solamente una metà di questo tonnellaggio possa transitare per il Mar Rosso e quindi tonnellate 3,300,000 (1). Ma Amedeo Marteau dice che per varii anni a Suez non potranno far capo più di 3 milioni di tonnellate, di bastimenti e 3,300,000 di merci e cioè tonnellate piene (2). Sebbene un tal poco esagerata, noi crediamo l'opinione del Marteau più d'ogni altra prossima al vero, dappoichè quattro milioni di tonnellate di misura e tre milioni di tonnellate piene, rappresentano il sommo che si possa per i primi anni dal Canale conseguire. Questi risultati saranno abbastanza soddisfacenti, senza che sia mestieri per consolare gli azionisti, di far brillare al loro sguardo speranze, che sarà impossibile poter per qualche tempo realizzare.

Nello intento di voler provare che tutti i bastimenti delle nazioni mediterranee passeranno necessariamente per Suez, si sono pubblicate molte tabelle nelle quali sono segnate le distanze fra Marsiglia, Genova, Trieste ecc., e Bombay, Calcutta, Ceylan tanto per la via del Capo, come per quella dell'Istmo. La generalità degli scrittori riguardava questo raffronto dalle distanze così decisivo, che senz'altro dai più si affermava che all'aprirsi del Canale i bastimenti avrebbero cessato di navigare per la via del Capo, per seguire la nuova.

(1) Quinto parallelo, pag. 43. — Lo stesso prudente riserbo mantenne il console S'oess al *meeting* di Liverpool. *Giornale dell'Istmo*, febb. 1869.

(2) Amedeo Marteau. *Le Canal de Suez, sa construction et son exploitation*. *Revue Contemporaine*, 31 Mars 1868.

La maggiore brevità sembrava infatti un argomento che non ammettesse risposta. Ma sventuratamente il calcolo della convenienza a scegliere una fra queste due direzioni, non è così facile come generalmente si crede.

Per i bastimenti che si troveranno nei porti del Mediterraneo, vi sarà quasi sempre la convenienza di giovarsi del Canale. Ma gran parte del movimento marittimo di varie nazioni mediterranee si effettua nel per conto dell'Inghilterra, ed in generale per i porti inglesi, nei quali si trasportano ragguardevoli quantità di prodotti, che giovano ad alimentare le persone e le industrie di quel gran Regno.

Dopo uno o due viaggi, un bastimento di qualche importanza, finisce sempre con far capo ai porti inglesi, dappoichè la enorme importazione della Gran Brettagna apre ogni dove un noleggio in direzione dei suoi mercati. L'Italia, il cui naviglio è prossimo a raggiungere un milione di tonnellate di staza legale, sebbene solo da poco tempo abbia incominciato a dedicarsi con qualche attività al traffico estero, già nel 1865 frequentava i porti britannici con un tonnellaggio che non è inferiore a mezzo milione e che deve oggidi superare le 800 mila tonnellate (1). La prosperità della marina mercantile italiana ebbe la sua origine nell'apertura dei porti britannici, stabilita dai trattati conchiusi con tanta sapienza e con sì grande vantaggio della Nazione, dal Conte di Cavour. Avendo cominciato da quell'epoca a porre al servizio del traffico inglese i nostri legni, abbiamo potuto conseguire dei guadagni ragguardevoli, e siccome la grande economia con cui navighiamo e la somma perizia dei nostri marini, l'eccellenza del nostro

(1) Movimento della navigazione all'estero. — Anno 1866, pag. 212.



materiale navale divenuto inappuntabile dietro le severe ma utili prescrizioni del *Veritas*, ci pose in grado di poter fare in questo ramo vittoriosa concorrenza alle altre nazioni; la navigazione dei nostri bastimenti con i porti inglesi andò sempre più crescendo, ed è a sperare che non abbia più a sminuire.

Tenuto conto di questi fatti, è evidente che per una grande quantità di nostri bastimenti, il calcolo delle distanze alla Cina ed al Giappone non potrà già farsi da Napoli, Livorno e Genova, ma da Liverpool, da Swansea, da Sunderland e da Londra, ove il più delle volte essi andranno a deporre i loro carichi. Lo stesso dee dirsi per i carichi che gli Italiani trasportano nei porti del Nord d'Europa. In tali circostanze, un capitano cui venga offerto un noleggio per le Indie ed una occasione probabile di un concatenamento di altri successivi noleggi, dovrà fare calcoli assai particolareggiati per vedere se gli conviene girare il Capo od entrare in Mediterraneo.

Prendendo per punto intermedio il Capo Lizard e Ceylan si hanno i seguenti risultati: passando pel Capo, 106 giorni di navigazione nella stagione estiva; 61 giorni pel Canale; imperocchè in mare le maggiori o minori distanze, non bastano a dare un' esatta idea della durata dei viaggi la quale dipende anzi tutto dalla direzione dei venti e delle correnti. Ma per l'Atlantico non si paga pedaggio, mentre quello richiesto dalla Compagnia del Canale può essere di tale entità da far preferire la maggiore spesa che porterebbero i 45 giorni in più che richiede il viaggio pel Capo.

Prendiamo per tipo una nave di 650 tonn. e calcoliamo che la sua spesa quotidiana ascenda a 340 fr. (1), passando pel

(1) Rapporto della Commissione Olandese.

Canale dovrà pagare, secondo dice Lesseps, una lira sterlina alla tonnellata fra pedaggio e rimorchio, o lire 30 come asseverano altri, comprendendovi le spese di ancoraggio nei due porti, di ormeggio, tangente per le persone di equipaggio ed altre accessorie. A 30 L. la tonn., questo bastimento verrebbe a pagare L. 19,500, le quali, secondo il calcolo sopra riferito, a 340 lire al giorno rappresentano la spesa che sarebbe richiesta da 57 giorni di navigazione, mentre la via di Suez non offrirebbe che il beneficio di 45 giorni.

La via del Capo verrà specialmente seguitata dai bastimenti che si trovano nei porti inglesi nella stagione invernale, e quando la nave parte in zavorra per le Indie (1). Nell'inverno i monsoni sono meno favorevoli nel golfo di Oman ed i venti contrarii rendono più lenta la navigazione del Mar Rosso; quando poi il bastimento vuoto dovrà pagare come se fosse pieno, probabilmente il pedaggio e le spese accessorie richieste pel transito del Canale annulleranno il vantaggio del minor tempo che si ha per questa via. Se poi dai porti del Nord la nave che dovrebbe andare alle Indie in zavorra, trova un carico per il Plata, non può dubitarsi che non debba proseguire pel Capo.

Dal Novembre a Marzo una parte dei bastimenti a vela, i quali sebbene vogliansi da taluni riguardare come *morituri*, rappresentano tuttora il mezzo col quale per quattro quinti si

(1) Molte volte i bastimenti liguri hanno trovato a realizzare noli abbastanza lucrosi, partendo in zavorra da Genova per Akiab, Moulmein, Rangoon ove dovevano levare un carico per Inghilterra; che se avessero dovuto pagare 20 mila lire ottenendo 45 giorni di risparmio, il loro beneficio sarebbe stato troppo ridotto.

compie il commercio marittimo (1), dovranno seguir l'antico cammino, non per ispirito *routine*, ma per savio e ponderato computo di positiva convenienza.

Questi calcoli avranno sempre maggior forza quando si tratti di andarne in porti più australi di Ceylan e quando i bastimenti riescano a ridurre le spese quotidiane di esercizio del bastimento; avranno meno efficacia quando la nave sia rivolta ad un porto a nord di Ceylan e ogniqualvolta la Compagnia riduca la tariffa del pedaggio e delle spese accessorie e dia il passaggio a prezzi molto ridotti al legno vuoto in tutto od in parte, non applicando il pedaggio che alle tonnellate piene.

I bastimenti che si troveranno nei porti del Mediterraneo, sia per avervi deposto un carico, sia perchè ad essi apparten-gano e lanciati dai cantieri, compiano il loro primo viaggio, saranno con maggiore facilità noleggiati per i porti che si trovano oltre il Canale di Suez e naturalmente avranno tutta la convenienza a seguire questa direzione, purchè le tariffe e le spese occorrenti non sieno troppo gravi.

Più difficili sono i calcoli relativi ai legni misti che si trovassero in porti inglesi e del nord d'Europa, riuscendo arduo poter preventivamente stabilire la spesa quotidiana stante le eventualità che possono dar luogo a maggiore o minore consumo di carbone.

La Commissione olandese aveva calcolato la spesa quotidiana di una nave mista di tonnellate 1600 di staza legale in

(1) L'Inghilterra, nazione che più d'altra ha dato sviluppo alla navigazione a vapore ha tonn. 850 mila di piroscafi e 5 milioni di tonn. in legni a vela. Questi, rappresentano in Francia i 910 rimpetto ai piroscafi, ma'grado la scarsa abilità che si ha in quel paese a far viaggiare inutilmente i velieri.

L. 1000. Essa impiegherebbe dalla Manica a Ceylan per il Capo 77 giorni in media e 43 per Suez. Se questa nave fosse assoggettata a L. 20 alla tonn. per il passaggio del canale pagherebbe 32 mila lire e 48,000 quando le spese fossero di L. 30 la tonnellata. Queste somme rappresenterebbero 32 o 43 giorni di navigazione e non guadagnandosi per Suez che 34 giorni, può tornare dubbiosa la convenienza di seguire dal punto sopra accennato la nuova via.

Certo, la possibilità di poter più prontamente disporre della merce, ha una grande influenza su queste determinazioni, ma non bisogna dimenticare che molti prodotti cercano avanti tutto il buon mercato, di guisa che la maggior parte delle navi seguirà la direzione che a seconda delle stagioni offrirà spese minori. Nè le burrasche che inferiscono al Capo devono entrare in queste considerazioni; le tempeste del Mar Nero e della Manica non sono mai state un ostacolo che abbia potuto influire sulle determinazioni dei Capitani, e ad ogni modo quelle che imperversano nel Golfo di Guascogna, nel Golfo di Lione e sulla costa Africana del Mediterraneo, non mancano d'essere abbastanza serie, per bilanciare quelle del Capo.

Per i piroscafi la spesa quotidiana del carbone rappresentando una somma gravissima, la via di Suez offrirà maggior convenienza, perchè ogni giorno guadagnato li sottrae ad un onere gravissimo, che risulterebbe senza dubbio maggiore per la via del Capo, di quello rappresentato dall'ammontare del pedaggio e spese accessorie pel transito nel Canale.

Tra i molti che scrissero intorno al Canale di Suez, ben pochi si son dati pensiero di esaminare i fatti, non preoccupandosi punto della circostanza che gran parte delle navi delle nazioni mediterranee deve ad ogni modo portarsi in

Inghilterra e nei porti del Nord, limitandosi semplicemente al confronto delle distanze e della diminuzione di queste, che per mezzo del Canale si conseguivano, ragionando sempre come se quella aperta nell' Istmo di Suez, dovesse essere una via gratuita e la maggior vicinanza si dovesse ottenere senza maggiore dispendio.

Tenuto poi conto dei venti che dominano nel Mar Rosso e nell' Oceano Indiano, più di una volta avverrà che i velieri potranno aver vantaggio a transitare pel Canale all' andata e seguiranno poi un' altra direzione. Anche questa ipotesi venne affatto dimenticata da coloro che calcolano il numero dei bastimenti e l' ammontare del tonnello che transiterà pel Canale. Essi parlano di andata e di ritorno, come se il commercio marittimo si effettuasse regolarmente fra il porto di origine ed un dato mercato, per poi ritornare novellamente al porto d' origine. Ma queste supposizioni che attribuiscono ai viaggi dei bastimenti i moti regolari della spola del tessitore sono contraddetti dall' esperienza.

Vi saranno bastimenti italiani che partiti da Genova probabilmente noleggiati da Inglesi, passeranno pel Canale, andranno nei mari indiani e trovando in seguito buoni noli, può darsi che continuino ad aggirarsi fra i porti Cinesi ed i Peruviani, fra quelli del Giappone e quelli dell' Australia, non ritornando in Mediterraneo se non dopo molti anni, ed anche se occorre non ritornandovi più, poichè per dare dei lucrosi profitti all' armatore non è punto necessario che la nave tocchi porti nazionali.

Molti non si fanno un' idea abbastanza esatta della necessità nei traffici mondiali, della navigazione indiretta e dei grandi lucri che essa apporta. Abituati a riguardare più ricco

quel porto in cui affluisce una maggior quantità di bastimenti non hanno un giusto concetto dei larghi guadagni che gli armatori ponno realizzare nei porti esteri e difficilmente possono persuadersi della grande importanza della navigazione indiretta e della difficile, ingegnosa, ma vantaggiosa serie di calcoli che si richiede per combinare una non interrotta concatenazione di noleggi, cercando di conseguire il risultato, di lasciare pel minor tempo possibile il bastimento privo di nolo, facendolo solo viaggiare in zavorra, quando ricchi carichi possano quanto prima con un elevato noleggio compensare quest' onere (1).

Costoro ragionando del transito pel nuovo Canale, vi parlano di bastimenti che essendovi passati all' *andata*, dovranno nuovamente transitarvi al *ritorno*. Ora questi viaggi che noi chiamiamo *a spola*, sono eccezioni, mentre i bastimenti sogliono seguire nelle loro direzioni norme ben diverse.

Per dare un' idea del modo con cui un bastimento viaggia, riferiamo la serie dei viaggi compiuti da due bastimenti di Amburgo nello spazio di pochi anni. Con questo pratico esempio e potremmo riferirne un numero indefinito, riuscirà facile a ciascuno comprendere in qual modo i bastimenti si sforzino di risolvere il grave problema del nolo di uscita, cercando

(1) Secondo la Statistica ufficiale del Regno d' Italia, appare che durante l' anno 1865 la navigazione all' estero tanto diretta che indiretta a vela ed a vapore, noverò in arrivi e partenze bastimenti 31,715 della portata complessiva di 6,050,428 tonn. In questo computo la navigazione diretta è rappresentata da 46,352 bastimenti e da 2,098,817 tonn.; e la indiretta da 45,363 bastimenti e da 3,951,611 tonn. Epperò i legni della navigazione diretta stanno a quelli della indiretta come 400 : 91, il tonnellaggio della prima specie di navigazione si proporziona con quella della seconda come 400 : 489.

di utilizzare più che è possibile il bastimento, facendolo viaggiare in zavorra in caso di assoluta necessità e solo quando torni vantaggioso per andare a levare un qualche ricco carico che compensi quest'onere con adeguato nolo.

*Movimento della nave Amburghese ELETTRICO, 1500 tonn.:*

Amburgo — Australia,  
In zavorra alle Chincas,  
Chincas — Liverpool,  
Liverpool — Australia,  
In zavorra alle Chincas,  
Chincas — Anversa.

In zavorra a Sunderland,  
Sunderland — Hong-Kong,  
In zavorra a Batavia,  
Batavia — Brema,  
Brema — Amburgo.

Sono in tutto undici viaggi determinati, da calcoli di utilità commerciale, senza ritornare al porto di partenza.

Veggasi il movimento di quest'altro :

*Bastimento Amburghese ANDREW, 800 tonn.:*

Amburgo — Australia,  
In zavorra alle Chincas,  
Chincas — Anversa,  
Anversa — Cadice,  
Cadice — Montevideo,  
In zavorra ad Akiab,  
Akiab — Anversa.

In zavorra a Sunderland,  
Sunderland — Valparaiso,  
In zavorra a Guayaquil,  
Guayaquil — Londra,  
In zavorra ad Amburgo.

Undici traversate senza calcolare l'ultima. Hanno quindi ragione gli Armatori (1) allorquando dicono, parlando di bastimenti: *pronto ritorno, piccolo beneficio*, e nella inchiesta

(1) Il *Cosmos*, magnifico legno di circa 3,000 tonnellate, appartenente ai signori Fratelli Frassinetti, da cinque o sei anni che fu varato dal cantiere di Sestri, non è più ritornato in Mediterraneo, facendo sempre i viaggi dal Pacifico in Inghilterra con carichi di guano.

marittima compiutasi or ora in Francia, giustamente il signor Harrison osservava: *che i Capitani francesi non si rendono sempre, ed abbastanza esattamente conto del vantaggio che avrebbero a portarsi in un porto estero, ove sarebbero noleggiati a condizioni migliori di quello che non troverebbero nel ritorno diretto al porto di origine* (1).

E questo è giustissimo poichè in qualsiasi più lontano porto il bastimento si trovi, l'Armatore per mezzo dei Mediatori di noleggi, veri agenti internazionali che hanno estesissime relazioni, riesce con tutta facilità ad utilizzare i suoi bastimenti.

Ma i francesi non hanno ancora compreso che ciò che ha contribuito ad ingenerare nei loro marini una tale abitudine, si fu il sistema dei dazii di bandiera, il quale li attraeva al porto nazionale, allontanandoli dall'estero, nel mentre che la concorrenza che essi si creavano, seguendo tutti pressochè eguali viaggi, attenuava i beneficii dei loro armatori.

La libertà della navigazione e l'assenza d'ogni protezionismo, ha il grande vantaggio di avvezzare gli Armatori ed i Capitani ai necessari calcoli sul giro utile da far compiere ai loro bastimenti, dai quali savii calcoli principalmente dipende il profitto dell'intrapresa marittima. La libertà fa bene a questa come a qualsivoglia altra industria.

Abbiamo voluto dire queste cose, notissime nella nostra piazza (dacchè la marina genovese fu arricchita dal commercio indiretto di economia, dando a nolo, specialmente agli inglesi i suoi bastimenti) scorgendo come esse non sieno ancora capite da quelle popolazioni non abbastanza iniziate ai partico-

(1) *Enquête sur la marine marchande de France*, vol. II, pag. 103. — Interrogatorio Harrison.



lari del commercio marittimo, e che pure spesso con molta leggerezza si fanno ad instituir calcoli e confronti in ordine ad una materia tanto ardua e complicata.

Perciò, così per l'alto prezzo del pedaggio, come eziandio per le evoluzioni del commercio marittimo, che spinge sempre i bastimenti ai porti del Nord ed in ispecie a quelli inglesi, crediamo che è follia il voler sostenere che gli 11 milioni di tonnellate che costituiscono il commercio che si effettua per il Capo, si rivolgeranno pressochè interamente al Mar Rosso. Tenuto poi conto del traffico dell'America del Nord e del Sud con le Isole della Sonda e con l'Australia, sempre più ci persuadiamo che la navigazione per il Canale non possa per i primi anni eccedere i 4 milioni di tonnellate di capacità ed i tre milioni di tonnellate effettive.

Bisogna inoltre ricordare, nel ridurre il transito probabile del Canale a questi ragionevoli limiti, il fatto incontrastabile della concorrenza che faranno le ferrovie egiziane, le quali, cessando l'attuale monopolio dei trasporti (poichè non si potrebbe sostenere, che sia stato scosso dall'iniziato servizio del transito) saranno nella necessità di prestare un più regolare e meno costoso servizio, per indurre il commercio a valersene. Che se le amministrazioni egiziane non sapranno convenientemente esercitarle, non mancheranno gli speculatori i quali ne assumeranno l'esercizio per un determinato fitto, introducendo tutte quelle migliorie che allettando in ispecie i viaggiatori, i quali faranno sempre capo ad Alessandria, assicurino alle ferrovie dell'Istmo un reddito maggiore.

Queste fondate induzioni, ci persuadono di altri fatti non meno probabili. Molti bastimenti troveranno la convenienza di varcare il Canale, ma molti altri si limiteranno dall'una parte

a trasferire la merce a Suez e dall' altra ad Alessandria ed a Porto Said, senza transitare dall' un mare all' altro. Nè questo si verificherà soltanto per i legni a vela, ma eziandio per i piroscafi mercantili del Mediterraneo i quali, fatta eccezione delle linee postali sovvenzionate, non si indurranno a compiere viaggi regolari nel Mar Rosso, se non dopo che abbiano potuto saggiare la positiva convenienza, di intraprendere serdizi che richiedono impieghi di maggior capitale, stabilimento vi agenzie, aumento nella mole delle pratiche amministrative. Noi sotto questo aspetto, sapendo come nelle cose marittime non approdi l'ardire, se non quando è maritato a prudenza, non consiglieremo mai alcuna compagnia di navigazione a vapore italiana, pur preparandosi all' avvenire, ad agire per qualche tempo diversamente. Certe esperienze costose bisogna prima lasciarle fare ai più ricchi, a coloro che possono gittare somme nei tentativi. Gli Armatori che appartengono a nazioni la di cui marina a vapore è appena nascente, è meglio che per qualche tempo anzichè azzardarsi ad intraprese molto più pericolose che le burrasche del mare, si limitino ad indagare, osservare e calcolare. L' intrapresa assunta un po' più tardi, ma con dati più positivi, presenterà sicurezza maggiore di buona riuscita; ed in queste iniziative fa bene, non tanto chi fa presto, come chi procede con avvedutezza e prudenza.

Agiranno quindi ottimamente le compagnie di navigazione a vapore italiane, se nel mentre porranno mano a riformare il loro materiale ed a preparare quanto in un prossimo avvenire può essere necessario, dall' altra parte proseguiranno ad avere per loro obbiettivo Alessandria e Porto Said, consegnando le merci alla ferrovia o alla Compagnia del Canale dell' Istmo da imbarcarsi nuovamente a Suez a bordo di altri piroscafi

che forse troveranno loro convenienza di fare semplicemente gli scali del Mar Rosso e delle Indie, senza passare il Canale.

Noi crediamo che la Compagnia dell' Istmo persuasa, che l'apertura del Canale, nel mentre determinerà molti bastimenti a transitare per esso, consiglierà molti altri a far passare la sola merce, vorrà indursi a proseguire con mezzi propri e materiale più addatto dell' attuale, il servizio di transito nel Canale. Che se ciò non facesse e dichiarasse che il servizio di transito delle merci per conto della Compagnia cessa coll' apertura del Canale alla navigazione, essa rinuncierebbe ad un cospicuo guadagno che ricadrebbe a totale beneficio delle ferrovie egiziane.

Nelle indefinite combinazioni delle convenienze mercantili, avvengono fatti che ad un economista sarebbero sembrati a primo aspetto pressochè impossibili, nè si sarebbe creduto potessero coesistere e contemporaneamente verificarsi, ma che in seguito un più preciso calcolo dimostra ragionevoli e vantaggiosi. Perciò al modo istesso che abbiamo affermato, essere una manifesta absurdità che la navigazione per la via del Capo debba coll' apertura del Canale di Suez affatto cessare, crediamo poter dire che in Egitto continueranno a coesistere e funzioneranno su larga scala, la navigazione pel Canale, il servizio di transito delle merci fatto dalla Compagnia, le attuali ferrovie, altre novelle che saranno costrutte e quasi saremmo per dire proseguiranno le corse consuete, le carovane con i loro dromedarii.

Il poligono delle convenienze commerciali ha una quantità prodigiosa di lati, di guisa che riesca difficile allo sguardo anche più esercitato poterli cogliere tutti preventivamente; più tardi il fatto viene a dimostrare che l' esperienza quotidiana

dell'uomo pratico, ha saputo ravvisare una qualche particolarità, per cui un mezzo che pareva disadatto, si ravvisa per molti prodotti, tuttora opportuno.

Queste riflessioni avrebbero dovuto fare coloro i quali trascinati dalla considerazione della grande importanza che ha preso nel nostro secolo il vapore, esagerando il principio giustissimo che la regolare navigazione per mezzo di piroscafi, è uno dei più indeclinabili bisogni di una nazione, hanno senz'altro pronunciato essere la vela destinata a perire. Noi caldi partigiani della navigazione a vapore, che vorremmo in ogni modo veder estesa, combatteremo a suo tempo certi pronunciati, i quali essendo falsi perchè esagerati, non possono che apportare equivoci ed irragionevoli determinazioni.

## § 2.

**SOMMARIO.** — Condizioni stabilite per la navigazione del Canale di Suez  
— L'esercizio, la manutenzione, il reddito.

Approssimandosi l'epoca in cui il Canale di Suez sarà aperto alla navigazione, Ferdinando di Lesseps senti la necessità di risolvere alcuni problemi che presentava la sua esercitazione. A tale scopo egli nominava il 16 ottobre 1868 una commissione composta di persone autorevoli alla quale sottoponeva una serie di quesiti (*questionnaire*) di molto rilievo per ciò che concerne il transito.

Senza che riferiamo queste domande e la risposta che ad esse venne fatta, diremo soltanto in brevi parole le massime

che si sono adottate, come quelle che devono regolare la navigazione del Canale.

I piroscafi potranno traversare il Canale facendo uso del loro propulsore e procedendo con una velocità media di 10 chilometri l'ora, passando così da un mare all'altro in sedici ore.

I bastimenti a vela d'un tonnellaggio superiore alle tonnellate 50, saranno rimorchiati a loro spese con una velocità media da 6 o 7 chilometri, effettuando il passaggio in 23 o in 27 ore. Saranno esenti dall'obbligo del rimorchio i legni a vela inferiori a 50 tonnellate.

Si permetterà ai bastimenti, quando la necessità lo esiga, di incrociarsi; a tale scopo si creeranno dieci grandi stazioni lungo la linea del Canale.

Ogni bastimento a vela ed a vapore dovrà ricevere a bordo un pilota della Compagnia. La navigazione avrà luogo anche nella notte e quindi il Canale ed i laghi saranno convenientemente illuminati. Quanto al tonnellaggio che deve servire di base alla percezione dei diritti, fino a tanto che non verrà stabilito il tipo internazionale unico ed uguale di stazatura, si adotterà quello segnato nelle carte di bordo di ciascun bastimento.

Rimaneva la questione della tariffa; ma sfortunatamente la commissione non si volle ancora pronunciare su questo punto delicato, e pur tanto necessario per istituire gli opportuni calcoli.

A termini dell'atto di concessione dell'opera del Canale, la Compagnia deve pubblicare le sue tariffe tre mesi prima dell'apertura. Queste contengono due parti distinte. L'una riguarda il diritto fisso, 10 fr. per tonn. e 10 fr. per ogni

persona; l'altra diritti ancora incerti, che riguardano tasse di passaggio nei porti e Canale, ancoraggio, rimorchio, ecc., le quali sono affatto distinte dal diritto speciale di navigazione. Ora se teniamo per vero quanto è scritto nel *Giornale dell'Istmo di Suez* del 15 gennaio, pag. 29, Lesseps calcolerebbe di far pagare a ciascun bastimento una lira sterlina alla tonnellata. Se a questo si aggiungono le spese di ormeggio nei due porti, quelle pagate dai passeggeri, oltre alle piccole spese che è impossibile preveder tutte in località ove la Sanità e la Dogana avrà pure le sue pretese di visita, è chiaro che la spesa complessiva da noi presupposta in lire 30 non si ravviserà esagerata. Solamente quando avremo su questo punto maggiori schiarimenti, non solo dalla pubblicazione delle tariffe, ma dalle relazioni e resoconti dei Capitani che abbiano attraversato l'Istmo co' loro bastimenti, ci indurremo a credere che tali spese possano essere minori.

Bisogna a questo riguardo ritenere, che le spese di esercizio del Canale saranno gravissime e pensiamo essere abbastanza correnti, se ammettiamo che esse ascenderanno ad un 30 0/0 del reddito brutto, come suole normalmente verificarsi in ogni impresa di trasporti più di questa, note ed accertate nei loro particolari, e come accade appunto per le ferrovie.

Inoltre la compagnia dovrà incontrare grave dispendio per manutenzione del fondo ed argini del canale (i quali, tutti convengono devono soffrire assai dal moto delle onde agitate dai piroscafi), manutenzione delle gittate di Porto Said e di Suez nonchè del fondo relativo. Non sono queste difficoltà insuperabili come le rappresentavano alcuni nemici dell'impresa, ma sono senza alcun dubbio elementi di spese ragguardevoli. L'illuminazione deve cagionare un forte dispendio e il rimorchio

richiede un materiale nautico di grande entità e di rapido ammortizzo. Il personale tecnico ed amministrativo, nonchè quello di guardiani, navicellai, piloti ed operai d'ogni fatta costituirà una piccola armata.

Certo il traffico pagherà tutte queste spese e col tempo darà anche discreti profitti agli azionisti; ma è bene non illudere soverchiamente con vane ed inattendibili promesse, così i commercianti, come i benemeriti cooperatori di quest'opera gigantesca.

## CAPITOLO IV.

### L'ITALIA E LA NAVIGAZIONE A VAPORE COLL' EGITTO E L'ORIENTE

---

#### § 4.

**SOMMARIO.** — La Circolare del Ministro Ribotty sulla navigazione a vapore. — Bisogna oramai in questo ramo uscire dal campo delle parole e delle semplici buone intenzioni. — La navigazione a vapore non può essere utilmente gerita che per *linee* e per *compagnie*. — La sovvenzione non è assolutamente necessaria anche per linee in concorrenza di altre forestiere sovvenzionate. — Convenienza di far prosperare gli elementi che si posseggono a vece di crearne dei nuovi. — Importanza di un organismo amministrativo già compiuto e di esperienze già fatte.

Il Ministro della Marina del Governo d'Italia Commendatore Ribotty, trasmetteva in data del 9 gennaio 1868 alle Camere di Commercio ed arti del regno, la seguente circolare relativa alla navigazione mercantile a vapore, in vista della prossima apertura del Canale di Suez. La riferiamo integralmente, perchè di molta importanza e perchè ci offrirà occasione ad alcune brevi osservazioni.

« Il taglio dell'istmo di Suez ed il traforo del Cenisio, sono due fatti il di cui compimento può dirsi oramai accertato ed



imminente, e codesta Camera di Commercio e d'Arti che così bene rappresenta gli interessi industriali e marittimi del suo distretto, non ha d'uopo che le si dimostri la brillante prospettiva che per la coincidenza di cotesti due grandi fatti va ad aprirsi al commercio ed alla Marina Mercantile nazionale, giacchè le è perfettamente noto, come abbia a derivarne il moltiplicarsi dei traffici cui l'Italia per la sua felice positura cotanto si presta, e perchè sa che specialmente la nostra navigazione la quale oggi è rappresentata appena da qualche nave nei mari dell'estremo Oriente potrà affluirvi numerosa e gareggiarvi colle estere marinerie come di presente avviene nei mari del levante ed in quelli dell'America del Sud.

« Prima d'ora il governo del Re provvide a preparare il commercio italiano ai nuovi destini che gli si apparecchiavano, e ne sono una riprova l'inchiesta che d'ordine del dipartimento di Agricoltura, Industria e Commercio fu aperta sul commercio orientale, i cui risultati si pubblicarono col titolo di *cenni sul commercio estero* e che furono divulgati in tutto il paese; e l'opera che per cura dello stesso Dicastero fu stampata sotto il titolo *l'Italia ed il canale di Suez*, la quale tratta acconciamente della storia dell'istmo, delle sue condizioni e delle conseguenze che avrà il suo taglio specialmente per l'Italia.

« Inoltre la visita che per iniziativa del Governo venne fatta dai rappresentanti del commercio ai lavori dell'istmo; la cattedra di lingua araba eretta in Genova per dare ai nostri marinari il modo di praticare fruttuosamente il commercio sulle rive del Mar Rosso; ed infine i vantaggiosi trattati di commercio e di navigazione non ha guari conchiusi col Giappone e colla China confermano vieppiù con quanta sollecitudine il Governo siasi fin qui adoperato allo scopo di cui si ragiona.

« Rimane però ancora a svolgersi ed a promuoversi un mezzo potente ed efficace onde la nostra Marina mercantile, prima tra le industrie, abbia in larga misura a partecipare al grande avvenire che si annunzia e perchè abbia in uno a raggiungere quel grado di grandezza e di prosperità cui è destinata.

• Questo mezzo, oltre che nelle grandi costruzioni dei bastimenti a vela, consiste senza dubbio nello incremento del navilio a vapore e nella sua applicazione ai traffici internazionali.

« Egli è sovra cosiffatto importantissimo argomento che, il sottoscritto, non appena assunto al Ministero della Marina cui la degnazione del Re si compiacque di chiamarlo, trova indispensabile di attirare l'attenzione di codesta Camera di Commercio e d'Arti.

« Nessuno v'ha che più di essa possa opportunamente far capaci i nostri armatori e commercianti marittimi della grandissima convenienza che troverebbero nelle costruzioni navali a vapore, e nel dedicarle ai traffici internazionali in mari lontani, epperò si affida il Sottoscritto che codesta Camera si adoprerà con ogni studio onde eccitarli e dirigerli a questo scopo e darà così una spinta alla iniziativa privata che è cotanto feconda di ottimi risultamenti in fatto d'industrie e di commerci.

« Il Sottoscritto sarà lieto se codesta Camera vorrà rappresentargli tutti quei bisogni di miglorie e di agevolezze che reputasse tornar utili per raggiungere l'intento che si ha in mira, ed ove il soddisfarvi non si appartenesse in tutto a questo Dicastero della Marina, lo scrivente se ne farà interprete e promotore caldissimo presso gli altri Dicasteri, e, quando ne fosse il caso, anche presso il Parlamento.

« Il Ministro — RIBOTTY »

Questa circolare, è una prova del vivo desiderio che il Governo ha di veder rifiorire i traffici orientali e la navigazione a vapore, così necessaria nell'epoca in cui viviamo; è al tempo stesso la dimostrazione più incontrastabile dell'affetto sincero e patriottico che il Ministro della Marina porta a tutte le utili istituzioni marittime della penisola.

Torna oltremodo gradito a tutti coloro che zelano il bene pubblico, vedere gli uomini che sono al potere preoccuparsi degli interessi marittimi, invitando le Camere del Regno a stimolare l'attività dei privati, affinché si inducano a soddisfare in un modo più ampio ed appropriato al grave ed urgentissimo bisogno della regolare navigazione a vapore.

Ma se i privati devono aver in tali iniziative la parte principale, non ci pare che si possa dire avere abbastanza il Governo soddisfatto al suo compito, in ordine a questa gravissima emergenza, solo perchè esso ha conchiuso i trattati col Giappone e con la China, perchè ha fatto pubblicare due operette sul Canale dell'Istmo e perchè ha istituito in Genova una cattedra di lingua araba.

Per quanto si possa essere fautori del sistema che riguarda come pericolosa l'intromissione governativa nella esercitazione delle industrie, non si può non convenire che trattandosi di un ramo di navigazione necessario al paese e destinato ad assicurare l'avvenire del commercio internazionale, in cui noi in confronto alle nazioni estere segniamo i primi passi, quando il Governo si limitasse a *raccomandare* lo svolgimento di questo naviglio e ad appoggiare con semplici parole queste difficili intraprese, esso ricorrerebbe ad un mezzo a parer nostro assolutamente inadeguato.

Noi siamo ben lontani dal volere dubitare delle buone

intenzioni del Ministro della Marina, che anzi crediamo da sua parte dispostissimo quando si tratti di contribuire a dotar l'Italia d'una più estesa navigazione a vapore, ad adottare quelle misure che senza soverchio aggravio dell'erario, consentano di cooperare efficacemente a svolgere questo importante interesse nazionale; ma è evidente che le buone parole, gli incoraggiamenti non bastano, laddove le compagnie estere ricevono dai loro governi larghi sussidi ed ogni maniera di aiuti positivi.

Non per questo opiniamo che assolutamente si debba ricorrere a vere sovvenzioni ad un tanto la lega, principio che venne già riconosciuto necessario dal Governo e dal Parlamento, per quelle facili e pronte comunicazioni marittime fra i vari porti d'Italia, che furono riguardate ed erano un alto interesse politico, fino a tanto che non erano ancora compiute le ferrovie adriatiche e mediterranee. Ora l'importanza di queste comunicazioni, fatta però eccezione di quelle che collegano il continente italiano alle sue isole, ha scemato di molto e le ragioni che avevano indotto a sovvenzionare le linee costiere della penisola, sono per avventura meno potenti, di quello che nol fossero nell'epoca in cui esse furono stabilite. Ma per contro sorge sempre più grave ed urgente la necessità di linee internazionali e sopra tutto di quelle che mirano ai mercati che il canale di Suez avvicina e rende maggiormente importanti.

Riconoscendo che le condizioni del nostro bilancio non sono tali da consentire gravi sacrifici, dobbiamo pure ammettere che il Governo anche senza dare sovvenzioni, può, facendosi centro di opportune combinazioni, aiutare le iniziative individuali e spingere le compagnie italiane a mettersi in posizione di rinnovare in tutto od in parte il loro materiale nautico

e meccanico, senza di che non vi è speranza di poter fare utile e durevole concorrenza agli esteri e di poter ricavare dalle comunicazioni con l'Egitto, il Mar Rosso e le Indie, quei compensi che valgono a dare un qualche reale beneficio.

Poichè non bisogna credere, che i piroscafi i quali al postutto altro non sono che la prosecuzione delle ferrovie sulle onde, possano essere fonte di larghi proventi, quando non godano di una sovvenzione governativa. — Intraprese d'utilità pubblica, vantaggiano in generale più assai la produzione e le popolazioni, che non coloro che le esercitano. Quando sieno ben regolate e posseggano un materiale *nuovo* ed *adatto* ai viaggi che si vogliono eseguire ed ai bisogni commerciali che si ha in animo di soddisfare, daranno quei normali profitti che si sogliono trovare in qualsiasi altra industria; ma son tanto grandi in questa le spese, che anche i più arditi si scoraggiano, e solo i più pratici e cogniti per lunga esperienza delle particolarità di questo ramo, sono in grado di poter navigare senza sussidio, realizzando guadagni. Ma per conseguire un cosiffatto importantissimo risultato, torna inutile raccomandare genericamente la costruzione di battelli a vapore, dappoichè è vano sperare che gli armatori possano fabbricarsene ed esercirne uno o due ciascheduno, con capitale e gerenza individuale, come si suole fare pei legni a vela.

La navigazione a vapore non si può utilmente esercire che per mezzo di Compagnie, le quali posseggano battelli in buon dato, di guisa che anche quando non vi sia sovvenzione né obbligo imposto da parte del Governo di partenze a giorno fisso e di una celerità determinata, possano nondimeno mantenere in certe direzioni una periodicità abbastanza regolare.

Nel modo istesso che tornerebbe ridicolo il supposto che

una ferrovia potesse costruirsi ed esercitarsi da un individuo, non lo è meno, fatte le dovute proporzioni, l'ipotesi dei piroscafi individuali. La navigazione a vapore procede per certe determinate direzioni, con norme, con metodi per cui si vengano a costituire le così dette *linee*; senza di che essa non aderebbe al suo scopo. Ma una linea di piroscafi richiede molti bastimenti costosissimi, richiede un complesso assai ragguardevole di interessi, i quali non possono essere radunati e stretti insieme se non per mezzo del vincolo sociale. Non si può quindi parlare di *linee* di navigazione a vapore senza supporre che esse siano gerite da *Compagnie*, le quali escludono quell'azione individuale, che è invece naturale e facilissima nella navigazione a vela, sebbene spesso anche in quella la associazione figuri nel vincolo sociale che lega i carattisti.

Stabilito che le vere *linee* di navigazione a vapore non possono essere gerite che da potenti *Compagnie*, è necessario fissare un altro principio che qualsiasi uomo di buon senso dovrà riconoscere della più volgare verità ed utilità.

In fatto di navigazione a vapore, l'esperienza posseduta dalle compagnie che già per molti anni funzionarono lodevolmente, costituisce un tesoro preziosissimo, che bisogna conservare ed accrescere, prevenendo ogni qualsiasi fatto che potesse attenuarlo e disperderlo. Sono così numerose, importanti, svariate le cognizioni commerciali, nautiche, meccaniche, amministrative che si debbono possedere da coloro che dirigono una Compagnia di navigazione a vapore, che esse non possono improvvisarsi, nè tampoco apprendersi sui libri.

La esperienza val scienza; ma in nessun ramo di affari questa massima si dimostra di incontrastabile verità, quanto in tema di navigazione a vapore e della direzione di una

Compagnia che si proponga l'esercizio di essa. L'esistere da vari anni, è già per una Compagnia una specie di sovvenzione, perchè ogni giorno di esercitazione porta con sé lo studio di problemi ardui se nuovi, facili ed esplicabili se preceduti dal risolvimento di molti altri analoghi.

Inoltre una delle cose più difficili ad organizzarsi, si è una amministrazione saggia, previdente, oculata, un personale onesto, abile, avveduto. Il personale di una Compagnia di navigazione a vapore non si improvvisa e ciò neppure con le più larghe spese si può di primo slancio conseguire. Con dei vistosi capitali e delle cognizioni appropriate, un buon direttore può dotare la sua Compagnia di un materiale sotto ogni riguardo eccellente; ma questi capitali non possono procurare di pianta un personale amministrativo e nautico, il quale ripartendosi le varie funzioni, agisca con prontezza, con azione sicura e contemporanea. Questo non si ottiene che col tempo, purgando successivamente l'amministrazione degli elementi meno abili, rendendo sempre maggiormente periti nel loro ramo gli operosi destinandoli sempre a quella speciale funzione, per cui hanno una speciale attitudine.

Risulta da questo, che se il Governo ha veramente, come non ne abbiamo dubbio, ferma intenzione di far prosperare la navigazione a vapore, deve lasciare da banda le fallaci idee di coloro che suppongono, si possa questo ramo esercitare col sistema individuale a vece del sociale; deve inoltre se di ciò si persuade, non preoccuparsi del creare nuove compagnie, stimolando la nascita di enti rachitici ed etici, ma bensì di migliorare le compagnie già esistenti, cercando di aiutarle, di migliorarne la condizione, di facilitare le combinazioni che esse potessero per avventura aver mestieri di stringere; pre-

stare insomma tutti quegli utili servizi i quali giovino ad utilizzare i buoni elementi di sperienza e di organamento che già dal paese si posseggono.

Se il Governo è convinto, che la navigazione a vapore che ha tanta efficacia sullo svolgimento morale ed economico d'un paese, è ad un tempo un ramo di speculazione commerciale ed un grande interesse nazionale, non potrebbe limitarsi a considerarla platonicamente soltanto sotto il primo aspetto. E che questo sia un interesse nazionale, lo provano i milioni che vi impiegano i vari Stati per sovvenzioni, e il fatto istesso del Governo Italiano, che sussidia parecchie linee, conferma quanto noi a questo riguardo affermiamo.

Se quindi è questo un alto interesse nazionale, riconosciuto come tale dalle leggi del Parlamento e da tutti quanti gli individui che hanno qualche cognizione economica, torna inutile spendere parole a chiarirne l'importanza, e tutto si risolve nello studio dei mezzi per convenientemente svolgerlo, estenderlo, fortificarlo. Questo studio però sarebbe peggio che vano, quando l'opera del Governo si limitasse ad un fervorino alle Camere di Commercio, una raccomandazione agli armatori, senza il corredo di un complesso di fatti e di misure pratiche che dimostrino la sua positiva volontà di uscire dal campo delle vaghe aspirazioni e delle buone intenzioni.

In tal caso è conforme a saviezza, per le ragioni che abbiamo or ora accennate, non tanto il procurare la creazione del nuovo, quanto il rafforzamento, il rinnovamento e l'estensione dell'antico, senza di che i nuovi elementi cui si intendesse dar vita, privi di quella esperienza che solo può dare una lunga pratica, faranno forse tanta concorrenza che basti a rovinare le compagnie che esistono, ma non sapranno avere



nè la forza, nè le cognizioni per sostituirsi ad esse e dopo poco tempo, finirebbero con incontrare la medesima sorte di quelle Compagnie, che essi avrebbero contribuito a precipitare.

Egli è certo, per confermare le nostre parole con un pratico ricordo, che se invece di creare sulla nostra piazza una nuova società transatlantica, si fosse in altr' epoca cercato di affidare questa linea a persone cognite della partita, le quali avessero fatta a tempo debito una savia scelta del materiale adatto ai viaggi che si volevano intraprendere, non si avrebbe avuto lo scandalo ed il danno di veder malamente sciupati gli interessi degli azionisti, tradite le speranze del Governo e scoraggiati i capitalisti dal prendere parte ad intraprese di navigazione a vapore.

Se il Governo nutre, come vogliamo sperare, delle buone ed efficaci intenzioni, non rinnovi ora l' errore nel quale già si cadde una volta e cerchi piuttosto di rafforzare gli elementi che il paese possiede, anzichè andarne in cerca di nuovi i quali, ove per difetto di esperienza e di cognizioni, precipitassero, spargerebbero un malefico influsso su tutte le intraprese di navigazione a vapore, ed allora questo ramo di attività internazionale, che bisogna per la grandezza economica del paese rendere vigoroso e potente, verrebbe ad essere sempre maggiormente abbattuto ed indebolito.

§ 2.

**SOMMARIO.** — La linea di Brindisi. — Le comunicazioni fra l'Egitto e l'Adriatico; contrattempi del commercio veneto. — La Compagnia Rubattino di Genova e le comunicazioni fra l'Egitto ed i porti del Mediterraneo. — Statistica dei trasporti compiuti da questa Compagnia. — Genova e la sua Camera di Commercio. — Meta cui deve tendere l'Italia.

Le linee sovvenzionate per l'Egitto sono attualmente quattro. L'Italiana, da Brindisi (Adriatico-Orientale); l'Austriaca, da Trieste (*Lloyd*); l'Inglese, (Peninsulare ed Orientale); e la Francese (Messagerie Imperiali) da Marsiglia.

La prima venne, or fanno parecchi anni, stabilita in seguito a calcoli poco esatti che facevano supporre, dovesse il commercio Italiano ed internazionale far capo a Brindisi, lasciando a parte le principali piazze commerciali italiane. Essa cagiona gravi sacrifici allo Stato, senza apportare una adeguata utilità alla produzione ed al traffico della penisola, scopo principale per cui le linee di piroscafi vogliono essere istituite. Se si fossero lasciate andare le cose, come la inesperienza di uomini politici le avevano ordinate, Venezia e Genova, l'Adriatico ed il Mediterraneo, sarebbero tuttora prive di regolari comunicazioni a vapore con l'Egitto.

Indarno persone versatissime nei particolari del commercio fecero sentire che la supposizione del traffico concentrato a Brindisi era un'ubbia (1), come da essi si ripeté che la quistione

(1) Si veggano in ispecie i rapporti scritti intorno alle probabili conseguenze dell'apertura dell'Istmo di Suez dai signori Millo e Barabino — Boccardo e Patrone, e da vari altri delegati delle Camere di commercio.

del transito della valigia delle Indie, è di importanza affatto secondaria. Ma gli uomini che in allora stavano al Governo non vollero prestare orecchio ai consigli delle persone più competenti e forti somme vennero impiegate, tanto ai lavori del porto, come alle sovvenzioni della linea di piroscafi, dei quali quella piazza si volle senza alcuna seria ragione dotare.

Quali vantaggiosi risultati ebbe sino a questi momenti l'Italia da cotesta linea? I fatti lo dimostrano meglio che qualsiasi parola. Ma l'esperienza non pare che giovi, poichè ora si ha la fantasmagoria della valigia delle Indie. La quale sbarcando a Brindisi porterà, non vi è dubbio, un qualche vantaggio, ma questo non sarà sicuramente di quella entità, che taluni si immaginano, nè ad ogni modo tale, da consigliare al Governo ed a Società private gravi spese, per opere che gli Inglesi sarebbero lieti di veder costrutte con denaro italiano.

Ciò che arricchisce i paesi, è mestieri che i brindisiani se lo rammentino, sono i commerci che stimolano la produzione nazionale o presentano alle popolazioni elementi maggiori di ricchezza e maggiori soddisfazioni. Ma lo sbarco ad ogni settimana di 20 o 30 casse che con somma rapidità sono caricate sui vagoni e subito trasportate a grande velocità dalla ferrovia; l'arrivo e partenza di qualche migliaio di passeggeri non si capisce perchè debba riguardarsi come una fonte copiosa di ricchezza. Se la valigia delle Indie non ha arricchito nè Marsiglia, nè Calais, nè Dover, non si vede come debba arricchire Brindisi (1).

(1) Non è difficile che gli Inglesi usufruttuando la bonarietà degli Italiani, e profittando del loro *engouement* ad avere la desiderata valigia ad ogni costo, riescano a fare col Governo e con le Meridionali delle convenzioni, che obbligando a convogli rapidi e diretti, ci facciano sottostare ad oneri che assorbiscano tutti i benefici dell'esercizio. *Caveant consules*, poichè questo è proprio il caso dire: *latet anquis in erba*.

Così sventuratamente gl'Italiani proseguono ad occuparsi con grande calore delle cose di minore importanza, attribuendone loro per insipienza ed inesperienza una gradissima, lasciando intanto da parte lo studio di quelle ben più gravi e positive.

Ritenuto che il supremo bisogno del paese, si è quello di dotare le costiere dell'Adriatico e principalmente i porti di Bari, Ancona e Venezia, come dall'altra parte Messina, Napoli, Livorno, Genova di appropriati piroscafi nazionali, che colleghino i più ragguardevoli mercati della penisola coll'Egitto, scendiamo ad esaminare quello che a questo riguardo si è di già cominciato a fare.

Venezia dopo aver tentato indarno di indurre il Governo ad attribuire un qualche sussidio ad una linea di piroscafi la quale facesse capo al suo porto, dopo aver aperto trattative con le Azizie del Vicerè d'Egitto, si sobbarcò all'onere di una sovvenzione che paga alla Società Adriatico-Orientale. Ma nell'epoca in cui essa, con la cooperazione della Provincia e di molti corpi morali, strinse con questa Società il contratto di sovvenzione, il suo commercio era tuttavia strozzato nelle dure strettoie che i commercianti triestini calorosamente favoriti dal Governo Imperiale, avevano saputo abilmente crearle con le tariffe ferroviarie delle linee di Comorns ad Inspruk ed oltre. Per mezzo di queste tariffe, Trieste veniva ad essere più vicina a Verona di quello che nol fosse Venezia, tanto è vero che le distanze chilometriche poco influiscono sugli avviamenti del commercio! Più tardi, grazie alla persistenza del Prefetto Torelli, allo zelo della Camera di Commercio e del Consiglio Provinciale, collegi composti d'uomini di grande patriottismo, nonchè alla unione compatta ed esemplare della Deputazione Veneta, queste e molte altre ano-

malie ferroviarie e doganali, cessarono. Ma mentre già Venezia cominciava a sentirne vantaggio, l'Austria abbassando le tariffe della ferrovia da Trieste e mantenendo alte quelle del Brennero (da Peri a Kufstein), impedì che il traffico coll' Egitto potesse effettuarsi per questa via.

È vero che una cosiffatta condizione di cose non può durare a lungo, ma intanto una piazza come Venezia che fonda sino ad ora tutte le sue speranze sul transito, si vide gravemente danneggiata da una tariffa che rendeva fra le altre cose impossibile il transito dei cotone di Egitto, e rese pressochè privo di alcun utile frutto, l'onere della sovvenzione largita (1).

Ma appena le cose saranno rientrate nella loro condizione naturale e l'Austria si persuaderà che è vera follia, danneggiare la sua magnifica arteria commerciale del Brennero, per favorire Trieste; il commercio fra l' Egitto e Venezia prenderà un grande impulso, il che noi desideriamo vivamente per la prosperità della nostra sorella. Venezia deve quindi pensare a dare sviluppo alle linee di navigazione a vapore, scegliendo fra i vari tipi dei bastimenti, quelli che si ravvisano più adatti alla specialità commerciale alla quale quel porto intende sopperire.

Ci duole che la rapidità con la quale venne concepito ed eseguito questo nostro scritto, non ci abbia lasciato tempo a

(1) Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 25 gennaio 1869:

« Una rispettabile ditta commerciale di Venezia ottenne per favore speciale dalla Südbahn una lieve diminuzione nella tariffa da Peri a Kufstein pel trasporto dei cotone provenienti da Alessandria d' Egitto. E questa lieve diminuzione è stata così efficace (tanto è delicata la sensibilità della linea del Brennero) che da parecchie settimane arrivano a Venezia continuamente balle di cotone pel Brennero, e non basta a tanto lavoro, in Alessandria il vapore della Compagnia Adriatico-orientale, onde gli viene in sussidio il Lloyd austriaco ».

procurarci una nota delle merci trasportate a Venezia dalla compagnia Adriatica-Orientale, da e per l'Egitto, poichè avremmo potuto dedurne sovra quali elementi questo commercio potrà nell'avvenire maggiormente calcolare (1).

Quantunque Genova non abbia vicina come Venezia una facile comunicazione transalpina, che la ponga in diretta comunicazione con i mercati dell' Europa centrale, fu sotto un altro aspetto più fortunata. Senza che Governo od altre autorità vi si immischiassero, senza che si votasse dal Comune o dalla Provincia sussidio di sorta, la Compagnia dei piroscafi nazionali

(1) Riferiamo alcuni recenti manifesti di due piroscafi della Adriatico-Orientale, per daro un'idea delle merci che si importano e si esportano da Venezia, dolenti di non possedere documenti più completi.

**Arrivo** (Venezia 22 gennaio 1869).

Piroscavo *Cairo*, capit. L. Pacciotti.

*Passeggieri*: N. 15.

*Merci*. — N. 12 ballo cotone, 40 balle cotone, 85 balle cotone, 4 cassetta con un quadro, 49 balle cotone, 4 gruppo d'oro.

**Partenza** (da Venezia 23 gennaio).

Piroscavo *Principe Carignano*, capit. R. Ferroni.

*Passeggieri*: N. 12.

*Merci*. — 40 sacchi riso, 4 barili formaggio, 2 ceste formaggio, 2 casse lardo, 4 cassa perle, 4 pacco campioni, 5 casse vetrami, 2 pacchi carta, 47 botti burro, 28 barili conterie, 25 casse conterie, 4 cassa libri, 10 casse frutta, 3 barili formaggio, 1 palla panno, 4 cassa oggetti diversi, 4 pacco campioni, 1 pietra marmo, 43 casse vini in bottiglie, 3 bale stoppa, 4 sacco fagioli, 4 barili burro, 3 barili formaggio, 3 legacci cerchi da tamiso, 45 colli frutta, 131 colli frutta, 25 casse peri, 20 sacchi castagne, 46 colli carta, 5 sacchi mergaschi, 40 sacchi riso, 4 pacco carte contabili, 4 cassetta oggetti di conchiglio, 400 ponti abete, 50 palancole, 250 tavole abete, 400 morali abete.

**R. RUBATTINO E COMP.**, che esercita la linea dei postali colla Sardegna e con Tunisi, ha nello scorso luglio inaugurato una nuova linea fra Genova, Livorno, Napoli, Messina, Catania, Malta ed Alessandria d' Egitto.

Se dobbiamo francamente esprimere la prima impressione che fece sul pubblico l'annuncio di questa intrapresa, diremo che parve piuttosto un tentativo generoso, che non una determinazione ponderata. La stampa accolse con unanime plauso la coraggiosa iniziativa, ma agli uomini di affari sembrò a primo aspetto un tantino azzardata.

Lo stesso Prefetto Sen. Torelli che suole salutare con gioia ogni fatto che valga ad accrescere le relazioni fra l'Italia e l'Egitto, scriveva « I fogli pubblici hanno recato l'annuncio di un altro servizio regolare che fu stabilito ed ebbe principio col 15 corrente luglio fra Genova e l'Egitto dalla Compagnia Rubattino. Ritengo che lo farà dietro un piano prestabilito, con esito se non certo ed assicurato in prevenzione, almeno probabile, sì che possa chiamarsi coraggio giustificato » (1). Un'altra Compagnia che aveva intrapreso questa linea, dopo un solo viaggio cessò. Ma la Compagnia Rubattino, se da principio dovette sottostare, come è naturale, a forti sacrifici, vide mano mano che le relazioni si andavano stabilendo e che il nuovo servizio procedeva, gli affari svilupparsi gradatamente e gli aggravi essere attenuati da quantità sempre crescenti di merce. Da otto mesi che questo servizio non sovvenzionato venne intrapreso, esso funziona regolarmente, apportando a Genova ed all'Italia in genere, beneficii non lievi. Questa linea infatti liberò tutti i porti italiani del Mediterraneo dall'umiliante e

(1) Quinto parallelo, pag. 42.

gravosa necessità di ricevere o dover consegnare le merci per trasbordo a Marsiglia sui piroscafi francesi (1), e presentando tariffe assai moderate, valse a svegliare un commercio, che è destinato a divenire in pochi anni della più grande importanza. (*Vedi Allegato C.*)

Inoltre in seguito a convenzioni strette fra la Compagnia Rubattino e la Società *Bombay, Bengal Steam Ship*, diretta dai signori Tod-Rathbone, venne ordinato in tal guisa il servizio di transito in Egitto e di imbarco sui piroscafi di questa Compagnia, che dai porti Italiani si può spedire, per mezzo dei piroscafi nazionali qualsiasi merce per Aden, Bombay, Point-de-Galles, con tutta prontezza ed economia. Ugualmente in forza di queste combinazioni i piroscafi Rubattino ricevono le merci dirette ai varii porti Italiani che provengono dall'India e dal Mar Rosso per mezzo dei piroscafi della Compagnia Inglese. Lo speditore Italiano tratta con la Compagnia nazionale e sa che senz'altro questa deve esserle garante di far pervenire le merci consegnatele a Bombay ed a Ceylan; ugualmente se il negoziante Italiano avrà fatto dar ordine agli speditori di Bombay di affidare alla Compagnia Inglese sovra indicata, la merce che attende di colà, egli la riceverà con tutta prontezza (32 giorni da Bombay a Genova) con questo mezzo diretto. I caricatori speditori non hanno nessuna spesa più grave, nessuna formalità maggiore da eseguire di quello che se trattassero con un' unica Compagnia. Essi firmano un solo esemplare di polizza fatto a nome delle due Compagnie che esercitano l'*United Service*. Questo organismo è benissimo

(1) Mentre, come abbiamo veduto, Marsiglia ha 44 partenze di piroscafi per l'Egitto ad ogni mese, Genova, Livorno, Napoli, Messina non ne avevano, prima del 45 luglio 1868, veruna.



inteso, e nel mentre toglie ogni qualunque fastidio al negoziante che volesse mandare o dovesse ricevere merci da e per i paesi oltre il Mar Rosso, assicura in forza di regolari convenzioni un servizio perfettamente regolare, qual potrebbe essere prestato da due Compagnie di ferrovie, che nel punto ove le loro linee si congiungono hanno stabilito un esercizio misto che escluda ogni ritardo ed interruzione.

Anche dopo aperto il Canale marittimo, non è improbabile che questi servizi uniti, trovino ancor per qualche tempo convenienza a funzionare, senza che i piroscafi che lo compiono abbiano a navigare in quello. Per determinare questa convenienza basterà che le spese di passaggio pel Canale sieno superiori a quelle che si avrebbero pel transito in ferrovia.

Ecco ora alcuni documenti che abbiamo ottenuti dalla gentilezza del Signor Rubattino. Essi ci parvero di un grande interesse e noi invitiamo i nostri lettori ed in ispecie gli uomini di affari, a volerli far tema delle loro serie considerazioni.

Il primo di questi documenti riguarda l'esportazione dell'Italia per l'Egitto dal 15 luglio al 31 dicembre 1868. Esso è del tenore seguente :

**Quadro riassuntivo** delle Esportazioni di Merci dai  
Porti d' Italia per l' Egitto ed oltre coi Vapori della  
Compagnia R. RUBATTINO E C. dal 15 Luglio al 31  
Dicembre 1868 (viaggi 11 d'andata).

QUALITÀ DELLA MERCE	DESTINAZIONI	VALORE	TOTALE
		<i>Lire It.</i>	
Corallo . . . . .	Alessan. d'Eg.	121,150	
» . . . . .	Bombay . . . . .	60,000	
» . . . . .	Calcutta . . . . .	200,000	
» . . . . .	Madras . . . . .	24,000	<i>Lire It.</i>
			<b>405,150</b>
Seterie . . . . .	Alessan. d'Eg.	13,900	43,900
Bigioterie . . . . .	» . . . . .	8,000	8,000
Perle . . . . .	» . . . . .	2,000	2,000
Ambra . . . . .	» . . . . .	83,500	83,500
Oro ed Argento momentato . . . . .	» . . . . .	80,270	80,370
			<b>592,920</b>
			<b>PESO</b>
Paste, Farine e Riso . . . . .	Alessandria d'Egitto K.		<b>255,558</b>
Mobili, Letti di ferro ecc. . . . .	» . . . . .		99,290
Marmi lavorati ed in lastre, Terraglie . . . . .	» . . . . .		86,216
Vini del Piemonte, Alcool e Liquori . . . . .	» . . . . .		75,307
Formaggi e Salumi . . . . .	» . . . . .		68,072
Manifatt. e vestiti, tappeti, stoffe div. . . . .	» . . . . .		40,498
Biacca . . . . .	» . . . . .		29,907
Carta . . . . .	» . . . . .		23,839
Petrolio . . . . .	» . . . . .		58,370
Olio d'Oliva . . . . .	» . . . . .		92,496
Cuoi lavorati . . . . .	» . . . . .		494
Cordami . . . . .	» . . . . .		50,928
Fieno e Paglia . . . . .	» . . . . .		7,545
Frutta secca, Castagne e Noci . . . . .	» . . . . .		3,450
Piante vive . . . . .	» . . . . .		2,832
Caltrami . . . . .	» . . . . .		4,600
Chiodi, ferro lav. e in barre, Piombo in pani. . . . .	» . . . . .		8,397
	<b>TOTALE esportazione K.</b>		<b>917,371</b>

Una riflessione nasce spontanea alla lettura di questo quadro constatando il ragguardevole valore dei coralli che le nostre piazze hanno in così breve tempo (meno d'un semestre) spedito alle Indie; ed è che se 400 mila lire di corallo vennero spedite in sul primo aprirsi di questa linea, ci è lecito sperare che l'Italia in un anno non ne esporti meno d'un milione e così si riesca in breve a svolgere ampiamente questo ricco traffico.

Gli altri oggetti calcolati a peso riguardano prodotti del nostro suolo e della nostra industria, che hanno una possibilità di espansione pressochè indefinita, da poi che trovando essi facile collocamento, siamo in grado di poterne spedire quantità ragguardevolissime. Ciò dicasi specialmente per le paste ed il riso, il quale ultimo, come ognuno sa, è assai migliore di quello delle Indie. Torna opportuno a questo riguardo osservare come l'Egitto da dopo che si è dato a coltivare largamente il cotone, ha mestieri di importare generi di alimentazione. Anche i vini, i liquori e gli olii, possono formare col tempo soggetto di forte esportazione dal nostro paese.

Passiamo ora alle importazioni.

**Quadro riassuntivo** delle Importazioni di Merci da  
Alessandria d'Egitto per Catania, Messina, Napoli,  
Livorno e Genova coi Vapori della Società R. RUBAT-  
TINO E C. dal 1.º Agosto a tutto Dicembre 1868 (viaggi  
11 di ritorno).

QUALITÀ DELLA MERCE	P E S O
Farina, Fave, Grano (Cereali) . . . . K.	55,355
Lane, Lino, e Cotoni . . . . . »	317
Effetti d'uso, Materassi, Pennacchi. . . . »	7,499
Tamarindo, Gomma, Cera, Senna, Conserve . »	45,812
Caffè e Tabacco . . . . . »	31,886
Ferro e Rame vecchio . . . . . »	53,300
Pelli . . . . . »	406,168
Stracci . . . . . »	40,665
TOTALE importazione Merci K.	318,702

Quantunque sino al prossimo Giugno pesi sulle merci im-  
portate da bastimenti Italiani nei porti francesi, un diritto  
differenziale piuttosto elevato, nondimeno, i piroscafi della  
Compagnia Rubattino hanno potuto portare in Marsiglia le se-  
guenti qualità di merci:

**Importazioni Merci da Aless. d'Egitto per Marsiglia.**

QUALITÀ DELLA MERCE	P E S O
Fave e Grano . . . . . K.	475,400
Caffè . . . . . »	4,485
Cotone . . . . . »	493,439
Totale import. merci da Aless. d'Egitto p. Marsiglia K.	670,024



ossia *media* di ogni ritorno } **Tonn. 98 merci**  
 } **N. 21 passeggeri (1).**

(1) Nel momento di porre in macchina ci vengono comunicati eziandio i quadri riassuntivi, riguardanti i 3 viaggi che ebbero luogo dal 1.º Gennaio al 2 febbraio. Li riferiamo, dolenti che ci manchi il tempo di coordinarli con i precedenti quadri.

**Quadro riassuntivo delle esportazioni di Merci dai Porti d'Italia per l'Egitto ed oltre, coi Vapori della Compagnia R. RUBATTINO E C. dal 1.º Gennaio a tutto il 1.º Febbraio 1869 (Viaggi 3 d'andata).**

QUALITÀ DELLA MERCE	DESTINAZIONI		VALORE
Corallo . . . . .	Madras . .	L.	9,000
Idem . . . . .	Ales. d'Egitto	»	26,500
Idem . . . . .	Calcutta . .	»	41,000
Oro ed argento monetato .	Ales. d'Egitto	»	9,000
	<b>TOTALE.</b>	<b>L.</b>	<b>55,500</b>
		<b>COLLI</b>	<b>PESO</b>
			<i>Kilogrammi</i>
Cotone filato rosso . . . . .	Bombay N.	6	1,388
Paste, Farine e Riso (cereali)	Aless. d'Eg. »	4067	95,524
Mobilia, Letti di ferro ecc. .	» »	877	56,307
Marmi lavorati e in lastre .	» »	46	4,510
Vini del Piemonte e Liquori.	» »	420	42,768
Formaggi e Salumi . . . . .	» »	78	5,864
Manifature, Vestiti, Tappeti, e Stoffe diverse . . . . .	» »	329	8,709
Biacca . . . . .	» »	394	42,547
Carta . . . . .	» »	499	26,144
Olio d'Oliva . . . . .	» »	230	10,740
Cuoj lavorati . . . . .	» »	6	25
Cordami . . . . .	» »	473	2,366
Frutta, Castagne, Noci. . . .	» »	407	7,806
Piante vive . . . . .	» »	54	3,064
Catrami . . . . .	» »	222	42,260
Chiodi, ferro lavorato e Piombo	» »	21	2,940
Medicinali . . . . .	» »	75	2,434
Scorza . . . . .	» »	500	25,900
	<b>Colli N.</b>	<b>4504</b>	<b>334,137</b>

Per un servizio intrapreso da poco tempo, compiuto con un materiale che non può dirsi il più adatto a questa specie di viaggi, sebbene i piroscafi destinati non sieno per costruzione, celerità e potenza secondi a quelli di qualsiasi altra Compagnia, crediamo che i risultati conseguiti sieno di tale natura da giustificare le migliori speranze.

Ma si sarà soddisfatto ai bisogni del paese, con le due

Prosegue, come si vede, in proporzioni ragguardevoli l'esportazione dei coralli, delle paste, farine e riso, delle stoffe, della biacca e comincia a comparire un nuovo prodotto, *il Cotone filato rosso per Bombay*. — Chi avrebbe pensato a questa esportazione prima che la Compagnia Rubattino stabilisse le nuove comunicazioni colle Indie? Questa esportazione si fa per conto di una Casa di Milano e va a raggiungere proporzioni vistose, essendosi dall'India date forti commissioni.

**Quadro riassuntivo delle importazioni di Merci da Alessandria d'Egitto per Messina, Napoli, Livorno, Genova coi Vapori della Compagnia R. RUBATTINO E C. dal 1.º Gennaio al 2 Febbraio 1869 (viaggi N. 5 di ritorno).**

QUALITÀ DELLA MERCE	COLLI	PESO
Farina . . . . . N.	435	K. 30,403
Lane, Lino e Cotoni . . . . . »	285	» 39,735
Effetti d'uso, Pennacchi . . . . . »	57	» 41,806
Tamarindo, Gomma, Cera, Senna, conserve, Incenso ecc. . . . . »	269	» 31,596
Caffè . . . . . »	43	» 990
Ferro e Rame vecchio . . . . . »	7	» 2,900
Pelli . . . . . »	345	» 55,782
Stracci . . . . . »	423	» 52,835
<b>TOTALE N.</b>	<b>1534</b>	<b>K. 226,049</b>

Cotone imbarcato ad Aless. d'Egitto p. Marsiglia *Balle 160. K. 45,595.*

linee di navigazione a vapore, la Adriatica e la Mediterranea per Alessandria d' Egitto, od invece non sarà il caso di dover prendere tutte le opportune provvidenze, affinchè quando la convenienza lo consigli, i piroscafi italiani possano penetrare nel Mar Rosso e far capo a Bombay? La risposta non può essere dubbiosa. In fatto di linee di piroscafi, nulla si improvvisa, come non si improvvisano le fer-

Ecco ora una distinta di Merci provenienti direttamente da Bombay per Genova.

Merci imbarcate a Bombay per Genova — *senza peso.*

Balle	602	Cotone
Casse	4	Indaco
Collo	4	Corna
Sacco	4	Semola
Balle	8	Lana
Collo	4	Tabacco

Colli N. 614

Tale risultato in un mese è veramente degno di tutta considerazione, e desidereremmo sapere se quello della Linea Brindisi-Alessandria sovvenzionata dal Governo, ha raggiunto il terzo di questo movimento!

**Quadro riassuntivo dei passeggeri imbarcati in Alessandria d' Egitto per i Porti d' Italia e viceversa coi Vapori della Società R. RUBATINO E C. dal 1.º Gennaio a tutto il 2 Febbraio 1869 (N. 3. viaggi d' andata e ritorno).**

Dai Porti d' Italia p. Aless. d' Egitto (Andata)			Da Aless. d' Egitto pei Porti d' Italia (Ritorno)		
Passeggeri di	Classe	Ponte	Passeggeri di	Classe	Ponte
N.	42	98	N.	6	33

In tutto un movimento di 449 passeggeri in un meso.



rovie. I risultati ultimi non si ottengono in modo vantaggioso se essi non sono preparati da una serie di preventive e ben meditate misure. Noi conveniamo che per qualche tempo le nostre compagnie faranno ottima cosa limitandosi a far capo ad Alessandria od a Porto Said, a fine di meglio giudicare di quei mille particolari, di che solo l'esperienza pratica, propria o d'altrui, può rendere edotti. Ma siccome non vi è dubbio che i piroscafi, i quali non fanno come i velieri quei giri che il commercio indiretto esige, ma procedono regolari da un punto ad un altro, avranno convenienza a transitare per il Canale, il Mar Rosso e l'Oceano indiano; siccome è del pari fuori di contrasto che l'Italia la quale più di qualunque altra nazione trovasi per ciò che riguarda la posizione geografica in condizioni opportunissime per dare un grande svolgimento al traffico Indo-Europeo, così noi crediamo dover altamente dichiarare che il voler definitivamente arrestare la nostra navigazione ad Alessandria ed a Porto Said, sarebbe la abdicazione la più vergognosa e la più dannosa.

Il lettore che ci ha seguito fin qui, conosce quanto sia grande l'importanza che noi attribuiamo al mercato di Alessandria, e come sia nostra convinzione, che malgrado la facilitazione offerta dal Canale, molti bastimenti proseguiranno a limitarsi allo sbarco delle merci in Suez, Alessandria e Porto Said, giovandosi o del servizio del transito per acqua o di quello per la ferrovia, senza punto navigar nel Canale.

Ma questi nostri concetti che abbiamo altrove espressi sarebbero ben erroneamente interpretati, quando da taluno si credesse che noi portassimo opinione aver l'Italia convenienza ad arrestare la sua navigazione al Mediterraneo. Chi ci attribuisse idee così assurde, darebbe implicitamente un giudizio

assai poco benigno del nostro invero limitatissimo ingegno, ma al tempo istesso accuserebbe sè medesimo di aver letto con poca attenzione, quanto sin qui siamo venuti esponendo.

No; l'Italia deve aver concetti ben più grandiosi ed elevati che non sia quello di rianimare il traffico coll' Egitto; essa deve aspirare al suo completo risorgimento marittimo, al conseguimento della sua prisca grandezza commerciale e nautica. Essa deve stendere lo sguardo ai mari Indiani, Cinesi e Giapponesi; non deve credere impossibile di fare col tempo, con la prudenza congiunta allo ardire, con costanza incrollabile e in forza di un graduale progressivo svolgimento, quello che fa l' Inghilterra, la Francia, l' Olanda, il Belgio e la Turchia. Si allontana ugualmente dal vero, chi dice dover subito l'Italia intraprendere queste navigazioni, come chi afferma che essa deve a ciò rinunciare e che le sue aspirazioni non vogliono essere tanto elevate. Lo intento cui mira, una nazione che aspira a risorgere, non è mai elevato abbastanza; poichè la stessa elevatezza del concetto, guarisce da molte grette idee d' assuetudine e dagli usi torpidi e limitati. Ma alla grandezza dei concetti ed allo ardire nell' effettuarli, deve accompagnarsi somma prudenza nel preparare le singole particolarità, le quali assecurino la piena riuscita delle utili iniziative.

Taluni più ardenti gridano: affrettiamoci al Mar Rosso; avrà i vantaggi chi giungerà il primo. Noi più pacati rispondiamo: meglio è procedere sicuri, che rapidi. Già troppi, è vero, furono gli indugi a cominciare il traffico con l' Egitto, ma ora non compromettiamo l'avvenire col precipitare le decisioni; poichè le indeterminatezze passate, non sarebbero giustificate dalle attuali inconsiderate deliberazioni ed il *festina lente* di Augusto dev' essere norma in questa, come in qualsiasi grave

faccenda. Il miglior consiglio che perciò si possa dare alle Compagnie di navigazione a vapore, quello si è che vogliano limitarsi per ora a migliorare le corrispondenze coll' Egitto, preparando intanto più adatto, vantaggioso ed economico, quel materiale nautico e meccanico, che possa ad un dato momento, e quando l'opportunità lo consigli, permettere loro di slanciarci in più vasto arringo.

Quello che ci preme rammentare così alle Compagnie di navigazione a vapore, come al Governo e a tutti quei corpi morali che maggiormente comprendono l'importanza dei traffici internazionali ed in specie quelli dei mari Austro-Orientali, si è: che questo periodo di *limitazione*, non deve già essere di inerte *aspettazione*, sibbene di attiva e calorosa *preparazione*.

È alto importantissimo dovere, così dei singoli cittadini che abbiano su questo argomento maggiori cognizioni e sentano vivamente l'amore della patria, il quale si manifesta negli ottimi in quella nobile irrequietezza di fare qualche cosa che ad essa possa tornar utile, di studiare questo argomento in tutti i suoi particolari, prestando l'opera, il consiglio e gli studi, al buon avviamento di tali vantaggiose intraprese. È debito strettissimo di tutti i sodalizi Provinciali e Comunali, di tutti i corpi rappresentativi, di preoccuparsi seriamente delle gravi quistioni dalla soluzione delle quali dipende il regolare organizzazione delle comunicazioni a vapore coll' India, colla Cina e col Giappone.

Molti, i quali non veggono gran fatto più in là dei dettagli della loro quotidiana professione, che diffidano di qualsiasi idea che ecceda la limitata sfera dei loro concetti, che si spaventano di qualsiasi scritto che ecceda la ordinaria lunghezza di un articolo di giornale, grideranno all' utopia, come lo si gridò

sventuratamente nella città nostra quando Cesare Cavagnaro profondeva la sua sostanza per dimostrare la utilità e la possibilità d'una ferrovia da Genova a Torino! Ma gli uomini seri ed assennati approveranno i nostri concetti e daranno opera attiva, affinchè la Nazione Italiana ed in ispecie la Liguria che ha il primato nelle arti marittime, riesca a porsi in fatto di navigazione a vapore al livello delle altre nazioni, come molte ne ha sorpassate in fatto di navigazione a vela.

Genova, che è il natural centro di tutte le intraprese marittime, che ha nel suo seno tanti arditi, valenti e ricchi armatori, i quali nutrono fede sincera e profonda nel mare, deve a questo riguardo dare l'esempio nobilissimo del risveglio. Livorno, Napoli, Messina, favorite da una futura linea di adatti piroscafi, che compia i suoi regolari viaggi coll'India, devono congiungere i loro sforzi con quelli della regina del Tirreno, per far quello che tornerà d'alto onore e di grande vantaggio alla patria comune.

La Camera di Commercio di Genova allorchè nel decorso luglio ebbe comunicazione dello stabilimento delle linee di navigazione a vapore coll'Egitto, intraprese dalla Compagnia Rubattino e da alcuni altri che vollero fare un tentativo effimero, incoraggiò la bella iniziativa con nobili e generose espressioni. Leggiamo infatti nel verbale della seduta del 25 luglio 1868 le seguenti parole:

« Il Presidente non vuol lasciar passare la presente seduta senza manifestare alla Camera la soddisfazione che ha provato vedendo impiantarsi le due linee di navigazione a vapore fra Genova e l'Egitto, linee delle quali, quella della Compagnia ben nota sulla nostra piazza pei varii servizi cui è dedicata da molti anni, e diretta dal signor Rubattino ha già comin-

ciato questo nuovo servizio, l'altra promossa dai signori Zucconi, Pittaluga e Boirivant ha resa pubblica la sua costituzione ed è in proposito di dar principio quanto prima ai suoi viaggi.

« Il Presidente è lietissimo di sì fortunato evento, sulla importanza del quale, parlando a commercianti non crede di dovere insistere, ed invece si restringerà ad augurare un prospero avvenire agl'intelligenti ed arditi intraprenditori di un sì utile servizio.

« Essi si meritano i più sinceri ringraziamenti dal commercio di Genova per gli studi, le fatiche ed i rischi ai quali si sobbarcarono, perocchè se è sperabile ed anzi sicuro che col tempo essi ne raccoglieranno il più largo compenso, non vuoi dissimulare come tutti i principii sieno difficili, e gli ostacoli che si oppongono a ricondurre i commerci sulle antiche vie, una volta che per motivi qualunque ne vennero deviati.

« Però l'Egitto è tal paese che per l'abbondanza e la ricchezza de' prodotti propri e delle regioni ad esso finitime può dar luogo ad un vivo scambio anche con noi, come lo dava in passato, allorquando le relazioni di Genova coi suoi scali, con quelli della Siria e del resto del Levante erano il fondamento della floridezza della nostra città.

« Nè devesi dimenticare, aggiunge il Presidente, che i lavori del taglio dell'Istmo di Suez progredendo alacremen-  
te i due servizi di navigazione così arditamente impresi coll'Egitto possono fin d'ora considerarsi *come l'avanguardia, il nucleo anzi di quel più importante e desiderato servizio che con maggiore potenza di mezzi e di materiali dovrà fra non molto e indubbiamente impiantarsi per mettere in continua e diretta comunicazione i porti principali del Mar Rosso, del Golfo*

*Persico e di tutti i mari Indo-Cinesi coi principali porti Italiani del Mediterraneo.*

« Questa nostra Camera non mancherà sicuramente di far voti perchè ciò possa avverarsi, pei vantaggi grandissimi che arrecherà al nostro Porto nonchè all' Italia tutta , e seguirà con occhio attento tutte le fasi che si dovranno percorrere per arrivare a tale importante scopo, e certo nei limiti della sua azione non tralascierà di far quanto da essa potrà dipendere per agevolare la via al conseguimento di tanto bene ».

*Il Segretario*

ALESSANDRO BARABINO

*Il Presidente*

GIACOMO MILLO.

In varie altre sedute la Camera di Commercio ha chiamato l' attenzione dei nostri Armatori sulla necessità di por mano a più grandiose intraprese, non creando nuove compagnie, ma allargando le antiche, non dividendo le forze, ma riunendole anzi e maggiormente concentrandole, nello intento di sostenere la concorrenza estera, formulando combinazioni alle quali il Governo non può restare estraneo, salvo che i personaggi che lo rappresentano, la qual cosa non può supporsi, volessero mettersi in aperta contraddizione colle loro parole.

Le linee delle altre Nazioni che mirano all' India, alla Cina ed al Giappone, sono largamente sovvenzionate dai loro Governi; non diciamo che il nostro, stante le tristi condizioni dell'erario possa fare altrettanto, ma ci pare di essere moderati se affermiamo che esso deve favorire tutte quelle combinazioni, le quali valgano a soddisfare l' Italia d' un così grave ed urgente bisogno qual è la comunicazione a vapore con i mari orientali, debito questo che assolutamente a questo riguardo innanzi al paese gli incumbe; mentre se il Governo proseguirà a rima-

nera estraneo a coteste intraprese, limitandosi a non prestar altro aiuto che di parole, non potrà incontrare da parte dei più imparziali se non che biasimo e disapprovazione.

« Il commercio dell' India, della China, del Giappone con l' Europa e le sue colonie, scriveva da Jokohama in data del 24 ottobre 1868 il signor Giacomo Sigfried (1), importazioni ed esportazioni riunite, ascende alla cifra di tre miliardi e mezzo di franchi: il doppio di quello che era dieci anni or sono. Quando si pensa che questo traffico si svolge fra 900 milioni di persone, si ha ragione di credere che la sua attuale importanza è ancora suscettibile d' un accrescimento rapido e considerevole. Vi ha in tutto questo una fonte fecondissima di ricchezze che merita grande attenzione da parte dei Governi europei ».

L' Italia non può trascurare questi mercati, se non rinunciando a ciò che costituisce l' elemento il più sicuro per risorgere all' antica prosperità, ai vantaggi eccezionali della sua posizione geografica, ai novelli destini ai quali è evidentemente chiamata, rassegnandosi a rimanere nell' arringo economico perpetuamente addietro anche alle nazioni meno ricche e potenti.

Ma sviluppando la marina a vapore, deve l' Italia specialmente nelle linee orientali, in concorrenza delle linee estere, preferire i piroscafi di massima potenza e velocità, o deve prescegliere tipi più economici che ad una regolare corsa con-

(1) Membro della Camera di Commercio di Mulhouse, commerciante ed industriale intelligentissimo, che viaggia per conto del governo francese nello intento di far meglio conoscere le vere condizioni dei mercati orientali. — Anche il signor Marsich si era proposto in Italia un viaggio per identico scopo; non sappiamo se poi l' idea abbia avuto esecuzione. — Veggasi il *Journal de l' Isthme* del 15 febbraio 1869, pag. 63.

giungano forte portata? È opportuno mentre si ravvisa così necessario l' aumento della navigazione a vapore, cessar dal costruire bastimenti a vela, e questa è veramente destinata in un'epoca più o meno lontana a lasciare interamente il posto ai piroscafi?

Ecco due problemi di molta importanza; noi chiuderemo questo nostro studio con esporre alcune osservazioni che ci pare possano tornare non disutili per convenientemente risolverli.



## CAPITOLO V.

### IL MATERIALE NAUTICO E MECCANICO.

---

#### § 1.

**SOMMARIO.** Importanza della scelta del tipo nautico speciale, secondo le destinazioni del bastimento. — Le innovazioni nelle costruzioni navali. — Convenienza dei bastimenti in ferro e di grossa portata. — Le spese di esercizio. — I bastimenti misti e le Associazioni di Assicurazione Mutua.

È di somma importanza per la buona riuscita dell'intrapresa marittima, che l'armatore faccia una scelta giudiziosa d'un tipo navale, che corrisponda all'indole della navigazione che intende compiere ed alla natura delle merci che vuole e suppone si debbano dalle sue navi trasportare.

Ora è conveniente ricordare come la stabilità del bastimento dipenda dalla forma dello scafo e dalla ripartizione dei pesi, i quali son tanto più stabili quanto più il centro di gravità è basso, e la stabilità di forma tanto più grande quanto è più largo il bastimento.

La velocità dipende dalla forza di propulsione, vento, superficie di velatura, macchina; sta poi in ragione inversa della

superficie di resistenza dello scafo, ed è maggiore o minore secondochè questo ha o forme sottili o di larga sezione.

Quando si deve costruire un bastimento bisogna combinare tutti questi requisiti ed è mestieri che esso abbia stabilità di forma per non richiedere troppa zavorra e potersi giovare di un'ampia velatura; bisogna che non sia troppo largo per non incontrare soverchia resistenza, mentre è conveniente che sia abbastanza lungo per avere portata e velocità; ma lunghezza e solidità non si combinano se non con forte spesa ed il bastimento è sproporzionalmente lungo, è difficile a maneggiarsi. Con le tre dimensioni, lunghezza, larghezza e profondità, si ponno avere bastimenti di maggiore o minore capacità e portata. Spetta all'abilità del costruttore armonizzare qualità che sembrano contraddittorie, dando al bastimento stabilità, solidità e rapidità, combinate con una minima staza legale ed una massima portata effettiva. L'esercitazione navale si riassume tutta nel trovare un tipo che meglio corrisponda alle merci che s'intende trasportare, al nolo che si può conseguire, ai mari ed alle destinazioni nelle quali lo si può meglio utilizzare.

È evidente che bisognerà scegliere tipi ben differenti se si destinano bastimenti a trasportare merci preziose che paghino un forte nolo e richiedano prontezza; ovvero merci di peso; o invece merci voluminose. Nella ricerca di questi tipi, è l'armatore che deve dare le prime indicazioni, sapendo egli a qual carriera e a quali servigi destinerà di preferenza il bastimento.

Il costruttore nelle sue determinazioni si aggira entro certi limiti preventivamente fissati dalla scienza. Per esempio la lunghezza dei bastimenti a vela, non deve essere minore di tre volte, nè maggiore di sette volte la larghezza; otto

volte per i piroscafi. Così dicasi per la profondità; il rapporto fra essa e la lunghezza potrà variare per i velieri in legno da sette a nove; se in ferro sino ad undici; per i piroscafi da dieci a tredici e quello della larghezza alla lunghezza da sette ad otto. Vi ha nella costruzione dei piroscafi, una tendenza a sorpassare questi limiti e la Peninsulare Orientale ne adopera taluni che sono lunghi dieci volte la loro larghezza e diciassette volte la loro profondità. Ma queste lunghezze sarebbero pericolose nell'Atlantico ed oramai può dirsi che esse hanno raggiunto nelle costruzioni il limite estremo (1).

Le principali e più recenti innovazioni nelle costruzioni furono, il bastimento per il cotone (*cotton-ship*) il *Clipper*, il bastimento in ferro ed il *misto*.

Il *Clipper* venne introdotto all'epoca della scoperta delle miniere aurifere di California a fine di portar più rapidamente i prodotti e gli emigranti. Quando Francia ed Inghilterra si erano date con ardore a queste costruzioni, gli Americani crearono il *Cotton-ship*, bastimento quasi quadrato al centro, portatore per eccellenza, con armatura semplice e poco equipaggio, il quale tolse ai bastimenti degli altri paesi, ogni nolo di cotone. Quanto ai *Clipper*, atteso la loro lunghezza, dopo pochi anni ebbero scarsa solidità e la loro manutenzione e riparazione divenne difficile e costosa. A questa trasformazione è dovuta in parte la decadenza e la difficile esercitazione dei legni francesi a vela.

Un'altra innovazione utilissima cominciò dal 1850 ad estendersi in Inghilterra, imitata lentamente dalle altre nazioni; la

(1) Navigation à vapeur trans-océanienne. Études scientifiques, par Eugène Flachet, tome premier, chap. VII et IX. — Paris. Baudry, 1866.

costruzione di bastimenti in ferro. I vantaggi che offre la costruzione in ferro sono immensi. Mediante questo metallo essi vengono a formare un tutto omogeneo d'una solidità identica, d'un collegamento mirabile; i guasti ponno essere con facilità riconosciuti all'interno e le riparazioni sono pronte, solide e meno costose. Vi ha, è vero, ogni nove o dieci mesi la spesa della ripulitura, ma essa per quanto frequente, può pressochè nel complesso bilanciarsi con le spese della fasciatura e del calafataggio nei carenaggi dei legni a vela; i quali sono fuor di ogni paragone rovinosi, quando si è obbligati a compierli in porti esteri e lontani.

La durata dei bastimenti in ferro è ragguardevole e non ancora precisata; il *Caton* ed il *Chaptal* costrutti nel 1844 prestano tutt'ora un ottimo servizio nella marina militare francese (1). Mentre i bastimenti in legno di regola generale difficilmente passano i vent'anni.

Si ha per i bastimenti in ferro un ammortizzo annuale minore d'un quarto di quelli in legno, una durata maggiore nella classificazione, un minor premio per l'assicurazione, nel mentre si può ottenere nella costruzione una lunghezza maggiore o per aumentare la portata o la sveltezza delle forme, per avere rapidità. I bastimenti in ferro, meglio di quelli in legno sono atti a trasportare carichi pesanti senza sofferirne; essendo più stagni, ponno senza avarie caricare merci più fine e di valore; avendo uno spessore minore offrono maggiore spazio, riunendo belle velocità con staza vantaggiosa. Le obbiezioni che si son fatte all'*Iron Ship* sono molte, ma a tutte risponde una cifra statistica. Gli inglesi, nazione eminentemente sperimentale

(1) Lissigno!, *Navires en fer*, pag. 467.

che cominciò a fabbricare i primi bastimenti in ferro nel 1847, nell'anno 1865 ne costruì oltre 600, lunghi da cinque a sette volte la larghezza, dei quali più di 390 erano destinati a navigazioni al di là del Capo, ove non si hanno bacini; ma si ha ogni dove la risorsa di abbattere lo scafo del bastimento in ferro per colorirlo. Dopo tredici anni di prova, gli Inglesi non si sarebbero dati con tanto ardore a questo genere di costruzione, se non fossero persuasi dei grandi vantaggi che essa presenta. Non per questo affermiamo che le costruzioni in legno abbiano fatto il loro tempo; a queste conclusioni vengono con troppa rapidità i partigiani delle idee assolute; coloro i quali in un altro ordine di idee, dall'aumento dei bastimenti a vapore ne deducono la decadenza di quelli a vela. Ma nel commercio e nella navigazione, nulla vi ha di assoluto e la regola si è la varietà progressiva ed indefinita dei mezzi.

Le costruzioni in ferro sono per esempio vantaggiosissime per i piroscafi; nondimeno se ne costruiscono ancora in legno nella stessa Inghilterra, ove questo è quasi prezioso quanto quello. Da una Memoria presentata dal signor Candlihs al Parlamento britannico ricaviamo il seguente specchietto riferito dalla *Revue Maritime et Coloniale* (1):

ANNO 1866. Totale dei bastimenti costrutti in Inghilterra	}	917	}	a vela 592	{	legno 467 ferro 425
				a vapore 325	{	legno 40 ferro 285

(1) Vol. XXIV, pag. 640. In quello scritto si nota che il ferro giovò ad accrescere la lunghezza dei bastimenti; che esso presenta grandi vantaggi in ordine a solidità e durata; che ha inconvenienti, ma molto minori dei pregi; che bisogna propagare i bastimenti in ferro; che i bastimenti in legno non scompariranno così presto; che la vela ha sempre una gran importanza ecc. È un lavoro di molto pregio.

Anche nelle costruzioni in legno l'uso del ferro è divenuto estesissimo. Nei cantieri di Londra, Liverpool, Greenwich, Newcastle, Sunderland e Dundee che sono i principali per le costruzioni in legno, si fanno scafi detti compositi a semi-ferro i quali raggiungono pressochè i vantaggi di quelli in ferro. Il *Lloyd* pubblicò nel luglio 1867 utili *suggestions* intorno a queste costruzioni, le quali possono usare la fittura di rame; esse godono delle migliori classificazioni nei registri nautici (1).

Può qualificarsi una innovazione, eziandio la estensione assunta da vari anni dalla navigazione a vapore. I piroscafi non trasportavano da prima se non che passeggeri e merci di alto valore. Ma gradatamente la macchina marina si è generalizzata e le Compagnie avendo constatato che la velocità non si ottiene che in ragione del cubo delle forze propulsive, adottarono, quando non aveano a fare servizi postali, macchine più economiche, che davano poca spesa e rapidità soddisfacente.

Il principale vantaggio che presta il vapore, quello si è di regolarizzare la durata dei viaggi, e questo risultato può conseguirsi con bastimenti i quali abbiano macchine che diano una velocità inferiore a nove nodi. Il *Clipper* con un grande sviluppo di attrezzatura e assottigliamento nelle forme, potrà utilizzare assai vantaggiosamente certe circostanze di vento e di mare, ma non conseguirà il risultato di assicurare la regolarità dei viaggi. Ora al commercio importa maggiormente questa regolarità, che i viaggi di rapidità eccezionale, e per questo si comprende la ragione della sempre e crescente estensione del vapore, il qual fatto, congiunto a quello dell'impiego

(1) Da qualche anno le costruzioni semi-ferro hanno cominciato ad effettuarsi nei cantieri liguri.

del bastimento speciale e dell'accrescimento delle dimensioni, esprime la tendenza della navigazione moderna.

La convenienza dei grossi bastimenti per i lunghi viaggi e per località ove si abbia facilmente un carico di merce voluminosa è facilmente dimostrata. Se si raddoppiano, dice Freminville, tutte le dimensioni del bastimento, la capacità della stiva, diventa otto volte più grande, mentre la superficie della costola maestra (la sezione maggiore), è appena quadruplicata (1). Malgrado questi grandi vantaggi che accrescono il reddito diminuendo le spese generali, in certi mari e per determinati commerci la convenienza del piccolo legno sarà spesso un fatto di utilità incontrastabile.

Le nazioni ed il loro commercio, traversano epoche nelle quali secondo le condizioni generali del paese certe costruzioni navali tornano più o meno appropriate. Vi ha l'epoca della convenienza di adottare qual norma il piccolo legno ed in cui forma la regola ed eccezione il grosso; ne subentra poi un'altra in cui la convenienza sta nel caso contrario ed il piccolo legno diventa eccezione; ed ora sono più adatti i bastimenti in legno ed ora quelli in ferro, talora i rapidi velieri trionfano, talvolta hanno la preminenza i rapidissimi piroscafi, o prepondera il misto, con la sua corsa moderata, ma regolare ed economica.

Qual'è il migliore fra tutti questi sistemi? Qual'è quello che è destinato a trionfare nell'avvenire, sostituendosi agli altri? Noi crediamo che la soluzione completa di questi problemi sia per ora pressochè impossibile, persuasi che in questa materia nulla vi abbia d'assoluto, ma tutto sia d'ordine relativo, tornando vantaggiose, fatta eccezione per le vere scoperte,

(1) *Constructions navales*, pag. 74.

J. VIRELLIO, *La Marina Mercantile Italiana*, ecc.

ora le une, ora le altre applicazioni, secondo le svariatissime condizioni economiche delle popolazioni, che si giovano dei loro bastimenti in ispeciali navigazioni e per determinati commerci.

Forse col tempo, riunendo molti documenti, si potranno gittare le basi d'un completo trattato di esercitazione navale, come Emion, Flachet e Rafanelli hanno fatto per le ferrovie; ma sino a questo momento, in tale ramo non è possibile far altro che riferire dati e documenti staccati, i quali possono giovare a gettar luce sovra una parte della grande quistione, il di cui complesso non potrà essere completamente abbracciato, se non da coloro che possederanno tutti gli elementi nei quali esso si decompone.

Il signor Ernesto Sageret in un'opera recente di grandissimo merito (1) ha cercato di rispondere ad alcune di coteste quistioni, compilando un quadro delle spese di tre linee di navigazione (India, Plata, Pacifico) fatte da bastimenti a vela di uguale tipo, in modo da presentare medie fra di loro comparabili, riportando tutto all'unità tonnellata di staza trasportata in un mese (tonnellata portata). Il prezzo di ciascuna di queste unità di tonnellata portata, per un mese, comprendendovi le spese di carenaggio e ricostruzione parziale, ascende a franchi 11, 75 per l'India, a franchi 11, 27 per il Plata e a fran-

(1) *Du progrès maritime, étude économique et commerciale*, Paris 1869, pag. 41 e seg., note 45 e 46.

Il totale delle spese (tonn. media 600) per un viaggio delle Indie andata e ritorno ascende a L. 450 mila, al Pacifico 402 mila, Havre-Plata 50 mila. — Cita il caso di riparazioni fatte a Valparaiso che costarono 85 mila fr. — Una a Cochin (India) ed un'altra a Maurizio, costarono L. 400 mila ciascuna. Le riparazioni all'estero scompongono ogni calcolo. Gli agenti commissionarii all'estero avendo un tanto sulla spesa, non sono interessati a diminuirla.



chi 11, 53 per il Pacifico. Da ciò questo scrittore ne deduce che i prezzi dei trasporti sono approssimativamente uguali qualunque sia la navigazione cui essi vengono destinati.

Siccome la spesa delle carenature è elevatissima, come dai quadri da esso riferiti agevolmente si rileva, egli stabilisce quest'altra massima; che *nulla vi ha tanto rovinoso per gli armatori quanto il far viaggiare bastimenti vecchi od in cattivo stato*. Infine risulta dai medesimi quadri, un fatto che nessuno potrebbe contrastare, che *quanto più grandi sono le dimensioni del bastimento, minori sono le spese dell'equipaggio*, proporzionate alla tonnellata portata, mensile.

Quanto al confronto fra bastimenti diversi su d'una stessa linea, esso darebbe per una tonnellata da S. Nazaire all'Avana i seguenti risultati: L. 26, 33 per il legno in vela, L. 30, 60 per il *Clipper* in legno, L. 20, 70 per il veliere in ferro, L. 39, 47 per il bastimento misto. Quindi per aver vantaggio ad impiegare un *Clipper*, basterà che la sua maggiore rapidità sia pagata tre o quattro franchi più cara per tonnellata o abbia carico completo, rimpetto al veliere ordinario che non avesse ottenuto questo vantaggio. L'uso del bastimento in ferro su quello in legno, presenta una differenza da sei a sette franchi per tonnellata portata. Quando la carena di questi bastimenti è nitida, il loro corso è eguale a quelli fasciati in rame, tenuto anche calcolo della loro possibile maggiore lunghezza.

Il prezzo o costo di produzione della tonnellata portata del bastimento misto, è doppia delle altre, ma basteranno i noli di sessanta o settanta passeggeri, i quali come è naturale preferiscono sempre le navi a vapore, per ridurre della metà il costo apparente. Trasportandosi col vapore merci più ricche e premurose è naturale che esse paghino maggior nolo.

È quindi evidente che alla determinazione importantissima della scelta del tipo, devono influire il prezzo del nolo, la sua abbondanza, la regolarità della sua produzione.

Per ciò che riguarda la rapidità, la scienza ha constatato che essa cresce in proporzione del cubo delle forze propulsive ed in ragione inversa del quadrato delle dimensioni assolute. Di qui la necessità delle sovvenzioni alle Compagnie che fanno un servizio postale, le quali debbono, accrescendo la rapidità dei loro bastimenti, aumentare straordinariamente il consumo dei carboni e diminuir la stiva delle merci. Una Compagnia largamente dotata, obbligata a grandi velocità potrà fare pessimi affari; potrà farli ottimi sulla medesima linea un'altra senza sovvenzioni, che abbia piroscafi di vero tipo commerciale e non abbia obblighi assoluti di velocità e di partenza a giorno ed ora fissata in modo impreteribile.

Dal confronto che Sageret fa tra il *Tampico* (otto nodi) e il *Pereire* (tredici nodi) si rileva quanto la velocità sia costosa e come in definitiva riesca vantaggioso l'impiego delle piccole ed economiche macchine (1).

Il vapore è un prezioso ausiliario per pompar acqua nella stiva, per effettuare imbarco e sbarco delle merci, per empere o vuotar le casse di ferro ripiene d'acqua per zavorra; le quali operazioni contribuiscono colla maggiore rapidità ad aumentare il numero delle traversate; risultato cui si deve sempre intendere con tutte le forze, facendo il massimo risparmio del tempo che porta con sé il decorso degli interessi ed il deperimento del capitale nave.

Se quindi si vuole sostenere vigorosamente la concorrenza

(1) Op. cit. pag. 44.

con gli esteri, è mestieri impiegare su certe linee bastimenti speciali, costrutti in ferro o compositi, ed impiegare in una più vasta proporzione il vapore.

Da qualche anno gli Inglesi e gli Olandesi adoperano più frequentemente per i viaggi dell' India, Sonda ed Australia, bastimenti a sistema misto, i quali non debbono utilizzare la loro macchina che in via eccezionale. Queste idee dopo un lungo periodo di dubbii ed incertezze cominciano a prevalere eziandio presso di noi. Il signor Lavarello da prima, ed in seguito in modo più completo la casa Alessandro Cerruti e C. adottarono il tipo misto per i viaggi fra Genova e la Plata, quest' ultima con i suoi bellissimoi piroscafi l' *Agnese* e la *Clementina* (1), e con altro che va quanto prima a costrurre. Il signor Lavarello ha due legni dello stesso genere, sulla carriera medesima, e l' esempio dato da questi intraprendenti Armatori va, per quanto ci si afferma, ad essere imitato da parecchi altri che hanno deciso di munire i loro bastimenti di macchine a vapore. Desideriamo che le coraggiose intraprese degli Armatori Genovesi, che per ciò che riflette i piroscafi, erano sino ad ora limitate a scarsi esempi, prendano nell' avvenire maggiore estensione, iniziative dappoichè queste riusciranno tanto più vantaggiose, quanto più si compiranno su di un' ampia scala, con potenti interessi collegati dall' associazione.

Infatti appare evidente, che se a vece di crearsi un' inutile

(1) Questo piroscifo in ferro compì, nel gennaio 1869, il suo viaggio da Genova a Montevideo in soli giorni 35; il che dimostra la rapidità dei bastimenti in ferro allorchè la loro carena si trova in uno stato perfetto. La *Clementina* ricevette prima della sua partenza una generale ripulitura nel nuovo grandioso Stabilimento nautico-metallurgico dei signori Fratelli Orlando in Livorno.

ed anzi dannosa concorrenza facendo coincidere le epoche degli imbarchi e delle partenze, coloro che destinano i loro piroscafi ad identiche carriere, potessero accordarsi su di alcune particolarità, ed agire con azione concorde, questa nel mentre vantaggerebbe il pubblico, non nuocerebbe ai loro interessi, e renderebbe più solidi quelli generali della marina. Anche mantenendo a determinati gruppi di bastimenti misti, distinte direzioni, coloro che sono a capo di queste intraprese dovrebbero addivenire a convenzioni che le vantaggerebbero tutte. Non si tratta, secondo il nostro concetto, di organizzare monopoli, a carico del pubblico od inutili; sibbene di tracciare certi limiti ad una concorrenza, la quale ove diventi sregolata non può che tornare a danno di tutti, rendendoci impotenti a sostenere quella che concordi ed uniti ci faranno anche nei nostri porti gli stranieri.

In ultimo le Compagnie di assicurazione mutua che hanno così grandi vantaggi arrecato alla nostra marina, dovrebbero adottare il principio di assicurare anche i piroscafi. Pratici studii statistici persuaderanno gli Armatori che le dirigono, che i piroscafi presentano pericoli minori dei legni a vela.

Altronde, la tendenza odierna della marina è quella di dar larga estensione al vapore, quindi il proseguire nella esclusione dei piroscafi, sarebbe un contrastare quello che il progresso nell'interesse generale richiede; potrebbe interpretarsi come una gelosa diffidenza dei proprietari di bastimenti a vela contro quelli di piroscafi, e ad ogni modo non potrebbe dirsi una misura degna del sapere e della esperienza delle persone che dirigono queste bellissime istituzioni.

## § 2.

**SOMMARIO.** — Metodi di costruzioni in ferro — Prezzi degli scafi —  
Può l'Italia aver convenienza a costruire bastimenti con questo ma-  
teriale?

Abbiamo dimostrato la convenienza che vi ha a giovarsi nella navigazione, degli scafi in ferro ed abbiamo insistito sulla necessità di doverci noi Italiani valere maggiormente in un'epoca più o meno prossima, nelle costruzioni navali di questo metallo.

Nemici delle idee esclusive, non affermeremo si debba senza altro lasciar da parte il legno, del quale l'Italia possiede buon dato e di qualità ottima, ma crediamo sia giunto il momento di dare una maggiore estensione a questo genere di costruzioni.

Si possono costruire in ferro scafi leggeri o pesanti; nel primo caso le lamine saranno più sottili, maggiormente lavorate e quindi gli scafi riusciranno più costosi, ma per un peso di 600 tonnellate si potrà avere una capacità utile di 800 tonn., quando invece se le lamine sieno più spesse, si otterrà un risparmio nel lavoro, ma la staza utile sarà appena di 600 tonnellate con un peso morto di 700, il che per i piroscafi è dannoso (1). Ad ogni modo un bastimento di campione più leggero, richiede maggiore vigilanza di quello che è costruito con materiale più pesante.

A Nantes e Bordeaux, Guibert dà bastimenti di 1000 tonn.

(1) Enquête de la Société Forges et Chantiers de la Méditerranée.

a L. 430 la tonn. di misura. All'esposizione del 1867 eravi in Parigi il modello d' un bastimento costruito da Gouin a Nantes della portata di tonn. 1230 che costava L. 430 mila e cioè 350 fr. la tonn. di porto (scafo solamente). In Inghilterra si costruiscono bastimenti in ferro, assai grossolani, pel cabotaggio che si vendono a 50 o 60 fr. i cento chilogrammi, compresa la macchina. Vi son bastimenti in ferro destinati al cabotaggio, di 800 tonn., di 80 cavalli, che costano lire 260 m., e cioè 300 fr. la tonn., prezzo che non si può avere nei cantieri francesi ed italiani. Lo scafo in ferro d' una buona nave a vela completamente armata ed arredata, costerà in media 500 fr. la tonn.; quello d' un piroscavo arredato con tutte le esigenze del lusso moderno, costerà da 600 a 700 franchi per tonnellata di misura.

Può l' Italia costruire utilmente bastimenti in ferro? Noi crediamo che sì; e sebbene questa nostra affermazione, per essere presa in seria considerazione richieda di essere corredata di una quantità di fatti e calcoli positivi, pure speriamo che alcune nostre osservazioni gioveranno a dimostrare che tale opinione non è da noi emessa con leggerezza e per solo spirito di appassionato patriottismo.

In Inghilterra, il costruttore che nei cantieri della Clyde e della Mersey fabbrica bastimenti in ferro, compra le lamine dal fabbricatore. Dicasi lo stesso per la Francia. Ora noi potremmo comperare queste lamine e farle trasportare in quello dei cantieri nazionali, ove avesse preso maggiore estensione la fabbricazione in ferro e dove si avessero le macchine appropriate per eseguirla in modo pronto, solido ed economico. Quando per questo materiale venisse concessuta esenzione da ogni dazio, come si fa per il rame ed altri materiali navali, si avrebbe

il ferro al costo dell'Inghilterra, più il prezzo del nolo, che come ognuno sa, è limitatissimo dai porti inglesi e francesi, stante la grande quantità dei ritorni.

Ma siccome presso di noi la mano d'opera è inferiore quasi della metà di quella che si ha in Inghilterra e minore di un quarto di quella dei cantieri francesi, e siccome il prezzo della mano d'opera nel costo delle costruzioni in ferro ascende ad un terzo del totale valore, noi crediamo che dopo qualche anno di tirocinio, potremmo con facilità sostenere la concorrenza estera.

Ad ogni modo dichiariamo francamente, che in questo momento ci mancano le cifre precise per dimostrare questo nostro assunto, ed altro non possiamo fare per ora, se non che invocare dai Direttori dello Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena, dello Stabilimento Orlando di Livorno e di quello di Pietrarsa, una conferma ad una confutazione tecnica di cotesta nostra affermazione, il che gioverà ad apportar luce su di un cosiffatto importantissimo problema.

Poichè bisogna convincersi che questa delle costruzioni navali in ferro, è una delle quistioni più gravi per la nostra marina mercantile, essendo strettamente collegata all'altra dell'estensione della navigazione mista.

Noi invochiamo dal Governo e dalle persone tecniche in nome dell'interesse della marina mercantile, che è uno dei più importanti della patria, e non può essere riguardato come quello di qualsiasi altra privata industria, uno studio completo e diligente su questo rilevantissimo argomento.

### § 3.

**SOMMARIO.** — Delle macchine marine più adatte alla navigazione commerciale — Dell'ammortizzo annuale — Norme di una buona esercizio nautica a vapore.

Non è nostro compito scendere a particolari tecnici relativi alle macchine marine più adatte a sopperire ai bisogni del servizio misto che, come abbiamo veduto, costituisce veramente il tipo commerciale, dacchè lascia un largo campo al motore gratuito, procurando forti economie di carbone.

Naturalmente le macchine del bastimento misto devono essere ad elice ed il propulsore facile ad essere rimosso e ricollocato; ora le macchine ad elice generalmente adoperate, sono: quelle dette dai francesi à *fourreau*, quelle a connessione diretta, a biella rovesciata ed a pilone.

Gli scrittori sono concordi nel riconoscere la macchina à *fourreau* come la più perfetta, ma eziandio la più costosa e delicata; non vi è che Penn di Greenwich e gli opifici *des forges et chantiers de la Méditerranée*, che sappiano costruirne con somma precisione. Questo sistema sembra più proprio per i bastimenti da guerra e per i postali, che non per i misti commerciali.

Le macchine a connessione diretta sono d'una installazione difficile, se si vuol dare alla biella ed alle manivelle dimensioni sufficienti; nondimeno esse sono di buona applicazione per i piccoli battelli, perchè vi si stabiliscono i cilindri obliquamente verso la poppa del bastimento; in tal caso queste macchine si rassomigliano a quelle dette a pilone.



La macchina a biella rovesciata è robusta e funziona assai bene, ma quando prestasse lungo e continuato servizio, i cilindri orizzontali tendono a prendere una forma ellittica, consumandosi inegualmente. Dupuy de Lôme aggiunse a queste macchine un terzo cilindro, ma esso riduce la forza espansiva del vapore e porta consumo maggiore di carbone.

Le macchine a pilone sono quelle che ci sembrano, secondo l'opinione dei tecnici, maggiormente adattate per i misti del commercio; e se esse hanno il difetto di essere mal equilibrate, crede taluno che tale difetto potrebbe togliersi adottando tre cilindri.

I costruttori inglesi hanno dato una marcata preferenza al sistema delle macchine *a pilone*, perchè esse si possono collocare longitudinalmente; sono robuste senza essere molto pesanti; sono accessibili in ogni loro parte, si prestano all'installazione degli ingranaggi e del condensatore a contatto; alimentano le caldaie con acqua distillata, il che rende meno costosa la loro manutenzione. Con tale meccanismo si consegue una economia del 7 0/10 utilizzando porzioni di calore che andrebbero altrimenti perdute ove si evacuasse nel mare l'acqua del condensatore, ottenendo così un'azione più efficace dalla fiamma sulle caldaie libere d'incrostazioni. Inoltre l'azione combinata del vapore ad alta pressione con l'espansione, presenta economia, e presta risultati assai utili.

In Inghilterra le macchine a pilone si possono dare a prezzi assai moderati, dappoichè si ha grande specializzazione negli opifici che le fabbricano e commissioni numerose, che alimentano una produzione grandissima. I signori Randolph, Elder e C. sono riusciti per l'impiego combinato dell'espansione, del doppio involto ai cilindri dei condensatori a contatto e delle

pressioni assai alte, a fare macchine che non consumano che 2 chilogrammi e tutto al più 3 per cavallo di 200 chilogrammi per ora, il che rappresenta un bello risultato.

Dal sistema delle macchine a pilone, dall'impiego del condensatore a superficie, nonchè dei sistemi ad alta pressione ed espansione e dall'attenta sorveglianza sui fuochisti, esercitata da un abile ed onesto macchinista, dipende principalmente l'economia dell'esercizio di questi meccanismi, di che conviene maggiormente munire i bastimenti misti (1).

Per ciò che riguarda l'ammortizzo annuale, lo scafo secondo Sageret, dovrebbe calcolarsi se è in ferro 5 0|0, le caldaie 15 0|0, la macchina 10 0|0, mantenendo per queste diverse parti un fondo speciale di ammortizzo.

Se si vuole, scrive lo stesso autore, conoscere come si fondano e si esercitano le grandi intraprese marittime, bisogna studiare la storia della Compagnia *N. German Lloyd*, che fa il servizio fra Brema, Amburgo e l'America senza sovvenzione alcuna. Questa Compagnia stabilì un servizio che funziona con una regolarità, un'esattezza ed una velocità, che non lascia nulla a desiderare. Il suo materiale triplicò in pochi anni e da qualche tempo distribuisce un dividendo del 14 0|0. I mezzi cui ricorse per conseguire un tale risultato furono una somma economia, un ammortizzo ben inteso ed una grande moderazione nel dare dividendi al principio dell'intrapresa, veri e solidi elementi questi, della esercitazione marittima, poichè il

(1) Per quanto riguarda l'utile impiego dei meccanismi a vapore abbiamo Memorie dottissime del milanese Professore Codazza. — *Politecnico* N. 41, vol. XI, ed il vol. del 1868 *Sulle macchine a vapore esposte a Parigi nel 1867*. Su queste macchine si ha un rapporto diligentissimo del signor Luuyt, vol. IX dei *Rapports du Jury international, 1868*. Parigi; Dupont.

valore d' un ramo di affari e degli uomini che lo dirigono, si misura così colla previdenza nella prosperità, come colla persistenza ed il coraggio nelle epoche di crisi (1).

Queste idee dello Sageret sono giustissime; esse possono offrire occasione ad utili riflessioni agli Armatori che intraprenderanno l'esercitazione di linee di piroscafi.

#### § 4.

**SOMMARIO.** — Convenienza per le linee non sovvenzionate di rinnovare il loro materiale navale — Necessità dell'economia di esercizio, per offrire tariffe ridotte — La rapidità e l'economia — Quest'ultima ci assicura forti guadagni nel porto di Marsiglia.

Queste nostre brevi considerazioni intorno al materiale nautico e meccanico, quale è richiesto dalle moderne esigenze dell'esercitazione dell'industria marittima, persuadono abbastanza la necessità che vi ha per molte Compagnie di rinnovare una parte di quello che esse attualmente posseggono.

Se il Governo non è disposto a dare una sovvenzione, come fa la Francia e l'Inghilterra, a piroscafi *di tipo postale*, che eseguiscano viaggi dall'Italia all'Egitto, è di estrema urgenza, che quelle Compagnie le quali intendono a questa navigazione con piroscafi, veggano di provvedersi di scafi e macchine addatte, le quali presentino il massimo risultato utile, col dispendio minimo.

Sta bene; oggidì la Adriatico-Orientale e la Società Rubattino possono trasportare i cotonei a Venezia e Genova da

(1) Sageret, *Progrès maritime*, pag. 76.

Bombay in 32 giorni, compresi quelli del transito per ferrovia in Egitto. Forse con gli scafi e macchine del tipo commercialmente più addatto, non riuscirebbero a far tali consegne che in 34 giorni, ma i guadagni, sia per la maggior portata, come per l' economia, potrebbero quasi raddoppiare.

Ricordiamoci che due o tre giorni di più in una distanza qual' è quella fra Bombay e Genova hanno per la consegna della merce un interesse affatto secondario. Ciò che importa anzitutto, si è di assicurare relazioni abbastanza regolari, ed una esercitazione economica, la quale riesca vantaggiosa alla Compagnia che intraprende il servizio, di guisa che permetta alla stessa di poter presentare al pubblico tariffe moderate, le quali così per le ferrovie come per le linee dei piroscafi, devono sempre basarsi sul costo di esercizio.

Questa adozione d' un materiale appropriato al traffico di Alessandria, del Mar Rosso e dell' India, il quale come abbiamo veduto, per i piroscafi non sovvenzionati, atteso la speciale natura delle merci che di colà si esportano, richiede *grandi capacità*, è misura di tutta urgenza ed importanza, e di un tale fatto ci sembra si dovrebbe il Governo vivamente preoccupare, a preferenza della generica raccomandazione fatta agli Armatori di costruire piroscafi (1).

(1) Avevamo appena finito di scrivere questi periodi quando ci giunse la notizia, aver il Ministro dei Lavori Pubblici presentato un progetto di legge, per accordare la sovvenzione postale alla Adriatico-Orientale, pel tratto sino ad ora sostenuto dalla Provincia di Venezia. Tolga il cielo che noi possiamo dolercene. Tutto quello che si fa per Venezia, si fa per il commercio italiano, ed è quindi di interesse generale. Ma ci si vorrà forse sostenere che commercialmente parlando, la costa Mediterranea ha un interesse minore della Adriatica? Che Genova, Livorno, Napoli, Messina, Catania abbiano un' entità mercantile minore di Brindisi (!), Ancona e

Le merci di grande valore e poco ingombro, verranno con i postali, perchè esse possono pagare un nolo elevato ed i loro proprietari hanno premura di averle a loro disposizione. Ma un acconcio tipo nautico-meccanico può togliere irremissibilmente ai postali tutti i noli di cotone. Egli è per questo motivo che nei primi capitoli di questo nostro scritto abbiamo insistito sulla produzione ed esportazione del cotone, così dall' India come dall' Egitto, persuasi che esso costituirà per i ritorni la più grande risorsa così per la linea Adriatica come per la Mediterranea. Lo costituirà in ispecie per quest'ultima, la quale al 12 giugno prossimo venturo, prolungando di poche leghe la linea, e cioè sino a Marsiglia, potrà vantaggiosamente sfruttare quel grande e ben organizzato mercato.

Infatti la ragguardevole quantità di cotone importatovi sin d' ora dalla Compagnia Rubattino, sebbene questa abbia attualmente un materiale di tipo postale anzichè commerciale, e quantunque pesi sulle merci trasportate nei porti francesi da porto estero con bandiera Italiana un dazio differenziale, prova che pareggiato il dazio, se verranno adottate tutte le

Venezia? Noi non domandiamo linee postali sovvenzionate, ma crediamo che il progetto presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici per sovvenzionare con denari dello Stato ad un tanto la lega una linea di piroscafi da Venezia ad Alessandria d' Egitto, richieda che qualche cosa di serio si faccia eziandio dal Governo per le coste Mediterranee. Si abbia pure Venezia i postali, se si crede che una sola linea di questi basti fra l' Italia e l' Egitto, ma si pensi quanto meno a dare un efficace aiuto, un ardito impulso a quelle Compagnie che si proponessero di dotare la costiera del Tirreno d' una linea di piroscafi d' un tipo veramente commerciale fra Genova, Livorno, Napoli, Messina, Catania e l' Egitto, il Mar Rosso e le Ind.e. Queste determinazioni non dovrebbero oramai soffrire ulteriori dilazioni, e lo adottarle è non solo conforme alla più chiara utilità, ma eziandio alla più imparziale norma di giustizia distributiva.

opportune misure, gran parte di questo commercio verrà sulla piazza di Marsiglia compiuto dalle nostre Compagnie di navigazione a vapore, con immenso vantaggio della marina nazionale.

Ma è di suprema urgenza provvedere a queste misure, le quali assicurino l'importantissimo risultato, poichè ogni dilazione nel preparare l'addatto materiale potrebbe oramai riuscire fatale.

## CAPITOLO VI.

### LA VELA OD IL VAPORE?

---

**SOMMARIO.** — Trionferà nell'avvenire il piroscifo o la nave a vela? — Mario Fontane ed Ernesto Sageret; la marina francese e la marina italiana — Il *Semaphore* e la navigazione di concorrenza — Calcoli sulle spese del bastimento a vela ed a vapore — Perfezionamenti ed economie — Lettera del sig. Tompson e il bilancio della Compagnia Peninsulare e Orientale — Idee del Senatore Luigi Torelli — Osservazioni d'un Ligure — Nostra opinione e conclusione.

Una delle controversie che si agitano più ardentemente nella marina, si è quella che riguarda la futura prevalenza del piroscifo o del bastimento a vela. Vi hanno a questo riguardo i decisi fautori della vela, i quali asseriscono che questo motore gratuito avrà sempre, per numero di tonnellate, prevalenza; mentre altri contestano tale pronunciato ed affermano che la vela in un tempo più o meno lontano è destinata a cedere il primato al vapore, e rimproverano quelle nazioni marittime che proseguono a costruire attivamente bastimenti a vela.

La quistione è grave assai, nè crediamo potercene far giudici in un modo assoluto; riferiremo però alcuni fatti, esporremo osservazioni che ci vennero comunicate, e diremo schiet-

tamente qual sia a riguardo di questa controversia la opinione nostra.

La quistione riguardante la vela ed il vapore venne resa in questi ultimi mesi più ardente dalla pubblicazione di un libro del signor Mario Fontane, il quale credendo di fare la requisitoria della marina a vela di tutte le nazioni, non ha fatto che mettere a nudo le ragioni per le quali la marina a vela francese è in aperta decadenza. — I motivi che secondo quello scrittore, determinarono l'avvilimento della marina a vela, non sono che le cagioni che stremano quella di Francia e l'inesistenza di esse è ciò che la fa prosperare presso altre nazioni. Il Fontane si consola come la Camera di Commercio di Marsiglia, dicendo che se al postutto la Francia non sa dare sviluppo alla marina mercantile a vela, ciò poco rileva, dacechè la marina che è destinata a trionfare nell'avvenire è quella a vapore. — Ma fortunatamente la marina italiana a vela non ha le pecche di quella francese, ed essendo in pieno progresso, viene sempre più largamente utilizzata dalle estere nazioni, che trovano convenienza a valersene nei viaggi di economia.

Dai cantieri liguri si sono lanciate nel 1867 navi 136 di 53,230 tonn.; quasi l'ottava parte di quelle costrutte dalla potentissima Inghilterra; la maggior parte a vela. Coloro che seguitarono i fallaci calcoli del Fontane, gridarono agli Armatori Liguri ciò che diceva Dedalo ad Icaro:

..... mala via tieni.

Ma un tale giudizio è erroneo, perchè troppo assoluto ed esagerato. Costoro non si sono avveduti, che gli italiani ed in ispecial modo i Genovesi, hanno saputo sottrarsi a molte di



quelle spese ed oneri che sono la principale causa della decadenza della marina francese, e questa essere la ragione della prosperità della marina nazionale.

Le cifre ed i calcoli del signor Fontane sottoposte all'esame dei nostri uomini di mare, destarono un intimo senso di compiacenza dacchè mentre possono essere giustissimi per la marina francese, dimostrano svelando piaghe delle quali la nostra è immune, che appena verranno tolti i dazi differenziali nei porti francesi, noi riusciremo a sostituirci in gran parte ai loro bastimenti. Ed è questa convinzione che ha dato un così forte impulso alla nostra costruzione navale nel 1867. Se poi il Figuerola vorrà aprire, come accenna, i porti della Spagna, entreremo vittoriosamente in lizza anche in quelli e bisognerà pure moltiplicare le nostre costruzioni navali per poter soddisfare alle grandi esigenze del commercio marittimo.

Il Fontane non vide dove stava il nodo della questione; l'inchiesta rivelava che la marina a vela era *in Francia* in pieua decadenza, ed egli senza pure avvedersi che negli stessi porti francesi, sebbene sotto il regime dei dazi di bandiera, i legni esteri a vela facevano discreti affari, ed ottenevano beneficii, per noli che ai francesi sembravano rovinosi, sentenziò essere la vela irrimediabilmente condannata a perire.

Ma l'Ingegnere Sageret, uomo più avveduto, meno burbanzoso e punto seguace di coloro che per puntiglioso amor proprio tacciono il vero spiacevole, nella sua magistrale opera *Progrès Maritime*, pubblicata nel 1869, chiari le ragioni per cui la marina a vela decade. E decade non perchè a vela, ma perchè affetta da vizi intrinseci che il vezzo adulatorio degli scrittori di quel paese ha sempre dissimulato alla *grande nation*. La quale non volle sino ad ora persuadersi, che in molte

cose non avendo saputo e voluto imitare chi meglio faceva sotto il regime della libertà, ha disimparato il far bene.

Nota lo Sageret, come il malinteso spirito nazionale spingesse persino nelle risposte fatte nell'inchiesta, molti savii uomini a tacer fatti gravi, i quali sebbene suscettivi di riparo, erano un po' umilianti per la Francia; ma si richiede anzitutto animo imparziale e sereno nello svelare il vero, se si vuole apprestare congrui rimedii. Invece colà nelle cose marittime come in molte altre si corre al falso, si stabiliscono fatti erronei come verità incontrastabili e le conseguenze che ne risultano finiscono poi sempre con essere pessime.

Nessuna delle cifre riferite dal Fontane in ordine alle spese di costruzione di armamento e corredo di una nave, nonchè a quelle di esercitazione marittima, si attaglia alla nostra marina. È ben naturale quindi, che avendo noi saputo in questo importantissimo ramo d'industria ridurre le spese di produzione, troviamo un largo profitto in quel nolo, che forma la rovina dell'armatore francese.

Il *Semaphore* del 24 giugno 1868 scriveva a questo riguardo: « Due nazioni marittime ci devono specialmente interessare, l'Italia e la Spagna, che hanno marine commerciali potenti con le quali bisogna calcolare. La Spagna mantiene alla sua marina una posizione privilegiata, la quale volge a danno di tutte le nazioni; ma l'Italia non accorda ai suoi nazionali tali privilegi. Senza colonie lontane o possessi oltre marini, la sua marina mercantile si dà alla navigazione di concorrenza con un ardore e con un successo incontrastabile » (1).

(1) A meglio chiarire come nella navigazione di concorrenza vinciamo i francesi, prendiamo ad esempio uno dei principali porti del mondo,

• Se vi ha paese turbato all' interno, prosegue sempre lo *Semaphore*, che soffre per cause numerose, sopporti imposte gravi, sia tribolato dalla crisi finanziaria, quest' è senza dubbio l' Italia. Nondimeno non vi ha punto in esso quello scoraggiamento che abbiamo dovuto scorgere in ordine alla marina presso di noi; anzi l' Italia lotta con energia e si sforza di moltiplicare e migliorare i suoi mezzi di azione nautica. Abituati alla navigazione di concorrenza (navigazione indiretta) quella che assuefa l' uomo a contare sulle proprie risorse e non sui privilegi e protezioni, gli armatori italiani sperano prender parte alla lotta che comincerà sul mercato francese il 12 giugno 1869 e vi si preparano. Già essi hanno raggiunto in parte il loro scopo, aumentando e migliorando da parecchi anni il loro materiale navale. Per dare una cifra che accenni l' importanza di questo materiale, riferiremo l' ammontare del capitale nautico assicurato dalla Compagnia Mutua di Assicurazione Marittima di Genova il quale ascende a 65 milioni di valore stimato ed assicurato, inferiore quindi al valor reale. Questo materiale aumenta continuamente e l' Italia dopo l' In-

New-York, col quale pure la Francia ha una linea sovvenzionata di piroscafi.

*Movimento della navigazione del porto di New-York nell' anno 1866.*

<i>Entrati</i>	<i>Batimenti</i>
Inghilterra . . . . .	2120
Stati Uniti . . . . .	1658
Brema . . . . .	472
Norvegia . . . . .	410
Amburgo . . . . .	82
Prussia . . . . .	69
Italia . . . . .	65
Francia . . . . .	52

La Francia ha dunque in quel porto l' ottavo rango.

(*Annales du commerce extérieur* — 1868).

ghilterra è la nazione che fabbrica un maggior numero di bastimenti. In questo momento non vi è meno di 140 bastimenti su cantiere con 70 circa mila tonnellate di misura e cioè oltre a 120 mila di portata. Questi bastimenti sono generalmente ben costrutti, con materiali eccellenti che fornisce il paese. Uno dei Direttori del *Veritas*, il signor Carlo Baal, uomo di una incontestabile autorità nelle cose marittime, visitando i cantieri liguri rimase meravigliato della bellezza, della forza delle costruzioni italiane. Le cifre dicono abbastanza qual progresso si fa a questo riguardo vicino a noi; dimostrano del pari che non sono i bisogni interni che spingono la marina italiana ad uno sviluppo così considerevole. È evidente che i nostri vicini si dispongono in un avvenire assai prossimo, a disputare alla marina francese il mercato reso libero dalle sovratasse di bandiera. Bisogna dunque prendere tutte le opportune misure, per non essere sorpresi all'ultimo momento ».

In un altro articolo il *Semaphore* riconosceva che al modo istesso che il marinaio ligure ha qualità nautiche eccezionali, il nostro materiale navale, grazie alla vigilanza degli agenti del *Veritas*, è divenuto di una grande bontà (1). Dopo queste dichiarazioni dei nostri emuli, non avremmo mai creduto che nel mese decorso una Commissione della Camera di Commercio di Marsiglia venisse ad affermare che il motivo per cui la Francia non può farci concorrenza nella marina a vela, si è perchè noi abbiamo un misero materiale navale, guidato da uomini poverissimi, che si contentano dei noli i più ridotti; e per poco non dipinse i nostri ricchi armatori quali pezzenti.

(1) *Semaphore*, 1.º luglio 1868, N. 42,381.

Tali asserzioni false ed irose fanno sorridere di compassione ; ma in fine dei conti non ci fa punto rincrescimento che i marsigliesi amino pascersi di favole ; scambiandole con la realtà, essi perderanno sempre più terreno e lasceranno sempre maggiormente campo ai nostri marinari di riuscir vittoriosi nella navigazione di concorrenza.

Nè si consolino dicendo che se sono inferiori all'Italia per la navigazione a vela, le sono superiori nello sviluppo della navigazione a vapore. Nel mentre ammettiamo per ora come vero tale fatto, crediamo poter affermare che la nazione la quale possiede un' estesa marina a vela , potrà più facilmente dare tardi o tosto, uno svolgimento ragguardevole a quella a vapore, mentre laddove non venisse curata che questa, la si vedrebbe ben presto mancare della necessaria base e le linee di piroscafi dovrebbero tutte finire con vivere solamente di sussidii governativi.

Al modo istesso che non si può dare una conveniente estensione alla marina militare, se non si possiede una florida marina mercantile , così non è possibile organizzare una buona marineria a vapore se non se ne ha una abbastanza estesa a vela. Se non ci mancasse il tempo e l'opportunità, vorremmo dimostrare tale verità con un corredo di numerose ragioni. Per ora ci limitiamo ad osservare che la navigazione a vela rappresenta la strada carrettabile, come quella a vapore la ferrovia; le ferrovie hanno tanto maggiori redditi quanto più una nazione con uno sviluppo economico ragguardevole, possiede un perfetto sistema stradale. — La grande produzione esige molti trasporti; la grande quantità di carri che si impiegano, consiglia la costruzione delle ferrovie e queste vengono alla loro volta ad animare maggiormente le vie rotabili.

Non diversamente accade nella navigazione. Un florido e ben avviato materiale nautico a vela, persuade l'estensione del vapore, e quanto più si estende e si accresce la navigazione a vapore, più si aumenta quella a vela. Sono elementi che si aiutano e si completano; nè sono esclusivi od hanno tendenza a sostituirsi, ma producono l'un verso l'altro vantaggi reciproci.

Ecco una tabella indicante l'aumento della marina mercantile in Francia ed Inghilterra, in un periodo che in modo eminente racchiude lo svolgimento della supposta lotta fra la vela ed il vapore.

**Prospetto** indicante lo sviluppo della marina a vela ed a vapore in Francia ed in Inghilterra, nel periodo dal 1840 al 1865.

	1840		1850		1860		1865	
	Navi	tonnell.	Navi	tonnell.	Navi	tonnell.	Navi	tonnell.
<b>FRANCIA</b>								
a vela	15,511	652,665	14,228	674,205	14,608	928,099	14,874	899,756
a vapore	89	9,535	126	13,925	314	68,025	385	106,328
<b>INGHILTERRA</b>								
a vela	21,883	2,680,334	24,799	3,306,791	25,862	4,204,380	26,069	4,936,776
a vapore	771	87,928	1,165	108,342	2,000	454,327	2,718	823,532

Come si rileva da questo progetto, la Francia aumentò in 25 anni le tonnellate dei suoi bastimenti a vela da 650 mila a 900 mila, e dei piroscafi da 10 mila a 109 mila. L'Inghilterra accrebbe le tonnellate a vela da 2 milioni e mezzo a circa 5 milioni, ed il vapore da 88 mila a 824 mila. Questa

tabella prova appunto che in proporzione dell' aumento della vela si accresce il vapore e che quanto più si estende l' un mezzo di navigazione, sempre maggiormente si rafforza e si moltiplica l' altro. L' idea della vela che si sostituisce al vapore o di questo a quella, è parto di mente esclusiva, è conseguenza di poco esatta cognizione delle cose marittime. — Si dice: Dal 1840 al 1850 il navile a vapore in Francia crebbe del 46 per 010; quello d' Inghilterra crebbe in ragione del 91 per 010, ma dal 1850 al 1860, quello di Inghilterra crebbe del 169 per 010, quello di Francia invece crebbe del 388 per 010. Dunque, si conchiude, l' avvenire è sicuramente per il vapore.

Ma di grazia, che esprimono questi dati? Significano che le varie nazioni sentono il bisogno, non già di *sostituire* la navigazione a vela con quella a vapore, ma di dare a questa un' estensione maggiore, onde proporzionarla allo sviluppo della navigazione a vela. Come suole accadere in ordine allo sviluppo fisico del corpo umano, il materiale della navigazione a vapore mezzo assai giovane, ha ora un accrescimento rapido; ma raggiunta una proporzione determinata, assumerà un aumento regolare, che rimarrà in giusto equilibrio con quello della navigazione a vela. Quando si vede una nazione qual' è l' Inglese, non avere malgrado i suoi eccezionali vantaggi, neppure il quinto del suo materiale nautico, in piroscafi, costruendo ancora nel 1861 circa 600 bastimenti a vela su 325 a vapore, si può senza tema di errore asserire che forse questa è la proporzione più elevata che può raggiungere il vapore rimpetto alla vela. Il vapore era ed è nella infanzia; necessariamente doveva riempire la lacuna che esisteva da che venne applicato alla navigazione; i bastimenti a vela invece

adeguati ai bisogni del commercio, andarono progredendo con una minore celerità relativa, ma ogni anno, malgrado l'estensione della navigazione a vapore, si accresce sempre più quella del naviglio a vela.

Nello intento di favorire la costruzione dei bastimenti a vapore, il Fontane, un po' troppo ciecamente seguito dal Prefetto Torelli, disse in ordine alla durata ed all'ammortizzo dei bastimenti a vela, le più pazze ed esagerate cose del mondo. I Francesi sono ghiotti di tal genere di letteratura, e molti fra essi amano di essere ingannati, più che la positiva realtà e la schietta verità, preferendo le esagerazioni che valgano a salvare l'amor proprio e la suscettività nazionale, quasiché esse potessero effettivamente valere ad estendere e rafforzare la navigazione a vapore!

Il lettore conosce abbastanza se per noi si desideri che in Italia la navigazione a vapore si estenda; sa se attribuiamo o no ad essa grande importanza, e non ignora che noi abbiamo in quasi ogni pagina di questo scritto affermato, che la nostra marina a vapore è troppo scarsa in proporzione di quella a vela, il che appunto ci indusse a studiare ed esporre i mezzi che credevamo più opportuni per accrescerla e rafforzarla. Ma screditare la vela, non è il mezzo più sicuro per far accrescere i piroscafi, come il dir male dei carri non aumenta le vetture, e parlando di queste, non si moltiplicano punto le ferrovie.

Il commercio, come abbiamo già detto, si vale di mezzi molteplici e svariatissimi, e come la ferrovia ha fatto crescere il numero dei carri e dei cavalli, noi pensiamo che il desiderato aumento dei piroscafi darà uno slancio novello alla costruzione e navigazione dei bastimenti a vela. È questo un



fatto del quale abbiamo la convinzione più profonda, perchè risulta manifesto dalle statistiche; del resto, così le vane speranze come le detrazioni, nelle cose economiche sono ad un tempo ridicole ed assurde.

Persuaso che la navigazione a vela sia bella e spacciata, dacchè la Francia sembra aver smarrito l'indirizzo per utilmente valersene, Mario Fontane comincia con calcolare ciò che costa in Europa un bastimento a vela. È colpa dei Liguri se le loro navi costrutto d'un materiale eccellente, fabbricate con somma abilità pratica e teorica e secondo le migliori e più severe indicazioni del *Veritas*, costano un 10 0/10 meno delle navi di altre nazioni (1)? Se i Francesi calcolano che essi avrebbero grande convenienza a venirme sui nostri cantieri ad effettuarvi la costruzione delle loro navi, dovremo per questo dolercene? Se la durata dei nostri bastimenti è molto maggiore di quella calcolata dal Fontane pei bastimenti francesi, dovremo per questo condannare la vela? E le ammortizzazioni del 10 per cento all'anno e del 20 per i bastimenti che passano il Capo (!!); le spese di mantenimento della nave per cui si calcola, secondo il precitato Fontane, che dopo sette od otto anni a forza di restauri possa dirsi rifatta, mentre i nostri bastimenti di prima classe, dopo sette od otto anni sono in perfettissimo stato e tranne la fittura e la rinnovazione di vele ed antenne, non hanno nello scafo mestieri che di leggerissime riparazioni; non sono elleno tutte circostanze che ci devono altamente rallegrare?

(1) Le costruzioni navali costano in media in Liguria per bastimenti da 500 tonn. da L. 290 a L. 310 per tonn. La durata è di 25 anul, di cui 15 in 4.<sup>a</sup> classe. L'ammortizzo annuo è dal 6 al 7 0/0 del 9 o 10 0/0 al di là del Capo.

Il Fontane calcola che in Francia dopo quattro anni è mestieri rifare la fittura di rame, la quale richiede per un bastimento di tonn. 500 la spesa di L. 25 mila; questa invece non è in Liguria superiore alle lire 8 mila. Dice quello scrittore che l'Assicurazione dei legni a vela è del 6 o dell' 8 0/10 in via normale; che dopo sei anni di navigazione sale al 10 0/10, e se il bastimento passa il Capo al 12 e nel Mar Nero in inverno al 16 o al 17 0/10!! Ebbene, un bastimento sino all'età di 25 anni si assicura nelle Mutue Liguri per qualsiasi stagione e mare, ad un tasso che in tredici anni non fu mai maggiore del 2 0/10, come si può rilevare dai varii resoconti delle Mutue (1). E si crede favorire l'estensione della navigazione a vapore con affermare queste stoltezze?

Nè qui si arrestano le fiabe del Fontane, le quali come si vede stanno fra il vero e l'errore, come il 2 0/10 sta al 17 0/10, ma preso l'abbrivo, sempre più si fa coraggio ed arditamente prosegue a narrar favole più degne di riso che di seria confutazione. Calcola egli per esempio, che da 25 anni a questa parte le spese delle panatiche dell'equipaggio sono aumentate, ma non riflette che i perfezionamenti apportati nell'alberatura e l'introduzione di molti ordigni, consentono che oggidi un bastimento di 1000 tonn. possa essere diretto con soli 16 marinai genovesi, mentre 25 anni or sono ne abbisognavano 25 o 30.

Poichè l'ottimo Torelli tirò in campo Andrea Doria, è bene a riguardo degli equipaggi ricordare, che ai suoi tempi per far viaggiare un bastimento di 50 tonnellate, era necessario

(1) Quanto alle assicurazioni a premio fisso raramente superano il 5 o/o ma variano fra il 4 ed il 5. — La boria francese non ha mai permesso che i vicini d'oltre Alpe sapessero imitare le nostre Mutue, che danno così grandi risparmi nelle assicurazioni.

un equipaggio maggiore di quello che attualmente si richiede, grazie ai perfezionamenti delle costruzioni ed attrezzi, per un bastimento di 700 tonnellate. Il *Cosmos* di tre mila tonnellate ha 26 persone di equipaggio; ai tempi di Doria ne avrebbe richiesto 400!

Nè qui si arresta il Fontane, ma procedendo oltre, cerca dimostrare che i noli che si ottengono dai bastimenti a vela sono miserabili e tali da non dare più compenso di sorta.

Nel 1860 si trasportava, dice quello scrittore, il sale da Marsiglia a Calcutta a meno della metà del nolo che si percepiva nel 1840, e tocca l'incredibile, il buon mercato, del prezzo di trasporto dalle Indie all'Inghilterra. Ebbene, che significa questo? Se il costo della tonnellata trasporto, non può essere inferiore alle spese di produzione, come osserverebbe Riccardo, è evidente, e tutto questo lo dimostra ad evidenza, che l'arte della navigazione si è grandemente perfezionata diminuendo le spese. Se fosse altrimenti, come si potrebbe spiegare il progressivo aumento della marina a vela?

Vi sono viaggi e trasporti che non si potranno mai effettuare da piroscafi. Sarebbe ben semplice ed ignaro chi supponesse appunto che i piroscafi potessero portar sale a Calcutta o andarne alle Chincas a caricar di guano! Gli ultimi noli praticati dall'India in Inghilterra per carichi di riso sono di 75 scellini la tonnellata, nolo che lascia un tal beneficio al bastimento a vela, da consentire la partenza in zavorra dai porti Italiani, per guadagnarlo. Ora le merci sui piroscafi della Peninsulare Orientale e delle Messaggerie da Suez a Madras, Sidney, Melbourne, Calcutta pagano dieci scellini (in media) al piede cubo e quindi 440 scellini la tonnellata, ossia 22 lire sterline pari a L. it. 530. Si aggiunga a questo nolo quello

da Suez all' Inghilterra, che è circa di L. st. 6 ossia fr. 150 e si veggia poi se è possibile sperare che le semenze oleose, il riso e molti altri consimili articoli possano sopportare un nolo così enorme.

I piroscafi hanno spese gravissime e sarebbe insipienza il volerlo dissimulare. Leggasi nel *Giornale dell' Istmo di Suez* (1 gennaio 1869, pag. 6) la lettera del sig. Edward Thompson di Liverpool al *Times* in data del 2 dicembre, e si troveranno a questo proposito delle utili nozioni, in ordine ad una materia che sino ad ora venne troppo leggermente trattata.

« Il grande ostacolo alla navigazione a vapore agli antipodi, dice Thompson (che, capo da moltissimi anni di compagnie di piroscafi, ha un'esperienza degna di considerazione), sia per il Canale come per il Capo, lasciando anche a parte l'aggravio del diritto per il passaggio nel primo, è l'interesse del capitale impiegato, è l'ammortizzo dei meccanismi, è la spesa del combustibile. Le esportazioni di valore ingombrano poco; il *Great Britain* con le sue 900 tonnellate difficilmente trova un pieno carico a 5 sterline e gli esportatori di prodotti grossolani non pagheranno uno scellino di più fra il piroscavo che effettua il passaggio in sessanta giorni ed il clipper che lo fa in ottanta. I progressi che l'arte dell'ingegnere fece nel risparmio dei combustibili, furono sino ad ora troppo limitati. Tale è la causa dell'enorme spesa delle compagnie che navigano a tutto vapore e mi fa meraviglia che nessuno dei nostri grandi economisti inglesi si sia ancora preoccupato di questi fatti.

« Noi siamo condannati ad enormi spese in macchine, macchinisti e fuochisti e ciò spiega perchè le nostre compagnie più riccamente sovvenzionate non riescono a dar lauti dividendi ».

Quasi a conferma della sconfortante lettera Thompson, la

quale non riflette già i piroscafi commerciali, sibbene i postali, troviamo nel medesimo numero un riassunto molto interessante del rapporto dei Direttori delle Compagnie Peninsulare ed Orientale ai loro azionisti, dal quale possiamo ricavare dati assai concludenti.

« I redditi brutti dell'esercizio annuale che termina al 30 settembre 1868, per quella compagnia, furono di L. 62,149,150. Le spese totali avendo raggiunto le L. 57,825,225 si ebbe un beneficio netto di L. 4,303,725. Non essendo quindi i proventi stati sufficienti a distribuire il sei per cento sul capitale garantito dal Governo, la Compagnia ha domandato a questo L. 2,500,000 per distribuirle agli azionisti » (1).

Queste non sono cifre abilmente architettate per puntellare una dimostrazione, ma sono fatti che niuno potrebbe contestare; si vada dunque a rilento nel proclamare fin d'ora in modo assoluto, la prossima decadenza della vela.

Ma proseguendo in questa assurda crociata, il Fontane grande demolitore dei velieri, dice che i piroscafi hanno qualche uomo di più d'equipaggio di quelli a vela mentre è noto che ne hanno il doppio. Afferma che un vapore fa quattro viaggi nel tempo che il legno a vela ne fa uno; il che non è se non nei viaggi di piccolo cabotaggio. Un piroscavo da Genova a Montevideo impiega quaranta giorni in media, un legno a vela sessanta; totale, andata e ritorno, ottanta e centoventi; differenza quaranta; e cioè trenta per cento. Dove va il calcolo dei quattro viaggi immaginati dal signor Fontane?

Ma questo signore con la sicurezza di quei parigini che vi

(1) *Journal de l'Inde*, 4.<sup>er</sup> Janvier, pag. 7.

parlano di mare, senza aver mai veduto altr'acque che quelle della Senna, fa una commovente pittura della condizione degli armatori a vela e delle piazze che si sono date a questa infelice navigazione (1). Se quello scrittore si fosse degnato di studiare imitando il suo illustre concittadino Carlo Baal, quello che invece ha saputo fare e fa Genova con la vela, forse avrebbe scritto meno castronerie. Genova ha talmente perfezionati i bastimenti a vela, da poterli utilmente sostituire nelle navigazioni indirette a quelli di molte altre nazioni, dacchè la scarsa industria del paese non consentendogli nolo di uscita, non gli permetteva di stabilire maggiori linee di navigazione diretta (2). In meno di vent'anni può affermarsi che gli Armatori liguri hanno guadagnato più di 60 a 70 milioni, specialmente nel commercio indiretto. Questa classe si è tutta in poco tempo arricchita, e grazie allo sviluppo dato alla costruzione e la sapiente guida della esercitazione navale, Genova sebbene il vero e proprio commercio di speculazione su merci, vi sia piuttosto in decadenza, raggiunse una prosperità economica quale mai ebbe per lo passato.

Il Senatore Torelli chiede ai liguri se essi per avventura si credano sulla buona via? La risposta è facile. I liguri sono sulla buona via, se fatti i loro calcoli, corroborati dalla esperienza d'ogni giorno, essi veggono che le speculazioni da cui altre nazioni non cavano neppure da mantenere i loro bastimenti, danno ad essi larghissimi beneficii. Non però devono dedurne, non doversi essi staccare dalla vela, dacchè questa li ha arricchiti e li arricchisce. No, queste gratitudini sono assurde

(1) Marius Fontane. — *Marine marchande*, pag. 56 et passim.

(2) Ciò ha però fatto col *Plata*, stante il trasporto dei passeggeri che pagano parte del nolo di uscita.

in commercio. Se la convenienza e l'esperienza lo consiglia, continuino i liguri a fabbricare legni a vela, ma non dimentichino, che è pur venuto per essi il momento, di estendere per mari e commerci speciali, la navigazione a vapore. Riten-gano che senza punto abbandonarsi ai sogni di sostituire il vapore alla vela, la proporzione delle costruzioni navali dei piroscafi, che sta a questi ultimi come uno a trentasei, è troppo meschina ed inadeguata ai bisogni attuali ed alle nuove emer-genze. Se il perfezionamento apportato nell'industria navale dal lato tecnico, economico e commerciale, li ha arricchiti, non sieno esclusivi, come coloro che spregiano la vela, ma senza passione, senza idee preconcepite, si giovino nelle differenti direzioni contemporaneamente dell'una e dell'altra, secondo che la convenienza e l'esperienza consigliano (1).

Desiderosi di avere più ampi schiarimenti su tale qui-stione della vela e del vapore, ci siamo diretti per ottenerne ad una persona di grande esperienza in queste materie, la quale corrispondendo gentilmente alle nostre istanze, ci indirizzava le seguenti osservazioni che crediamo utile riferire, perchè fatte con somma imparzialità e dottrina.

(1) La marina mercantile italiana, secondo le statistiche ufficiali, con-tava al 31 Dicembre 1867:

Marinai 134,925 — Addetti alle arti marittime 35,499.

Il servizio dei porti e spiagge è fatto da 6945 battelli, barche e ri-morchiatori.

Il materiale della marina mercantile addetto al cabotaggio ed al com-mercio internazionale è di 47,000 navi a vela con 792,430 tonnellate.

I piroscafi a ruote sono 46 (22 in legno e 24 in ferro, della portata di tonn. 7423 e della forza di 4380 cavalli. Quelli ad elice sono 43, 2 in legno e 41 in ferro) con 44723 tonn. e di una forza di 6672 cavalli. Si ha inoltre due bastimenti misti in legno ed uno in ferro con una forza di circa 300 cavalli e la portata di tonn. 1500.

Le osservazioni di cui è caso, riguardano il sesto parallelo del Prefetto Torelli, nel quale opuscolo si trova la dissertazione sulla marina a vela ed a vapore, che è calcata sul libro del Fontane.

Esaminando l'opuscolo *Torelli-Fontane*, il chiaro nostro amico dice:

« Sembra che l'assunto dell'autore dell'opuscolo, di cui è caso, sia stato quello di dimostrare che:

« 1.º Fra un non lungo tempo a venire, il *Vapore* debba surrogare interamente la *vela* ossia il *vento*.

« 2.º Che le ragioni o motivi, che devono far luogo a detta surrogazione, consistono: nella maggior speditezza dei viaggi, compensante la grave spesa cagionata dal combustibile, le minori spese relative alle assicurazioni (in vista della maggior sicurezza de' viaggi), la pronta ricapitalizzazione del bastimento ed accessori, (ove questo sia costruito di ferro), tanto a cagione dei maggiori lucri, quanto della maggior durata del bastimento ecc.

« 3.º O quanto meno, se il vapore non surrognerà interamente ed ovunque la vela, dovrà tuttavia riuscire più vantaggioso e proficuo per certi dati generi di navigazioni e commerci, e pertanto debba la marina mercantile, essere invitata e spinta ad adottarlo.

« Per la maggior chiarezza nell'esposizione delle sue idee sull'argomento di cui è caso, lo scrivente crede di dover premettere che in generale:

« 1.º Ciò che può essere perfettamente vero per un dato paese, e per certi dati generi di navigazione e speculazione, può esserlo meno per altri paesi, navigazioni e traffici, ed anzi può diventare talvolta affatto falso, per un determinato altro paese.



« 2.º Che la quistione della sostituzione del vapore alla vela, è anzi tutto una quistione d'ordine economico, genere di quistioni, di cui il *commercio* ossia la speculazione, è d'ordinario il miglior giudice.

« 3.º Che per altro a giudizio del sottoscritto, potrebbe benissimo avverarsi il caso, in cui, per date navigazioni e certi traffici particolari, la marina mercantile, avesse a ricorrere ad una più estesa adozione della *forza motrice del vapore*, non tanto a totale sostituzione, quanto a sussidio della *vela* ossia del *vento*.

« Per verità non val nemmeno la pena di accingersi a dimostrare, che qualsiasi linea di piroscafi, che parta da uno qualunque dei grandi *centri carboniferi*, (specialmente poi, se in vista della non lunghissima distanza da percorrere, le sia lecito provvedersi di combustibile per l'andata e pel ritorno) può con un quasi certo ed anche largo profitto, eseguire il trasporto de' passeggeri e delle merci, sostenendo non solo la concorrenza de' piroscafi esteri, ma bensì quella dei bastimenti a vela della propria nazione, in vista soprattutto della maggior rapidità, con la quale il viaggio può essere effettuato da essi piroscafi, e sempre quando la *velocità* media del loro *cammino a vapore*, non sia tale da assorbire con un esorbitante consumo di combustibile, la quasi totalità de' profitti, come talvolta è accaduto.

« Ma non si potrebbe già dire lo stesso, per bastimenti a vapore, che partissero da un porto, ossia centro non carbonifero, ed anzi molto lontano da qualsiasi così fatto centro, per cui facesse d'uopo recarvi il combustibile da lungi; peggio poi se dall'estero. Questi piroscafi potrebbero probabilmente lottare coi bastimenti a vapore, ed anche con quelli a vela della propria

nazione, o di altre nazioni poste nelle identiche od anche peggiori circostanze, ma giammai coi piroscafi della nazione, che oltre ad una marina mercantile, possedesse pure abbondanti miniere di buon combustibile.

« È pertanto evidente, che alla prima nazione non rimane che ad ingegnarsi a sostenere nel miglior modo possibile, la concorrenza dei piroscafi della seconda, mediante il *vento* cioè colla vela, che poco o nulla costando, (ed ammesso maestria nel navigare, circostanze di viaggio favorevoli, moderazione nei noli) può lasciar luogo a sufficiente lucro. È chiaro per altro, che questa concorrenza *della vela* non potrebbe sussistere se le *qualità* dei bastimenti a vela, non fossero state spinte tutte o quasi, ad un alto grado, e vale a dire: *massima portata*, massima velocità (dovuta alle ben calcolate dimensioni e proporzioni del bastimento) spese di costruzione, di manutenzione e d'equipaggio *minime*, prezzo *minimo* di nolo ecc., il che è appunto ciò che si è avverato nelle nostre recenti costruzioni.

« Vediamo ora ciò che deve accadere riguardo a due bastimenti della stessa prima nazione, l'uno a *vapore* e l'altro a *vela*, che partendo entrambi da uno stesso porto, fanno lo stesso traffico, cioè passeggeri e merci. Supponiamo che il porto di partenza sia Genova, e quello dell'arrivo Montevideo.

« La distanza fra Genova e Montevideo è meglio di 720 miglia nautiche. La media del tempo impiegato da un bastimento a vela per percorrerla è di sessanta giorni e talvolta fors'anche settanta. Quella del bastimento a vapore misto, da trentacinque a quaranta giorni. (Il che non darebbe che due viaggi a vapore appena, per uno a vela.)

« Nel primo caso il bastimento a vela percorre da 100 a 120 miglia al giorno, vale a dire che la sua velocità media per ora è di cinque miglia, e ciò con ben poca spesa. (Logorio di vele, alberatura, cordami ecc.)

« Il bastimento a vapore (ove non fosse per nulla sussidiato dalla vela) per compiere l'anzidetta traversata in trentacinque a quaranta giorni dovrebbe fare da otto a dieci miglia per ora. Per raggiungere quest'ultima velocità, incontrerebbe un consumo non indifferente di combustibile, giacchè se questo fosse di mezza tonnellata colla velocità di otto miglia, sarebbe di una tonnellata per quella di dieci. Ammettiamo due terzi di tonnellata siccome media.

« Il carbone costa mediante 40 franchi almeno per così fatti viaggi; dunque il bastimento a vapore ha una spesa giornaliera di L. 640, che non ha il bastimento a vela, e si può dire di 700 colle altre spese inerenti alle macchine e relativo personale (1). È chiaro che se i prezzi di nolo e di passaggio (questi ultimi specialmente) non fossero, in vista della maggior celerità del viaggio, assai più elevati di quelli del bastimento a vela, il bastimento a vapore non potrebbe a lungo durarla; ma per converso sarà sempre possibile a quello a vela, di sostenere la concorrenza di quello a vapore, finchè esisterà una marcata differenza nei prezzi di trasporto ecc., la quale bisognerà che sia tanto più sensibile, quanto maggiore sarà il prezzo del carbone sul mercato, e la velocità media del piroscalo, ottenuta coll'aiuto della sola macchina.

(1) Secondo i calcoli della Commissione Olandese, la nave mista di 1600 tonnellate avrebbe una spesa di L. 4000 quotidiane. Vedasi a pag. 93-94 di questo opuscolo.

« Parmi si possa ricavare dal sovraesposto e dall'esempio ora citato che :

« Pei grandi o meglio, pei lunghi viaggi o traversate, in cui v'è la quasi certezza di venti regolari e costanti, il bastimento a vela sosterrà ancora per lungo tempo e con marcato vantaggio la concorrenza del vapore , al quale è assolutamente necessario l'elemento ossia concorso dei passeggeri, il cui nolo o prezzo di passaggio costituisce la parte maggiore dei profitti del bastimento, e che riescono tanto più indispensabili, quanto più è rapida la celerità del bastimento camminando a vapore.

« Oltre ciò resta pur dimostrato, come la quistione sia precisamente ed unicamente d'ordine economico (come in generale lo sono tutte le quistioni commerciali) vale a dire che , la quistione non sarà sciolta a tutto vantaggio o favore del vapore, se non allorquando, o si posseggano da tutte le nazioni marittime cave di combustibile fossile', o venga questo a risultare di un prezzo minimo (tende invece a rincarire anche sui siti di massima produzione) o si trovi qualche sostituto allo stesso e meno costoso, o finalmente si scuopra il modo di adoperarlo in guisa tanto economica, che la spesa derivante dallo stesso ne venga ad essere straordinariamente ridotta , il che tutto ammesso per possibile nell'avvenire , è d'uopo consentire che si è ancora ben lontani dall'aver potuto ciò conseguire anche parzialmente , (almeno in modo economico e praticamente attuabile) nè l'Italia disgraziatamente può per ora sperare di trovare nelle viscere de' suoi monti e terreni, combustibili fossili equivalenti a quelli d'Inghilterra e d'altri paesi, nè tampoco stratificazioni così abbondanti, che ne consiglino l'utile coltivazione mineralogica.

« Che se ad attenuare il consumo e pertanto la spesa del

combustibile, si tentasse di diminuire l'attuale velocità media del bastimento a vapore misto, (sette ad otto miglia) le esigenze dei passeggeri che pei loro fini non badano a spendere, la vorrebbero anzi aumentata. Portandola a mo' d'esempio invece di dieci a cinque miglia per ora, onde così impiegare un ottavo soltanto del combustibile, allora il bastimento a vapore rientrerebbe nelle condizioni dei bastimenti a vela, avendo veduto di sopra che la velocità media di questi bastimenti nei viaggi da Genova alla Plata è per l'appunto di cinque miglia circa, perdendo così qualunque suo particolare pregio, ed il consumo del combustibile si risolverebbe così in pura e semplice perdita.

« Riesce forse opportuno accennare ora qualche cosa circa le spese di riparazione e manutenzione, inerenti ai bastimenti a vapore così in legno come in ferro, alle loro macchine, ed alla ricapitalizzazione dei medesimi.

« Relativamente alla maggior durata del bastimento in ferro con macchina a vapore (che per quanto si sappia non ne furono fatti per sole vele (1)), è chiaro che se è più robusto e dura di più di quello in legno, desso costa anche di più. Che se il bastimento in legno abbisogna di essere di tempo in tempo calafatato ed a più lunghi intervalli rifasciato di rame, è pur vero, che quello in ferro a vapore, vuol essere immesso almeno ad ogni sei mesi in bacino, per esservi nettato e colorito, e la spesa della coloritura è assai più necessaria ed ingente pel bastimento in ferro che per quello in legno. Parimenti se è riconosciuto che il bastimento a vapore di legno, tende a

(1) In Italia non si sono ancora costrutti velieri in ferro. Ma in Inghilterra, come abbiamo già detto altrove, nel 1867 se ne costrussero 125.

sconnettersi per la continua vibrazione generale prodotta dall'azione della macchina, è vero altresì, che quello a vela in legno, riesce a lungo andare il più robusto, ed è quindi giuoco-forza costruire il primo in modo più solido, cioè incontrare, da principio anche da questo lato una maggior spesa.

« Riguardo alla macchina è da osservarsi che: o la medesima viene adoperata, ed allora oltre la spesa di combustibile, materie grasse, ecc. vi sono pure i logoramenti e le eventualità di guasti e di riparazioni che riescono sempre costosi anche quando sieno di semplice manutenzione, a non far caso della spesa pel personale addetto; oppure non si adopera, ed allora l'importo della macchina ed accessori, rappresenta un capitale improduttivo che si risolve commercialmente parlando in una vera passività.

« Quindi è che il bastimento a vapore, ove non si possa avere il combustibile a buonissimo mercato, o non si ottengano prezzi di nolo e di passaggio abbastanza elevati, non può risultare così proficuo come a prima vista potrebbe parere, e queste stesse condizioni son quelle che tendono a limitarne l'impiego.

« Quanto alla *ricapitalizzazione*, è da notarsi che ammesso pure che un bastimento a vapore in ferro e la sua macchina durino un trent'anni circa, in questo periodo di tempo sarà necessario rinnovare tre volte almeno le caldaie, e riparare anche tre volte le macchine in modo generale, il che aggiunto alle spese di riparazione ordinaria e manutenzione delle macchine e del bastimento, assorbirà un capitale per lo meno uguale a quello del valore primitivo delle macchine e di buona parte di quello del bastimento, per le riparazioni che riguardano lo scafo, ecc.

« Rimarrebbe ora ad apprezzare la circostanza particolare della navigazione del Mar Rosso, a seguito del taglio o meglio del Canale dell'Istmo di Suez e dello sperato e probabile rivolgimento di gran parte, se non della totalità del commercio dell'Oriente a quella via e pel Mediterraneo, e quindi ai porti d'Italia.

« Ammessa la facile variabilità dei venti nel mare Mediterraneo, al sormontare di quasi ogni capo, e ritenuto che il nuovo canale non possa essere altrimenti percorso se non per *tonneggio*, ossia rimorchio, cioè tirando il bastimento per mezzo di animali, macchinismi o piroscafi rimorchiatori (e ciò com'è facile a capirsi con grandissima spesa): ed ammesso pure che il Mar Rosso debba esso stesso essere riguardato come un altro canale più lungo e più vasto se vuolsi; ma che occorrerebbe per altro di poter percorrere nel più breve spazio di tempo possibile, onde schivare i cattivi tempi od almeno i venti contrari, che facilmente possono regnarvi per un tempo considerevole, essendo un mare lungo e stretto, e per potere anzi resistere e navigare contro i medesimi, lo scrivente non è alieno dal riconoscere la convenienza che vi potrebbe essere pei bastimenti a vela, che si dedicassero ai viaggi o traffici dell'estremo Oriente di essere muniti di una macchina a vapore ad elice, che per nulla impedendo il loro cammino a vela, fosse però tale da imprimere ai medesimi una velocità dalle 6 alle 8 nodi e non più, (salvo mire particolari per trasporto di passeggeri ecc.) affine di non raggiungere tali consumi di combustibile da riuscire dannosi, ma sia però tale velocità qual'è quella di cui il bastimento abbisogna per compiere il suo viaggio, nello stesso tempo od all'incirca, che gli occorrerebbe navigando a vela nei casi di viaggi regolari.

• Ma da questi casi particolari o da quelli di trasporto di passeggeri o di corrispondenze postali in fuori, non è tanto probabile, anzi azzarderò dire, è pressochè impossibile che una nazione marittima e commerciante, non provvista dalla natura di combustibile fossile buono ed abbondante, possa sostenere la concorrenza di quell'altra che lo possiede, altrimenti, che valendosi di quella forza che nulla costa, cioè del vento, di cui deve pertanto applicarsi a ricavare allora il maggior partito possibile » (1).

Queste diligenti osservazioni e calcoli prudenti, confermano sempre maggiormente le idee da noi svolte, che cioè nulla vi ha in questi argomenti di assoluto e di esclusivo. Però la miglior risposta che si possa fare a chi interroga: trionferà la vela od il vapore? Si è quella: trionferanno ad un tempo la vela ed il vapore, purchè si ricorra ai mezzi opportuni, a fine di utilmente valersene.

Una formale conclusione è forse inutile in questo scritto, dacchè essa emerge abbastanza chiara da tutte le singole parti di esso.

Fortunate condizioni economiche offrono all'Italia la felice occasione di poter ripigliare l'antica possanza sul mare. Per conseguire questo splendido risultato, dal quale proverrà la

(1) Non bisogna però dimenticare che in grazia della parificazione dei diritti nei porti, nulla vieta agli Italiani di esercitare linee di piroscafi con paesi che posseggono depositi carboniferi e così far concorrenza agli esteri con mezzi perfettamente identici.

Aveva quindi ragione il Console Cattaneo di consigliare agli Italiani una linea di piroscafi fra la penisola e Liverpool. — *Bollettino Consolare*, vol. IV, pag. 159 e seg.



prosperità dell' industria e dell' agricoltura della nostra patria, ogni sforzo è poco, e qualsiasi più grave sacrificio vuol essere coraggiosamente incontrato.

Omettendo per ora di toccar delle riforme legislative che possono avvicinare il desiderato intento e che tutte si potrebbero riassumere nella parola LIBERTÀ di che la marina ha grande bisogno, sentiamo necessario inculcare così al Governo come agli Armatori la necessità di estendere la navigazione a vapore coll' Oriente a fine di partecipare l' Italia al ricco commercio Indo-Europeo.

A scuotere gli Italiani dalle loro idee grette e dalle loro inerti assuetudini, abbiamo accennato il mondo commerciale che va loro ad aprirsi al di là del Canale di Suez. Schivi ugualmente di esagerate speranze e di paurose dubbiezze, abbiamo indicato a quale mira la nazione nostra deve tendere, esponendo i mezzi con i quali essa può raggiungere gli splendidi destini cui essa dalla provvidenza è chiamata.

Oramai non ci resta che ad augurare, che uscendo finalmente dal campo delle incertezze e delle esitanze, Governo e Cittadini entrino arditamente in quello più fecondo dei fatti.



# ALLEGATI



## Allegato A.

### I PORTI DEL MAR ROSSO.

---

Il colonnello Merewether, residente in Aden, fece un viaggio da quel porto a Suez, fermandosi in qualcheduno dei porti principali del Mar Rosso, raccogliendo schiarimenti che vennero a completare i dati che già si avevano sulla loro topografia e loro relazioni commerciali. Per il primo visitò il porto di Berenice e riconobbe che adottandolo come punto di partenza delle valigie dell'India e della China, la durata del tragitto sarebbe diminuita di due giorni, e si eviterebbero i più pericolosi passi del Mar Rosso. Il viaggio del signor Merewether è interessantissimo ma incompleto, perciocchè le sue note non sono applicabili che ai quattro porti di Obokh, Massacua, Berenice e Cosseir; è necessario però, per dare un'idea esatta delle risorse che il Mar Rosso offre alla navigazione, di dire qualche parola riguardo agli altri porti.

**BERBERA.** — La rada di Berbera, formata dal golfo d'Aden, è forse la migliore di tutta la costa orientale dell'Africa. Una lingua di terra sabbiosa e madreporica costituisce colla costa, che in questo punto forma un po' di seno, i due terzi di un'ellisse di cui l'area è occupata dalla baia. Sul litorale vi è una bella spiaggia di sabbia che si estende a circa un mezzo chilometro sulla terra e limitata da un banco madreporico più alto di 3 o 4 metri; questa spiaggia è affatto piana, eccetto un punto in fondo alla baia, dove su d'un monticello sabbioso sorge il villaggio di Berbera. La marea è di metri 2, 30, e ciò spiega come il mare possa avanzarsi tanto dentro terra e circondare completamente quel piccolo monte di sabbia al momento del flusso. Le case di Berbera sono piccole, addossate una sull'altra, ed alle loro porte stesse s'innalzano piccoli mucchi d'immondizie

che, coll'elevata temperatura, contribuiscono a sviluppare febbri perniciose della massima gravità. Per queste ragioni Berbera non è abitata che dal mese d'ottobre al principio d'aprile, sola epoca in cui il paese sia abbastanza salubre. Cinque pozzi situati vicino al villaggio forniscono un'acqua potabile piuttosto salmastra; ma al piede delle prime montagne, cioè a 10 kil. circa dalla riva vi è dell'acqua dolce.

**ISOLE MUSHAS.** — Le tre isole Mushas, rimpetto a Tatjoura, sono isole madreporiche completamente aride, analoghe all'isola francese e a Massaoua, delle quali avremo occasione di parlare in appresso. Queste isole, abitate di passaggio da pescatori, presentano sulla costa delle sinuosità le quali sono occupate le une da piccole spiagge di sabbia, e le altre da un suolo fangoso.

**TATJOURA.** — Questo villaggio, popolato da 1500 a 1600 abitanti, è situato sulla riva del mare, nel mezzo di un seno assai pronunciato della costa, formante un convenevole riparo per i bastimenti. Il litorale è formato da una bella spiaggia di sabbia. Tatjoura si compone, come Berbera, di capanne fatte di rami d'albero e di stuoie. Il paese è sanissimo, ed i pozzi che furono scavati tutt'intorno al villaggio danno un'acqua perfettamente dolce. Le numerose strade che partono da Tatjoura e che vanno fino al cuore della parte sud dell'Abissinia renderanno più tardi questo punto della maggiore importanza. Si potrebbe far venire dall'interno tutte le carovane che si volesse; solo bisognerebbe sottoporsi alla maniera di commerciare di questo paese, che consiste nell'aver confidenza nella probità dei capi-carovana, poichè bisogna versare anticipatamente una somma eguale al terzo del valore che si vuol far venire dall'Abissinia. Tatjoura trovasi sulla strada dei bastimenti che fanno scalo a Monzambico, Zanzibar e Lamoo, prima di rendersi a Aden per terminare il loro carico; ricche case di commercio troverebbero vantaggio a stabilirvi sin d'ora un banco diretto da agenti capaci ed attivi.

**OBOKH.** — Questo punto comprato dai francesi, è posto vicino all'entrata del Mar Rosso, a 45 miglia sud da Perim, circa 110 miglia da Aden e 6 miglia all'ovest del Ras-Bir. Questo porto si può considerare come una baia formata dal Ras-Bir all'est, e da una piccola punta di terra bassa, il Ras-Obokh all'ovest. Il porto è all'estremità della baia vicina al Ras-Obokh; è rinserato da scogliere di corallo che lasciano appena un'entrata di 300 yarde di larghezza. Nel mezzo di questo canale l'acqua è profonda e vi è buono ancoraggio; ma non vi è che pochissimo posto, e non potrebbero starvi più di dieci bastimenti di piccola portata. Le scogliere di corallo proteggono l'ancoraggio contro i venti del S. O. e del N. E., ma il bastimento che tentasse di mettersi alla vela finchè dura il musson del S. O. sarebbe infranto contro gli scogli della riva e dell'entrata del porto. L'ancoraggio si trova ad 800 circa metri dalla spiaggia. Un'owidi, o bassa

vallata, con un corso d'acqua inaridito nel mezzo, si prolunga fino alla riva, rimpetto all'ancoraggio. Si può ottenere dell'acqua eccellente scavando alla profondità di 6 piedi nel letto del ruscello, e quando piove molto nell'interno del paese, locchè qualche volta succede, l'acqua del torrente viene in gran quantità e con forza considerevole.

All'ovest della vallata trovasi un piano estesissimo, elevato circa 60 piedi sul livello del mare. Non vi è che meriti il nome di città più vicino se non Tatjoura, che trovasi ad una distanza di 56 kil. Gli abitanti del paese sono i Dunkellis, puri nomadi che vanno dove i pascoli sono più abbondanti. Il paese non produce grani; se per caso ne arriva da Aden, i Dunkellis li consumano, e quando non ve ne è più, fanno ritorno alle loro carni e al loro latte, come i Somalis. All'arrivo della *Vittoria* vi era sulla riva del mare due pastori che guardavano delle pecore e dei cammelli. Dicesi che l'esistenza di depositi di carbon fossile venne constatata nella catena dei monti al nord-est.

I francesi avevano scavato diversi pozzi nel letto del torrente, che vennero dopo quest'epoca, riempiti dalle sopravvenute inondazioni. I pastori dissero che la Francia aveva comprato questa posizione dal Sultano Deeme di Roheita.

**ISOLA PERIM.** — L'isola Perim, già chiamata isola Bab-el-Mandeb, è situata a 42° 28' di latitudine nord, e a 41° 9' di longitudine est, del meridiano di Parigi, in mezzo dello stretto di Bab-el-Mandeb, che essa divide in due stretti secondarii o meglio in due passi d'ineguale larghezza. Quello tra Perim e l'Arabia non ha più di 26,500 metri, di maniera che l'isola di Perim, che comanda i due passi, può a buon dritto venir considerata come la chiave del Mar Rosso. I bastimenti raramente si azzardano nel gran passo, che è difficilmente praticabile malgrado la sua larghezza di 23 kil. e mezzo; esso è seminato di scogli, e ristretto da un gruppo di otto isolotti, di origine vulcanica che vengono chiamati *gli otto fratelli*. Il piccolo passo, il solo praticato perchè molto più sicuro, non ha più di 3,180 metri. Il canale praticabile ha una larghezza di 2,500 metri, perchè egli è rinserrato al nord-est dall'isola di Perim da uno scoglio chiamato *Fisherman*. Non offre pericolo alcuno e lo scandaglio molto irregolare è di 12 a 47 braccia. Al piede dello scoglio *Fisherman* il fondo è di 11 braccia; vicino a Perim è ancora di 7 e di 5 braccia.

L'isola di Perim ha 4 miglia e mezzo di lunghezza su 2 di larghezza; essa è elevata al disopra del mare, nella sua parte più alta, di 230 piedi, e le sue estremità vanno abbassandosi. Sopra questo punto elevato, e che forma il centro, gli inglesi costrussero un piccolo faro. L'isola è di forma ovale e il rilievo generale è quello d'un cono. Perim è un vulcano spento, il cui vasto cratere corrispondeva alla gran baia dell'isola; essa è costituita da una pianura che occupa circa la metà della sua estensione e da

una catena di montagne, che dopo aver descritte molte circonvoluzioni, si piega e avvicina le sue due estremità per formare il porto magnifico di Perim, che può contenere fino a 40 vascelli di linea. Egli è aperto dall'ovest al sud 4¼ sud; l'entrata è molto stretta, però senza pericolo; è quasi al riparo da tutti i venti, e lo stabilimento è a 11 ore 4¼. Le maree sono poco regolari. Coi venti del sud sale più assai che coi venti del nord; ed allora non è tanto facile il sortire. Il fondo è di melma e profondo da 6 a 7 braccia. Non vi sono scogli da temersi. Verso il nord dell'isola vi è un banco di sabbia che tende ad aumentare. Si può ancorare nel porto in tutta sicurezza a due ancoraggi al nord e ad uno al sud. L'intera massa dell'isolotto è formata d'una rocca coperta da un lieve strato di sabbia, seminato di piccole pietre vulcaniche, nere, angolose e vicine le une alle altre. Nell'isola Perim non vi è acqua e non vi si trova, a quanto pare, nemmeno le boschaglie che si incontrano sulla costa d'Abissinia. Una macchina distillatrice e delle cisterne scavate dagli inglesi suppliscono a questa mancanza. È probabile che sia rimasta quasi sempre disabitata, ed abbisognarono ben urgenti necessità politiche perchè gli uomini abbiano potuto pensare a formare degli stabilimenti duraturi e a soggiornare su questa terra desolata.

Non si cominciò a parlare di Perim che alla fine dello scorso secolo, quando gli inglesi temendo qualche impresa da parte dei francesi sbarcati in Egitto, s'impadronirono di quest'isola all'estremità del Mar Rosso, e l'occuparono fintantochè tutte le loro inquietudini non furono dissipate. Vi rimasero due anni circa, vi fecero qualche fortificazione ed una cisterna della quale il capitano Haines, della marina indiana, ritrovava ancora gli avanzi nel 1834. Nel 1855, un bastimento inglese, naufragato sulle coste di Berbers, venne maltrattato e saccheggiato dagli indigeni. Il governo della Compagnia si era indirizzato ai capi dei Somalis per ottenere riparazione. Questi capi avevan dimostrata molta premura per soddisfare questi reclami, ma i loro sforzi furono impotenti a scoprire i colpevoli e non poterono che far prova di buona volontà e d'innocenza. Gli fecero venire in Aden per discutere questo affare col residente, e quando fu ben constatato che essi non erano al caso di proteggere sufficientemente queste coste, la Compagnia delle Indie Orientali si fece innanzi per mettere questo paese al coperto da ogni attacco di pirati, e con una clausola del trattato, stipulò che occuperebbe l'isola Perim, e che, per garantire la sicurezza di questi paraggi, vi metterebbe una guarnigione. Il 14 febbraio 1857, le truppe della Compagnia delle Indie Orientali inalberavano la bandiera inglese sull'isola Perim e la presa di possesso fu definitiva. In oggi vi esiste una guarnigione di 200 circa cipays, e 150 operai indigeni vengono impiegati in diversi lavori.

**HAYCOCK.** — Questa possessione inglese è posta sopra uno dei



punti più belli della costa. Sulla riva del mare vi è una cinquantina di metri di larghezza, poi viene un suolo argillo-sabbioso molto salifero al quale succedono monticelli in forma di coni della più perfetta regolarità. La vegetazione è più attiva che sulla maggior parte degli altri punti della riva meridionale del Mar Rosso, e gli abitanti d'Edd vengono fin là a cercare le foglie del *hyphoene thebaica* (Lin.), delle quali fanno le stuoie. Haycock non è maggiormente abitata della posizione d'Obokh. Tribù nomadi vi si trovano di passaggio; ma non vi è villaggio, ciò forse a causa del difetto d'acqua dolce.

**EDD.** — Questo villaggio, popolato di 600 a 700 abitanti, appartiene alla Francia. Ivi la costa è formata da una magnifica spiaggia di arena alla quale quasi subito succede una immensa pianura, che si stende al nord-ovest e all'ovest, e che è costituita da un suolo argillo-arenoso. Al sud del villaggio, ha principio un vero oceano di lave, un'immensa distesa di blocchi basaltici che prosegue fino a Haycock. Questa immensa distesa è di una regolarità perfetta, rassomiglia ad una lunga e larga muraglia innalzata dalla mano dell'uomo. Edd, sembra essere un paese sanissimo, nelle vicinanze non vi è alcun stagno e vicino alle abitazioni trovansi diversi pozzi d'acqua dolce.

**ISOLA DISSEC.** — Quest'isola, che si estende quasi dal Nord al Sud, all'entrata della baia d'Adulis, è costituita di piccole montagne coniche o a rialzi, che lasciano tra di loro delle valli o delle piccole pianure delle quali sola è degna di menzione la *pianura del villaggio*. Essa occupa tutta la larghezza dell'isola, e nel senso della lunghezza di quest'ultima, presenta in generale (giacchè il suo tragitto è irregolare e sinuoso) una distesa di 200 metri; la pianura ha termine con un piccolo stagno di acqua di mare e con un banco madreporico. Questo stagno, di poca considerazione e facile a disseccarsi, non reca alcun danno alla salubrità dell'isola. Nella pianura del villaggio trovasi la sola acqua dolce contenuta nell'isola.

Dissec conta 400 abitanti ed è una possessione francese.

**BAIA D'ADULIS** o di **DOCNOS.** — Adulis, antica città romana, della quale si scoprono appena oggidi le rovine, è del tutto disabitata. Posta sovra un piccolo piano che il mare scopre per una grande estensione, lascia a nudo un fondo melmoso che occupa un lato di circa 400 metri di larghezza. A questo suolo paludoso succede un terreno arenoso salifero; più lungi, è arena mescolata d'argilla; a 4 kil. circa dalla riva si rizzano qua e là irregolari monticelli trachitici. La pianura, che si prolunga più in là di questi monticelli, è intersecata da molti letti di torrenti disseccati, dei quali il più importante vien chiamato *Riviera d'Adulis*. Scavando nel letto di questa riviera disseccata, non lungi dalla costa, ed a un metro di profondità solamente, si ottiene dell'acqua perfettamente dolce e pota-

bile. È in questi fossi che Zulla, che ha circa 2000 abitanti, e che non è lontana che tre chilometri, viene a provvedersi di tutta l'acqua che gli fa bisogno.

A 500 metri dal Goubbat-Astfe al golfo d'Assbe, rientranza assai pronunciata della costa, al sud del torrente d'Adulis, trovasi una sorgente termale. Quest'acqua gode nel paese grande riputazione.

Non parleremo dell'isola francese nè dell'isola Daily o del Cherek, situate in vicinanza di Massaouà; inabitate tutte e due e quasi prive di vegetazione, non offrono nulla di particolare. L'isola di Daily appartiene agli inglesi.

**MASSAOUÀ.** — Questa città, che è il deposito tra i paesi stranieri e l'Abissinia, della quale è la principale piazza d'esportazione, è situata a 44° 34' lat. Nord e 57° 47' long. Est, in una piccola isola del Mar Rosso, a 500 miglia circa Nord-nord-ovest dello stretto di Bab-el-Mandeb e a 400 miglia d'Aden. Da Obokh a Massaouà, la navigazione è semplice e facile fino al gruppo delle isole Dhalac, possessione inglese, dove numerose scogliere di corallo necessitano grandi precauzioni. Si possono girare durante la notte; ma se si può, è meglio evitare. Se la notte è buia, al punto di non poter scorgere la terra, i bastimenti in generale gettano l'ancora dall'altro lato del gruppo, che passano il giorno dopo.

Massaouà essendo un'isola, l'ancoraggio trovasi nel canale che la separa dalla terraferma, di maniera che è perfettamente al coperto contro i venti forti che regnano su questa costa; tale porto perciò è uno dei migliori, e, dopo Djeddah, uno dei più importanti del Mar Rosso. L'acqua è profonda al centro ed il canale ha almeno 550 metri di largo; ma dal lato settentrionale della costa di terraferma, vi è una scogliera di corallo che si stende a piccola distanza dal bordo. L'entrata del porto è al Nord-Est, l'altra estremità essendo chiusa ai bastimenti di una certa portata da scogli di corallo.

All'entrata del canale, sulla sinistra, trovasi una piccola torre che difficilmente potrebbe venir qualificata col nome di forte.

Primitivamente l'isola di Massaouà apparteneva ai turchi, che vi spedivano da Costantinopoli delle truppe ed un governatore; ma dal 1865 la Sublime Porta ha ceduto al governo Egiziano tutto il litorale del Mar Rosso compreso tra Suez e Massaouà.

L'isola di Massaouà, molto piccola, è quasi per intero occupata dagli edifici pubblici e da un cimitero. Il kaimakan o governatore, sembra possedere una convenevole abitazione, ma tutte le altre costruzioni, particolarmente quelle dei consoli inglesi e francesi sono nel più triste stato.

Ognuno possiede la sua casa a Uthumloo o a Uncooloo, villaggi situati a 3 o 4 miglia nell'interno; non si va a Massaouà che il mattino per i propri affari, e si ritorna la sera alla casa di campagna. Durante

la fredda stagione, cioè dal principio di novembre alla fine di marzo il clima è abbastanza gradito, ma negli altri mesi fa un caldo eccessivo.

I signori Giulio Duval, Collas, Bonneau, Sapeto, *gli Annali del Commercio estero, ecc.*, fecero conoscere la natura e l'importanza del commercio di Massaouà. A noi basterà dunque il dire che questo commercio è ben più importante di quanto lo si crede generalmente, poichè mentre il sig. Duval lo calcolava solamente a 4 milioni di fr. per anno, venne stabilito da informazioni quasi ufficiali che, durante l'anno 1859, le importazioni avevano da sè sole raggiunta la cifra di 44 milioni di fr.; e non fecero che aumentare dopo quell'epoca, come pure le esportazioni. Massaouà è lo sbocco dei prodotti del Nord dell'Abissinia, portati a Gondar e al Tigre dal paese dei Gallas, il Sennar, il Kordofan, il Darfour, il Borgon e da tutta l'Africa centrale da grosse carovane che raccolgono sul loro passaggio ciò che apportano delle carovane intermediarie. Il trasporto delle mercanzie tra Massaouà e l'Abissinia si fa a dorso di mulo, di vacche o d'uomini impiegati *ad hoc*; una seconda strada commerciale conduce dal cuore dell'Abissinia a Massaouà per l'Amasen. Dal mare, Massaouà conserva stretti rapporti con Cosseir, Suez, Djeddah, Aden, Bombay, tutta la regione meridionale dell'Asia e la costa orientale dell'Africa.

**SOUAKIN.** — L'isola di Souakin, sulla quale s'innalza la città di questo nome, è situata rimpetto alla città d'El-Ga'if, sulla costa di Nubia, a 49° 6' di lat. Nord e 35° 8' di long. Est: essa non è separata dalla terraferma che da un braccio di mare largo 200 passi. Gli appecci della costa sono difficili, anzi pericolosi a causa dei banchi di sabbia e degli scogli madreporici che corrono paralleli a quella; ciononostante le barche del paese forti di 50 o 60 tonnellate e montate da arabi e negri che possiedono una gran pratica del cabotaggio su questa costa, vengono in ogni stagione a passare lo stretto di Souakin, e gettano l'ancora nel seno che gli serve di porto. Souakin è visitata sovente da bastimenti di grossa portata, dagli steamers della Compagnia Egiziana *le Azizie*, e da qualche altro della reale marina britannica. Questi bastimenti possono accostarsi facilmente e dar fondo con la maggior sicurezza, quasi a toccar l'isola, con 6 e 8 braccia, e trovarsi così al riparo del vento e della risacca del mare.

Il porto di Souakin possiede in proprio otto barche di 50 a 60 tonnellate ciascuna; ma è frequentato nel corso dell'anno da un ben maggior numero di questi bastimenti, chiamati *samboucks* o *sàias*, appartenenti a diversi porti dell'Hedjaz e dell'Yemen ed all'isola di Massaouà. Si calcolano a 300; in media, i bastimenti che entrano nel porto di Souakin in ogni anno.

L'isola di Souakin, che conta 2000 abitanti, è il solo punto per il quale il soldano egiziano si trova in relazioni commerciali continuate col

golfo arabico, cosicchè questo punto tende di giorno in giorno ad acquistare maggiore importanza. Due strade principali conducono dal porto nel Sondan, in altri termini, in riva del Nilo superiore; una volge direttamente a Berbera, ed è la più corta, l'altra solamente al Sud-ovest e che fa capo a Khartoum per Taka (capitale del Kessala) e per Gueslabat, col *zebed* o muschio, il miele, le pelli e gli schiavi. Il diritto che vi si paga all'uscita degli schiavi, qualunque ne sia l'età od il sesso, è di un tallero per testa (5 fr. 25). Il carico di cammello di caffè o di cera, sortendo da Gueslabat, destinato a Souakin, paga un diritto di 2 talleri (40 fr. 50); un po' più lungi, a Guedàref o a Taka, paga un diritto del 12 0/10 *ad valorem*: a Souakin è ancora obbligato a pagare un secondo diritto del 12 0/10. Sortendo da Souakin per essere trasportate nell'interno, le cotonerie pagano il minimo diritto di 7 piastre egiziane per ogni carico di cammello (6 quintali). Inoltre vi è una gratificazione di 4 o 5 piastre da regalare agli impiegati per ottenerne il *teskaret*, o permesso di sortita. Tutte le altre mercanzie, escluse le cotonerie, non pagano alcun diritto di sortita. Ciò si pratica per riguardo agli abitanti di Souakin; ma gli stranieri in questo caso pagano indipendentemente dei diritti di dogana all'arrivo per mare, un diritto di sortita per l'interno, che varia secondo le mercanzie dall'4 al 3 0/10.

A Gueslabat tutte le merci che entrano in Abissinia pagano un diritto di 12 talleri per carico di cammello.

All'arrivo nel porto di Souakin, i navigli esteri pagano una tassa, chiamata *nahlassabin*, di 3 talleri, i vapori Egiziani ne vanno esenti. Il nolo di una barca per i porti dell'Yemen è di 400 a 200 talleri, per Massaouà di 50 o 60.

Gli abitanti di Souakin attendono con attività al commercio, e la loro principale industria locale consiste nella produzione d'una quantità considerevole di burro fuso che ricavano dalle numerose mandre e del quale trovano sempre un facile smercio sul mercato di Dyeddah. Da qualche anno, relazioni più frequenti coll'interno della Nubia ed anche coll'Abissinia hanno accresciuto il commercio di Souakin. Quest'ultima corrente commerciale non data che da circa venti anni, perchè, avanti questa epoca, i naturali prodotti di questa grande contrada, altrettanto ricca quanto sconosciuta, non avevano altro sbocco che il porto di Massaouà e diversi punti della costa situati tra quest'isola e lo stretto di Bab-el-Mandeb, e a partire da questo fino a Zeila e Berbera. Si è con Dyeddah che Souakin mantiene fino a questo momento quasi esclusivamente relazioni commerciali d'oltre mare; ma vi ha luogo di credere che questo movimento di commercio si svilupperà maggiormente ed acquisterà un'importanza ben altrimenti seria il giorno in cui il commercio del Soudan, rinunziando alla via lenta e costosa nella navigazione del Nilo, adotterà definitivamente

la via più rapida e meno onerosa da Khertoumi a Souakin e da Souakin a Suez per il Mar Rosso.

**BERENICE.** — Il luogotenente colonnello Merewether durante il suo viaggio non visitò Souakin, ed ha preferito di andare direttamente fino a Berenice, piazza che quasi crede aver per il primo indicata al mondo europeo. Dopo aver lasciato Massaouà e passate le isole Dhalac, la *Vittoria* seguì la strada abituale dei vapori che si è il Mar Rosso. Arrivato all'isola Saint-John, a 520 miglia di Massaouà, lo steamer cambiò direzione per guadagnare, col nord-ovest-ovest, l'Isola Macour, distante 24 miglia. Rimpetto a quest'isola, la terraferma va dall'ovest all'est fino ad una punta bassa e sabbiosa, il Ras-Bunass. Il passaggio migliore per arrivare a Berenice trovasi tra la terraferma e l'isola Macour; vi sono delle scogliere di corallo da ogni lato e degli scogli verso la terraferma, è vero; ma tra le scogliere vi è l'acqua profonda ed un canale che ha quasi due miglia di larghezza. Dopo aver seguito questo canale per una lunghezza di 7 miglia, in direzione ovest-sud-ovest, bisogna avanzare di 5 miglia verso il nord-nord-ovest, onde evitare i pericoli della *Foul Bay*, che rimane a destra. Questo tragitto conduce il bastimento a 2 miglia circa dalla costa che si rasenta durante quasi 6 miglia, verso l'ovest fino all'entrata arenosa del porto di Berenice. Trovasi acqua profonda per tutta la lunghezza della strada e non vi ha altro pericolo che una scogliera di corallo che si stende ad una piccola distanza dall'entrata della baia, ma che si scorge perfettamente dall'alto del ponte.

Il porto attuale di Berenice è un seno che segue la direzione del nord-nord-ovest; la sua larghezza è maggiore di 2 miglia e la sua lunghezza quasi 3 miglia. È perfettamente protetto contro il vento e dall'est vi è una gran baia che circonda quasi la terraferma: una catena di colline si stende parallelamente alla costa, al nord della baia di Berenice la stessa catena di montagne ripara completamente l'ancoraggio. Dal lato ovest, piuttosto all'interno vi sono montagne e dal lato sud, il porto è protetto dagli scogli della *Foul-Bay*. Non si potrebbe trovare su tutta la costa un migliore ancoraggio. Di giorno si può entrare nel porto colla massima facilità; ugualmente vi si potrebbe entrare a qualunque ora della notte, installando un faro all'estremità nord-est dell'isola Macour ed un altro sulla sabbionata di Berenice, punto dove ha principio il porto.

Una delle quistioni più sfavorevoli al porto di Berenice è la difficoltà di accostarsi. Tutto intorno alla riva della baia vi è una scogliera di corallo di 400 yarde di larghezza, che nessun bastimento può sorpassare. Si potrebbe però fare una gettata, in pochissimo tempo, collo stesso corallo che abbonda su questo punto; vi sarebbe nella vicinanza immediata della gettata una profondità d'acqua di 7 fathons, cioè di 14 metri circa. La possibilità di trovare un porto più conveniente di Suez, al disotto del golfo

di questo nome, ha da lungo tempo attirata l'attenzione. Tolomeo Fidelfo al III secolo, avendo risoluto di sviluppare il commercio esterno dell'Egitto, aveva creati tre porti:

Arsinoe (Suez) — Myas Hormus (Cosseir) — Berenice.

Quest'ultimo fu il più florido dei tre, senza dubbio perchè possedeva il posto migliore ed il meglio situato per fare il commercio colle ricche contrade dell'Oriente. È ammirabilmente protetto dalla natura e dalla sua posizione avanzata nel Mar Rosso; non ha a temere i venti del nord e gli scogli che rendono la navigazione tanto pericolosa nella parte superiore del Mar Rosso. Berenice è situata a 160 miglia solamente dalla città d'Assouan ove si trova la prima cateratta del Nilo e dove comincia la navigazione di questo fiume. Ai nostri giorni, non si temono più le difficoltà che presenterebbe lo stabilimento di una ferrovia dal Cairo ad Assouan (480 kil.), e di là a Berenice (250 kil.). Facendo di questo porto il punto di partenza degli steamer per l'India, la China e l'Australia si potrebbero guadagnare due giorni di navigazione ed evitare i punti più pericolosi del Mar Rosso.

Si potrebbe stabilire un cavo sottomarino da Berenice a Aden, o stabilire di preferenza una linea telegrafica terrestre che partirebbe da Berenice o da Souakin, seguirebbe la costa fino a Perim, poi il litorale dell'Arabia. Gli abitanti sono rari sulla costa, ma tutti disposti a lavorare se vengono retribuiti.

Djeddah a parte, tutti i porti del Mar Rosso, situati sulla costa d'Arabia, non hanno che una importanza secondaria dal punto di vista della navigazione e del commercio. I porti sulla costa dell'Hedjaz sono: Yambo, Dieddah, Rekal, Raïs e Konfondah; sulla costa dell'Yemen: Lobeia, Hodeida, Moka e Diezan.

**YAMBO.** — Questa piccola città, porto della città santa di Medina, non ha che un porto mal riparato e poco frequentato da bastimenti esteri; ma i suoi abitanti possiedono 70 od 80 barche che bastano al loro commercio. Vi sono nella città diverse botteghe dove si vedono i prodotti della China, proprii al consumo degli arabi del litorale.

**DJEDDAH o GEDDA.** — Questa città è situata al fondo di una baia a 24° 32' 42" lat. nord e 37° 44' 45" est, a 45 leghe circa dalla Mecca, città santa, della quale forma il porto, e a 600 chilometri da Suez. L'ancoraggio dei bastimenti grossi, ed al nord, un poco più vicino a terra, quello dei piccoli, che i bassi fondi impediscono di venire allo sbarcatoio il fondo della rada si alza sempre per il lento ma impercettibile lavoro dei coralli; questi vi formano dei banchi e degli scogli e la dividono in diverse direzioni. E ciò è giustamente quello che garantisce la sicurezza dell'ancoraggio, protetto come è da un circolo di scogli a fior d'acqua traverso ai quali si naviga senza troppo pericolo, avendo però un buon pilota. Molti marinai e pellegrini passano in oggi senza barca la distanza che separa

l'ancoraggio dallo sbarcatoio della città, seguendo i rilievi dei banchi e delle scogliere, senza bagnarsi al disopra del ginocchio. La melma nera ingombra il porto ed un retro-porto oramai abbandonato, che dovrebbe venir riempito, onde far scomparire una sorgente di pericolose esalazioni per la salubrità della città. Una compagnia inglese deve creare a Djeddah, per i lavori della ferrovia della Mecca, una gettata dalla città all'ancoraggio dei bastimenti di grossa portata; la direzione che deve seguire questa gettata non è ancora stabilita; ma è evidente che questa seguirà i banchi a fior d'acqua, che formano quella strada naturale di cui abbiamo più sopra parlato.

Da diversi anni questa è divenuta il deposito del commercio dell'India, dell'Arabia e dell'Egitto nel Mar Rosso. Essa è visitata regolarmente dai bastimenti della Compagnia Bombay et Bengal. Djeddah è in relazione tutto l'anno con Cosseir, Massauà, Souakin, Suez, Loheia, Hodeïda, Moka ecc., per mezzo di barche arabe, perlocchè se ne vedono quasi sempre una cinquantina nel porto. Ma all'epoca del pellegrinaggio, questo numero s'accresce di circa 40 bastimenti, provenienti, gli uni da Calcutta, Bombay e Batavia; gli altri, della costa meridionale, da Bassora, da Bender-Boushir e da altri porti del golfo Persico, nel mentre che arrivano dalla Turchia, dall'Egitto, dalla Persia e dagli Stati barbareschi 60, a 70,000 hadgis, con tutti i mezzi, dallo steamer fino alla barca a remi. Quasi tutti i grossi bastimenti a vela che conducono dei pellegrini a Djeddah rimangono ancorati fino alla fine del pellegrinaggio, sia perchè siano stati noleggiati per l'andata e ritorno, sia che sperino di prendere nuovi pellegrini per ricondurli in Egitto, nel golfo Persico, nell'India o nell'isola della Oceania.

I bastimenti inglesi, che conducono ogni anno a Djeddah da 30 a 40,000 pellegrini, d'India, di Batavia o di Singapore, sono a vela di 800 a 1000 tonnellate in media, i quali sotto coperta, senza grave incomodo, possono contenere 1000 o 1200 passeggeri. Con questi stessi bastimenti vengono le merci dell'India, il cui transito a Dejaddah ha sempre formato la più bella entrata della Dogana. È noto che ogni anno il numero dei pellegrini che si riuniscono alla Mecca varia tra gli 80,000 a 120,000 e perfino i 160,000 persone di ogni classe e di ogni paese che portano le merci le più svariate. Si organizza nella città una fiera immensa dove si scambiano qualchevolta, nello spazio d'un mese, tante merci per un valore di 120 milioni di franchi. Tutti questi pellegrini che passano da Djeddah vi lasciano, o come mercanti, o come consumatori, un'importantissima massa di profitti.

La città di Djeddah per se stessa non contiene nulla di rimarchevole. A misura che l'acqua del porto si ritira, la città si avvanza verso il mare, con un movimento troppo lento invero, ma tale che un terzo dello spazio che occupa adesso, servi di porto in un'epoca ove le costruzioni incomin-

ciate in questo momento, in mezzo al bazar, erano annesse alla Dogana. Si trova nel bazar un grande assortimento di mercanzie provenienti dall'India: la cannella, l'incenso, i denti dell'elefante, il pepe, il riso, i garofani, lo zucchero, l'*alun*, la noco di galla, la noce di cocco, la vainiglia, la noce masticata, il the, il *santal*, belle e finissime sete, stoffe di cotone, stagno, oro, perle, infine legname da costruzione, e legni odorosi ricercatissimi. Fra i prodotti indigeni si osservano i datteri e l'*henné*, l'*abaya*, che si fabbrica nei villaggi arabi, il corallo nero o *yousr*, che si raccoglie sulla costa e col quale si fanno dei rosari ad uso dei pellegrini; pettini in legno nero, altrettanto indispensabili ai pellegrini quanto le corone di *yousr*.

**KONFOUDAH.** — Quest'ancoraggio, situato quasi dirimpetto al porto abissiniu di Souakin, ha un commercio in piena decadenza, in causa della debolezza dell'amministrazione turca. Le barche di Konfoudah importano tutti gli anni a Gedda per 4,500 circa talleri di prodotti del paese; ne esportano per 30,000 talleri circa di prodotti manifatturati europei, destinati alla riesportazione a Loheia. Quanto all'industria indigena, si limita alla fabbricazione della polvere, che, malgrado la sua cattiva qualità, si vende ad un altissimo prezzo ai Beduini e ai montanari.

**LOHEIA.** — Questa piccola città, che conta 5000 abitanti, deve tutta la sua importanza al suo porto, che quantunque rinserrato e poco profondo, può riparare numerosi battelli. I bastimenti di più 450 tonnellate si tengono ad una distanza di tre miglia; quando il vento è forte non possono nè caricare nè scaricare nella rada aperta, perciò vanno più volentieri a Hodeïda. Il commercio di Loheia si fa quasi esclusivamente coi porti arabi del Mar Rosso e particolarmente con Gedda. Il valore dell'esportazione vien calcolato 800,000 talleri; consiste soprattutto in caffè ed in grani, fra i quali il *dyouri* occupa il primo rango.

**HODEIDA.** — Questa città, che oggi conta più di 25,000 abitanti, è dove il governo inglese seppe acquistarsi una grande influenza, ereditò dell'importanza di Moka per l'esportazione del caffè verso l'Europa. « Sotto Mehmet-Ali, » dice il sig. Giulio Duval, « questo prodotto era un monopolio tra le mani del governo egiziano, e le misure arbitrarie alle quali era stato sottoposto ne avevano per molto tempo paralizzata la cultura. Allora era Moka il principale porto di esportazione; ma l'Inghilterra avendo stabilito un porto franco a Aden, la maggior parte dei caffè del versante meridionale dell'Yemen prese questa direzione, nel tempo stesso che i raccolti del nord e del centro dovettero cercare uno sbocco, più vicino di Moka, all'Egitto ed all'Europa, che loro furono liberamente aperti dopo la morte di Mehemet-Ali. Da ciò l'accrescimento commerciale di Hodeïda, di Loheia e di Konfoudah ». È noto che il caffè Moka che vien da noi consumato in Europa proviene altrettanto ed anzi in maggior copia



che dall'Arabia; la sua qualità doveva necessariamente far nascere la contraffazione e la concorrenza. Le esportazioni d'Hodeïda, raggiungono ogni anno la cifra di 6 milioni di franchi, e si compongono soprattutto di caffè, cera, cuoia, avorio, gomma, ecc.

**MOKA.** — Come sopra abbiamo detto, il commercio di Moka è affatto decaduto, e non si può stimare il valore delle esportazioni a più di due milioni di franchi. La coltura del caffè non viene più esercitata che sopra una strettissima zona, che si stende tra Moka e Hodeïda, parallelamente alla costa, mantenendosi ad una distanza di 20 circa leghe dal mare.

Dopo questa rivista dei porti principali del Mar Rosso, null'altro ci rimane fuorchè a gettare un colpo d'occhio d'insieme sulla navigazione in questo mare. La navigazione del Mar Rosso è facile in ogni tempo, dallo stretto di Bab-el-Mandeb fino al Ras-Mohammed, perchè non vi sono scogli in mezzo al golfo, e si può sempre bordeggiare quando non si ha il vento favorevole; se sianvi qualche volta a temersi al Ras-Mohammed, per turbini di vento, per correnti o scogli, spariranno, dal momento in cui saranno stabiliti buoni fari, come pure una stazione di vapori da rimorchio per aiutare i bastimenti contro i venti contrari. Il Mar Rosso ha 4200 miglia di lunghezza sopra 450 di larghezza media, e la sua direzione è al nord-nord-ovest al sud-sud-est. Le coste sono guarnite di rocce di corallo che le rendono di un approccio pericoloso.

Fra Gedda e Ba-el-Mandeb, metà meridionale di questo mare il musone del sud-ovest regna per i due terzi circa dell'anno, cominciando in ottobre e terminando in maggio o giugno. Allora i venti del nord si stabiliscono e dominano in giugno, luglio, agosto e settembre. Nella parte nord del Mar Rosso, da Djeddah a Suez, i venti del nord predominano durante nove mesi dell'anno, e durante i mesi di giugno, luglio ed agosto, è difficilissimo poter arrivare a Suez. In questa parte del Mar Rosso, i venti del sud si fanno sentire in ogni tempo; ma hanno poca durata.

Dal principio d'ottobre alla fine d'aprile, durante questa stagione che si può chiamare i mesi d'inverno, tra lo stretto di Bab-el-Mandeb e Gebel-Ter, per circa 45° 30' di latitudine nord, si può dire che il vento soffia costantemente dal sud, eccezione fatta di uno o due giorni nei quali vi ha qualche volta i venti del nord, all'epoca della piena e nuova luna; ma frequentemente passano due mesi senza alcun cambiamento. Da Gebel-Ter al 19° o 20° i venti sono variabili nella stessa stagione e soffiano quasi tanto dal nord che dal sud; l'uno o l'altro di questi venti rispettivamente domina, a misura che avvicina uno o l'altro di questi limiti.

Dal 21° al 27° il vento del nord è il vento regnante nella stessa stagione; ma passa raramente una *demi-tunaison* senza uno o due giorni di venti del sud, più particolarmente dopo la fine di novembre fino al principio di marzo. Dal 27° fino a Suez il vento è quasi costantemente dal nord e si

trova raramente interrotto dal vento del sud, se non è nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio.

Da tutto quanto precede, risulta che, durante i mesi da giugno a settembre inclusivamente i venti del nord regnano senza interruzione in tutta l'estensione del Mar Rosso, da Suez fino a Bab-el-Mandeb. Si trova per occasione qualche variazione venendo da terra, principalmente in agosto e settembre, e, durante questi mesi, un bastimento buon camminatore guadagnerà 35 miglia per giorno bordeggiando da Moka a Suez. Nei mesi di dicembre, gennaio e febbrajo, un bastimento avrà qualche volta buon vento da Moka a Cosseir, e compierà la sua traversata in 6 o 7 giorni, nel mentre che è impossibile fare altrettanto da Cosseir a Moka, meno che non sia nei mesi di estate. La durata media di una traversata da Cosseir e Gedda dipende talmente dalle circostanze, che non si può assegnargli un termine fisso; essa è raramente maggiore di 20 giorni e minore di dieci. Coi battelli del paese, dura venticinque o trenta giorni ed anche più.

Quanto ai pericoli e alle difficoltà del Mar Rosso, nate dall'ignoranza dei navigatori antichi e moderni, ed accreditate dall'opinione o piuttosto dall'errore generale, la scienza ha fatto giustizia. Le sole coste del Mar Rosso offrono dei pericoli, ma il numero dei buoni ancoraggi vi è così considerevole che i marinai del paese non navigano mai la notte e gettando l'ancora tutte le sere.

Nei cattivi tempi rimangono ancorati fino otto e quindici giorni nello stesso punto, senza mai osare di prendere il largo, nè profittare di un vento che sarebbe favorevole per qualunque bastimento europeo. È noto, del resto, che la costruzione e la manovra dei bastimenti che fanno il cabotaggio da Moka, Gedda, Cosseir e Suez, sono affatto particolari. Temendo un vento favorevole quanto un vento contrario, le barche arabe rimangono ancorate aspettando la calma e levano l'ancora per profittare dei venticelli. Appena questi diventano un po' forti, riafferrano le coste circondate di scogli e di banchi di arena, e non si credono mai tanto sicuri quanto in mezzo agli scogli, per cui danno fondo sulle due dopo mezzogiorno, cioè al momento in cui il vento raffresca. Gettano delle àncore in proporzione delle loro forze, fino al numero di cinque o sei, senza contare due o tre gomene per amarrarsi agli scogli. Il vento di terra si leva verso le 2 del mattino e dura fino alle 9 o alle 10. Senza questo la navigazione degli arabi sarebbe interminabile.

**COSSEIR.** — Questa città è situata immediatamente sulla riva del mare, a 35° 57' di lat. nord e 20° 30' di long. est; si può sbarcare comodamente per mezzo di buonissima gettata in legno che ha 80 yarde di lunghezza. Il porto, se si può dare questo nome ad una semplice rada naturale, è protetto contro i venti del nord-est della forma stessa della costa, che s'avanza verso l'est e finisce con una punta, alla quale fa seguito

una scogliera di corallo di poca estensione; tra la punta e lo scoglio si trova un banco madreporico di 400 yarde di lunghezza, faciente angolo retto con quella parte della riva che è rimpetto alla dogana. Quivi i bastimenti indigeni vanno a gettar l'ancora uno di fila all'altro per tutta quella lunghezza. A 200 yarde più distante, e protetto ancora dalla punta di terra, vi è un buon ancoraggio, in 14 metri d'acqua; ma questa posizione è molto pericolosa quando il vento soffia da sud-est-sud o da sud-ovest, perchè non è punto protetto in queste direzioni.

Cosseir conta 1800 abitanti; è fabbricata sopra un terreno formato di sassi, qualche avanzo di conchiglie e madrepora, il tutto riunito da un cemento tenace, di natura argillo-calcareo. Intorno alla città s'innalzano monticelli della stessa formazione. La stessa città ha tutte le apparenze di una piazza salubre e fiorente, ed i residenti europei, del resto poco numerosi, si accordano nel dire che vi è un clima eccellente; soffia quasi sempre un venticello di mare e non si ha esempio che il termometro abbia passato 26° Reamer. Vi si beve l'acqua piovana raccolta in cisterne, e sovente, per avere acqua buona, bisogna fare un viaggio di 24 ore.

Le case di Cosseir sono costrutte in pietra proveniente da quei monticelli che si vedono a poca distanza dalla città, di terra, di arena e di madrepora. È principalmente la terra, accomodata in forma di mattoni seccati al sole, che si adopera nelle costruzioni. Le madrepora, tagliate ugualmente in forma di grossi dadi, od adoperate naturali, non si osservano che nella parte inferiore dei muri e contorni delle porte. Le case sono spesso mal costrutte e non hanno che un pianerottolo, ma quasi tutte sono convenientemente disposte ed aereate. In tutte vi è una corte interna ordinariamente quadrata, intorno alla quale vi sono specie di gallerie o camere sormontate o no da terrazze. Le strade, tenute con molta nettezza, sono regolari e si tagliano l'una coll'altra ad angolo retto.

La città non contiene nulla di rimarchevole. La dogana, che serve pure di abitazione al governatore della piazza, antico ufficiale egiziano, è un gran fabbricato quadrato che rassomiglia in ogni punto alla dogana di Bender-Abbas, porto situato, come tutti sanno, nel golfo Persico, rimpetto alla famosa isola d'Ormuz. Si potrebbe conchiuderne con qualche fondamento che le relazioni commerciali tra i due porti risalgono alla più remota antichità; è probabile che dopo la rovina e l'abbandono di Berenice, il commercio marittimo dell'estremo Oriente prese la strada di Cosseir che non ha ancora oggi completamente abbandonata.

Cosseir deve una parte della sua importanza al passaggio dei pellegrini della Mecca, che all'andata, s'imbarcano a Suez per Gedda, ma che al ritorno preferiscono prendere la via di Cosseir, di Keneh e delle sponde del Nilo. Un buon cammello va da Cosseir a Keneh in tre giorni; le carovane nello stesso tragitto ordinariamente ne impiegano cinque. Cossicchè

parte ogni anno circa 40,000 pellegrini. Il bazar contiene numerose botteghe, ma in oggi sono per la maggior parte chiuse. Si è dopo l'apertura della ferrovia dal Cairo a Suez e lo stabilimento del servizio di cabotaggio che serve regolarmente Gedda, Souakin ecc., che il commercio di Cosseir è caduto completamente. Le barche ciononostante fanno ancora un regolare commercio con Yambo, Raïs, Rehal e le altre parti nord delle coste arabe.

**SUEZ.** — Da cinque o sei anni Suez è divenuta una delle città più celebri del mondo in seguito all'interesse immenso che si attacca ai giganteschi lavori dei quali essa deve comandare la principale estremità.

Suez, fu detto e ripetuto, diverrà il deposito di quasi tutto il commercio che si effettuerà tra le diverse parti dell'antico continente, di un commercio, l'importanza del quale è in oggi di circa due miliardi di fr., qual cifra può senza sforzo raddoppiarsi.

La rada di Suez è vasta e sicura. Essa può contenere più di 500 bastimenti di ogni grandezza. Vi si trova da 5 a 43 metri d'acqua sopra un fondo di melma molle ma di un'eccellente *tenue*. Si cita questo rimarcabilissimo fatto, che la corvetta inglese la *Zenobia*, che serviva da magazzino di carbone agli steamers della Compagnia Peninsulare ed Orientale, vi stazionò durante tre anni, senza che le sue ancore siansi mosse e che le sue comunicazioni colla terra siano state impedito un sol giorno.

Due passaggi profondi ed abbastanza larghi per consentire il bòrdeggio e che si aprono in mare, da una parte e dall'altra di un banco di roccia, con altezze d'acqua di 46 a 47 metri, permettono di prendere o di abbandonare l'ancoraggio con ogni tempo. Al sud-ovest di questo banco di roccia il seno formato dalla punta d'Attaka (*Ras-el-Addabich*) offre un secondo ancoraggio. La rada possiede dunque naturalmente tutte le qualità desiderabili come capo del Canale dei due mari.

Il vento nord-nord-ovest domina in ogni stagione. Da marzo a dicembre regna quasi esclusivamente; da dicembre a marzo si alterna col vento ovest-sud-ovest e col vento sud-sud-est. Il vento di est-nord-est è sconosciuto. Il vento nord-nord-est è alle volte violentissimo, ma soffia francamente per disopra le terre basse dell'istmo e non è mai pericoloso. Il vento d'est-sud-est è soventi tempestoso e scende a raffiche violenti dalle gole dell'Attaka; interdice ai piccoli navigli il bordeggio vicino a terra nella regione ovest della rada e solleva fortissime ondate nella regione est. Il vento del sud-sud-est, che viene dal largo e che solo potrebbe produrre un mare cattivo nella rada, è generalmente poco violento e non persiste al di là di 3 o 4 giorni. Le onde che solleva incessantemente sviate e sformate nel propagarsi in un braccio di mare stretto e sinuoso, smorzate o rotte dalle piante e dagli scogli che rinserrano l'entrata della rada,

non sono molto più forti all'ancoraggio di quelle che vengono sollevate dai venti di terra quando soffiano con violenza.

Le correnti, nella baia di Suez, sono deboli, e non sono sensibili che presso le punte e sugli alti fondi. Non contornano la baia e si dirigono sempre nello stesso senso sulle rive est ed ovest. Sono più vive sulla riva est, probabilmente a causa della chiamata esercitata dalla laguna che forma il porto di Suez.

Le spiagge della baia di Suez sono composte da materie arenose dove dominano gli avanzi di conchiglie e di madrepora. La configurazione e la distesa ne sembrano immutabili. Il circuito della rada è formato, all'ovest ed al nord, da spiagge a dolci pendii, i cui approdi sono seminati di pianori di rocce, all'est da un banco di sabbia che ha una tendenza a lapidificarsi.

Il fondo della rada, a partire dalla profondità di 4 o 5 metri, è coperto di melma, mischiata da avanzi di conchiglie; sembra che da secoli questo fondo non si sia alzato sensibilmente. La tenacità delle ancore e la limpidezza costante delle acque sulla rada attestano che il fondo non vi è che poco o punto smosso nei cattivi tempi.

Non ci rimane più a parlare che del porto progettato a Suez dalla Compagnia di Suez. Ecco quali saranno i lavori pressochè eseguiti:

1.º Il porto attuale di Suez sarà approfondito ad 8 o 9 metri al disotto del basso mare, sopra una superficie di circa 20 ettari; esso servirà di sbocco al canale e comunicherà colla rada con un avamposto formato da un largo canale corrente in linea retta, dal nord-nord-est al sud-sud-ovest.

2.º Al di fuori del banco di arena che forma il circuito della rada, questo canale sarà protetto da due gettate fino al fondo di 6 metri ed agguagliate con uno scavo di 500 metri di larghezza colla parte della rada che offre naturalmente 8 a 9 metri d'acqua. La gettata dell'ovest avrà 1800 metri di lunghezza, quella dell'est 2000. Esse saranno parallele e dirette nord 30º, est e sud 30º ovest, di maniera da permettere l'entrata e la sortita all'avela coi venti di sud-est e di nord-est, che regnano quasi esclusivamente sulla rada. Il canale con le dighe avrà 300 metri di larghezza, nel mentre che il suo prolungamento dalla testa della gettata alla profondità di 9 metri ne avrà 500. Questo canale aprendosi sopra una rada ove il mare non è mai cattivo, e dove il vento è quasi sempre maneggevole, queste dimensioni sono abbastanza larghe per la facilità dei movimenti d'entrata e di sortita.

3.º Il coronamento delle gettate avrà 3 m, 64 al disopra del livello medio abituale del Mar Rosso e 2 metri al disopra del Canale di Suez, cioè al disopra del livello il più elevato.

4.º I materiali saranno provveduti alle cave dell'Attaka, montagna

vicino a Suez ; e per certe parti del lavoro, a quelle di Ab' Salem, dall'altra parte della rada, in Asia, e a poca distanza dall'est.

Questa roccia è durissima e sembra appartenere alla stessa formazione laddove sono uscite le pietre che hanno servito alla costruzione delle Piramidi e che furono estratte, vicino al Cairo, sulla riva destra del Nilo.

5.º L'entrata della rada sarà rischiarata da un fuoco galleggiante e da un faro, e l'entrata del porto da un fanale. Le scogliere esistenti intorno alla rada saranno segnate oppur marcate con gavitelli.

Noi crediamo che ai lavori da noi sopra indicati si aggiungerà un retro-bacino, la di cui utilità si giustifica da per sè stessa in un porto dove affluiranno migliaia di bastimenti. Dapprima non si stabilirà che una calata di 800 metri di lunghezza e un bacino con 200 metri di larghezza per tutta la lunghezza della calata.

## Allegato B.

**Dati statistici del Commercio di Trieste coll'Egitto nel biennio 1866-67.**

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
Acciajo . . . . .	Chil.	26050	21400	—	—
Aceto . . . . .	»	450	23600	—	—
<b>Acquavite spiriti:</b>					
acquavite . . . . .	»	777600	630600	50	—
rosolj, liquori . . . . .	»	4700	3500	—	—
rhum . . . . .	»	60850	42250	—	—
vini diversi . . . . .	»	91600	423250	3700	2000
Acque minerali . . . . .	»	7050	5950	—	—
Amido . . . . .	»	50	1050	—	—
Anici, comino, corian- doli e finocchio . . . . .	»	450	50	—	—
» stellati . . . . .	»	—	50	—	—
<b>Animali:</b>					
bovi, tori e vacche . . . . .	Capi	2437	4550	—	—
vitelli . . . . .	»	374	55	—	—
pecore . . . . .	»	794	—	—	—
cavalli e puledri . . . . .	»	491	42	—	—
asini e muli . . . . .	»	42	—	—	—
Argento lavorato . . . . .	Chil.	50	50	—	—
Asfalto . . . . .	»	—	—	900	—
Armi . . . . .	»	4850	4700	50	50
Avorio . . . . .	»	—	—	100	2200
Arsenico . . . . .	»	47900	18300	—	—
Birra . . . . .	»	1484800	754550	700	—
Budelli salati . . . . .	»	—	—	9550	9600
<b>Butirro e grassi:</b>					
butirro . . . . .	»	3073350	4990250	} 4250	} 6700
lardo . . . . .	»	1450	450		
strutto . . . . .	»	8850	10600		
Campane . . . . .	»	250	—	—	—
Cappelli di castoro, fel- tro e seta . . . . .	Pezzi	174	240	—	—
» di paglia . . . . .	»	—	450	—	—
Canape . . . . .	Chil.	49900	550	250	4000
Carbone di legna . . . . .	»	—	250	—	—
» fossile . . . . .	»	362650	54300	—	—
Capsuli . . . . .	»	—	—	—	550

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
		Carne fumata e salata.	Chil.	19250	20350
» insaccata . . . . .	»	5900	3800	250	—
Carrozze . . . . .	Num.	42	62	—	4
Carta . . . . .	Chil.	535900	861200	—	—
Carte da giuoco . . . . .	»	398850	75259	—	—
Cartoni e tappezzerie . . . . .	»	150	—	—	—
Catrame . . . . .	»	350	450	—	—
Cemento idraulico . . . . .	»	93400	41300	—	—
Cere . . . . .	»	400	200	16850	44800
» in candele . . . . .	»	1500	650	—	100
Cerchi in legno . . . . .	Mazzi	850	274	—	—
Chincaglierie e bijou- terie . . . . .	Chil.	83600	74500	450	750
Cioccolata . . . . .	»	250	400	—	—
Coccole di levanto . . . . .	»	—	—	8400	1550
Colla caravella . . . . .	»	2300	450	—	—
Colofonio . . . . .	»	—	350	—	—
<b>Coloniali:</b>					
cacao . . . . .	»	—	150	—	—
caffè . . . . .	»	6200	2450	100350	129150
cannella . . . . .	»	—	50	—	—
garofani . . . . .	»	—	50	500	—
noci moscate . . . . .	»	300	450	—	—
pepe . . . . .	»	—	14300	—	—
the . . . . .	»	400	—	400	900
zucchero greggio . . . . .	»	—	50	—	250
» raffinato . . . . .	»	4100	13350	—	—
Coloquintido . . . . .	»	—	—	5450	250
<b>Colori e materie coloranti.</b>					
asfori . . . . .	»	—	—	40650	48500
biacca . . . . .	»	16550	24550	—	—
cinabro . . . . .	»	50	—	—	—
indaco . . . . .	»	—	—	28000	38850
nero ad uso tipografia . . . . .	»	900	750	—	—
sommacco . . . . .	»	—	5050	—	—
diversi . . . . .	»	8900	3650	—	—
Conchiglie . . . . .	»	—	50	—	400
Consumibili diversi . . . . .	»	14550	23750	750	500
Coralli . . . . .	»	150	—	—	—
Costecce medicinali . . . . .	»	—	100	—	—
china china . . . . .	»	50	—	—	—
tintorie . . . . .	»	50	750	—	—



QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Cotone:</b>					
greggio . . . . .	Chil.	—	200	3431250	6856400
in manifatture . . . . .	»	242250	214350	4450	2400
Crini di cavallo . . . . .	»	—	—	—	100
Crogiuoli . . . . .	»	15750	16550	—	—
Droghe e spezierie di- verse . . . . .	»	6850	1300	3700	50
Erbe, muschi e fiori . . . . .	»	6600	3950	3300	—
Esca da fuoco . . . . .	»	11700	4900	—	—
Essenze aromatiche . . . . .	»	250	—	—	—
<b>Ferro e lavori di</b>					
greggio e fuso . . . . .	»	69500	2200	—	—
pu gato . . . . .	»	11650	3200	—	450
vecchio e rottami . . . . .	»	—	—	250	1800
filo . . . . .	»	3000	3300	—	—
banda nera . . . . .	»	800	—	—	—
lavorato in opere di- verse . . . . .	»	389700	71850	400	550
aghi . . . . .	»	3000	1100	—	—
catene . . . . .	»	—	150	—	—
chiodi . . . . .	»	14550	4800	—	3600
rasoi . . . . .	»	850	50	—	—
<b>Filati:</b>					
di cotone . . . . .	»	12450	5950	200	250
di lana . . . . .	»	1000	—	—	—
Formaggio . . . . .	»	7500	6350	—	400
<b>Frutti:</b>					
aranci . . . . .	»	—	—	500	—
aranci secchi . . . . .	»	—	—	400	—
mandorle . . . . .	»	6650	150	1100	6500
carubbe . . . . .	»	—	—	—	21000
datteri . . . . .	»	—	—	70700	210950
limoni e cedri . . . . .	»	2750	—	1300	—
olive . . . . .	»	—	—	—	9100
uve diverse . . . . .	»	—	—	3850	3650
noci comuni e cocco secchi diversi . . . . .	»	9200	—	—	—
	»	259750	43850	6500	700
Galla . . . . .	»	—	—	200	2050
Gesso . . . . .	»	1300	400	—	450
Ghiaccio . . . . .	»	200	—	—	—
Giunchi e canne d'India	»	150	50	—	400

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall' Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Gomme e resine:</b>					
assa fetida . . . .	Chil.	—	—	3100	—
manna . . . . .	»	450	350	—	—
mirra . . . . .	»	—	—	350	—
arabica . . . . .	»	—	—	—	39400
elastica a lavori . . . .	»	300	4500	—	—
trementina . . . . .	»	50	—	—	—
incenso . . . . .	»	—	—	43150	248700
oppio . . . . .	»	50	—	—	50
diverse . . . . .	»	50	350	823650	4720450
<b>Granaglie , legumi , farine :</b>					
avena . . . . .	Staja	228	—	—	—
frumento . . . . .	»	85843	598	—	6
formentone . . . . .	»	38489	42	—	—
orzo . . . . .	»	4994	1499	—	—
fagioli . . . . .	»	386	343	—	—
piselli, lenti e ceci . . . .	»	4	3	—	—
riso . . . . .	Chil.	564300	489950	—	300
patate . . . . .	»	5100	51750	—	—
aglio e cipolle . . . . .	»	4650	950	—	—
fave . . . . .	»	—	—	—	2150
farina . . . . .	»	4377100	4126050	5300	49450
semola . . . . .	»	—	—	620450	457300
fieno e paglia . . . . .	»	37450	47450	—	—
Guano . . . . .	»	—	400	—	—
Gusci di tartaruga . . . .	»	—	—	460	—
<b>Lana :</b>					
greggia . . . . .	»	400	—	4150	47900
manifattura . . . . .	»	44650	22950	2350	4850
Lavagna . . . . .	»	3350	4750	—	—
<b>Lavori di calzolajo , sellajo e :</b>					
guantajo . . . . .	»	51600	69900	400	400
co' dajuolo . . . . .	»	304450	427200	42900	4800
falegname . . . . .	»	20900	488400	300	350
panierajo . . . . .	»	37650	44250	—	—
sarta e modista . . . . .	»	49250	46000	50	450
scarpellino . . . . .	»	4835650	1970100	—	—
tornitore . . . . .	»	50	400	4400	—
Legname da costruzione navale . . . . .	pie di cubi	444252	49966	—	—

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Legname da falegname greggio:</b>					
alberi, antenne, pennoni . . . . .	pezzi	20035	895	—	—
bordonali . . . . .	p. cubi	71708	4850	—	—
doghe di faggio . . . . .	pezzi	50279	428460	—	—
morali e mezzi morali . . . . .	»	843267	530024	—	—
ponti . . . . .	»	434533	44870	—	—
remi . . . . .	»	7005	4472	—	—
scurette . . . . .	»	552646	449912	—	—
subbie . . . . .	»	480778	90356	—	—
tavole . . . . .	»	854386	451623	—	—
tavolette . . . . .	»	2485	—	—	—
travi . . . . .	»	46022	40949	—	—
<b>Legno da falegname nobile:</b>					
noce . . . . .	Chil.	2250	—	—	—
diversi . . . . .	»	6600	3900	—	—
Legno sughero e tappi . . . . .	»	50	450	—	—
<b>Legno da tinta:</b>					
campeggio . . . . .	»	—	50	—	—
Legno lavorato in utensili . . . . .	»	75900	91700	—	—
Libri e stampe . . . . .	»	5500	6600	550	—
<b>Lino:</b>					
manifatture . . . . .	»	4550	900	3450	—
Litargio . . . . .	»	—	4650	—	—
Luppulo . . . . .	»	2150	1400	—	—
Macchine diverse . . . . .	p. L. it.	86684	26924	3530	—
Madreperla . . . . .	Chil.	—	—	294700	—
Magnesia . . . . .	»	—	50	—	—
Marmo . . . . .	»	1900	850	400	—
Medicinali preparati . . . . .	»	2600	3250	50	—
Mercerie diverse . . . . .	p. L. it.	492890	206282	475450	—
Mercurio vivo . . . . .	Chil.	2630	650	—	—
Metalli lavorati . . . . .	»	4700	7200	—	—
Miele . . . . .	»	89550	46200	—	—
Mole da molino . . . . .	Num.	2	—	—	—
Natrono . . . . .	Chil.	50	50	165000	861450
<b>Olio:</b>					
d'oliva . . . . .	»	36100	217900	9450	78700

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Olio:</b>					
d'anici . . . . .	Chil.	930	350	—	—
di lino e canape . . . . .	»	4330	50	—	—
di noce . . . . .	»	—	1900	—	—
di pece, sasso e tre- mentina . . . . .	»	—	3300	—	—
di pesce . . . . .	»	400	300	—	—
di ravizzone . . . . .	»	50	52500	—	—
di ricino . . . . .	»	500	750	—	—
di vitriolo . . . . .	»	—	400	—	—
Olii aromatici . . . . .	»	50	—	—	—
Opere di Belle Arti . . . . .	p. L. it.	18160	3618	4176	5500
<b>Orologi:</b>					
di legno . . . . .	pezzi	401	50	—	—
metallo . . . . .	»	1	41	—	—
da tasca . . . . .	»	182	427	—	—
Ossa e corna d'animali	Chil.	—	300	2600	2500
<b>Ottone:</b>					
greggio . . . . .	»	2100	4100	—	—
lavorato . . . . .	»	2900	3250	—	—
Pacfond . . . . .	»	—	50	—	—
Palme e rami di palme	»	—	—	4900	1600
Pane biscotto . . . . .	»	900400	16800	—	—
Paste di farina . . . . .	»	6400	11400	—	—
<b>Pelli crude:</b>					
agnelline e caprine. bue, buffalo, vacca.	»	—	—	21750	72350
lepre . . . . .	»	—	200	89650	223100
diverse . . . . .	»	—	—	—	100
diverse . . . . .	»	300	350	—	24550
Pellicerie diverse . . . . .	»	400	—	—	—
<b>Pelli conce:</b>					
bulgari . . . . .	»	350	14850	—	350
corami vacchette . . . . .	»	5600	2200	—	250
lepre . . . . .	»	—	—	—	—
vitello . . . . .	»	—	550	—	—
diverse . . . . .	»	9550	3550	50	—

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Pesci di mare fumi- cati, marinati e sa- lati:</b>					
acciughe . . . . .	Chil.	250	800	—	—
anguille . . . . .	»	150	500	—	—
arringhe . . . . .	»	500	150	—	—
baccalari . . . . .	»	2750	1800	—	—
sardelle . . . . .	»	400	1650	—	—
diversi . . . . .	»	300	—	—	100
Piante vive . . . . .	»	5350	31750	600	450
Pietre preziose . . . . .	p. L. it.	419200	70350	—	—
Pietre da fabbrica . . . . .	Chil.	3889300	935300	—	—
» da scoltura . . . . .	»	—	—	400	—
Pomice . . . . .	»	4500	4000	—	—
<b>Piombo:</b>					
in pani . . . . .	»	50	—	6950	—
fuso o tirato . . . . .	»	—	600	—	1200
Piume da piumajo . . . . .	»	—	—	450	—
Potassa . . . . .	»	—	50	—	—
<b>Radici medicinali:</b>					
salsapariglia . . . . .	»	—	450	—	—
diverse . . . . .	»	3555	4700	14950	—
<b>Radici da tintoria:</b>					
diverse . . . . .	»	—	300	—	49050
<b>Rame:</b>					
greggio e vecchio . . . . .	»	—	—	50	—
lavorato . . . . .	»	4550	50	—	—
Sacchi nuovi di tela . . . . .	»	4150	—	26400	4800
<b>Sali acidi e prodotti chimici:</b>					
ammoniac . . . . .	»	400	—	—	—
clorato di calce . . . . .	»	—	50	—	—
nitrico . . . . .	»	400	—	—	—
diversi . . . . .	»	4550	4200	—	27150
Salnitro . . . . .	»	—	450	43750	47200
Sapone . . . . .	»	28550	24350	—	400
Scopie e scopette . . . . .	pezzi	45872	32038	—	—
Senna . . . . .	Chil.	—	—	43300	—

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
<b>Semi:</b>					
lino e canape . . . . .	Staja	42	42	9	—
diverse . . . . .	Chil.	300	450	40250	2750
Senape . . . . .	»	50	—	—	—
Semenza di bigatti . . . . .	»	50	—	700	4800
<b>Seta:</b>					
goletta . . . . .	»	—	—	4400	3700
greggia . . . . .	»	450	4200	3500	2400
manifattura . . . . .	»	4100	50	750	700
Setole e lavori di . . . . .	»	450	—	—	750
Sevo . . . . .	»	8450	24050	—	550
» in candele . . . . .	»	650	—	—	—
Soda . . . . .	»	—	306	—	—
Spica celtica . . . . .	»	58250	413450	450	4400
Spuma di mare . . . . .	»	450	250	—	200
Stampe, incisioni, lito- grafie e carte geogra- fiche . . . . .	»	400	650	—	—
Stearina . . . . .	»	—	400	—	—
» in candele . . . . .	»	34906	45050	—	450
Stracce . . . . .	»	—	—	49850	3300
Stoppa . . . . .	»	51650	49750	—	—
Strumenti scientifici e musicali . . . . .	p. L. it.	33232	34036	600	2720
Succino . . . . .	»	4850	500	—	—
Succo di liquerizia . . . . .	»	4350	—	—	—
<b>Tabacco:</b>					
in foglia . . . . .	»	—	—	7400	50
lavorato . . . . .	»	6600	3200	4450	450
Tamarindi . . . . .	»	—	—	4450	4950
Tegole e mattoni . . . . .	pezzi	231520	77200	—	—
Tartaro . . . . .	Chil.	400	—	—	—
<b>Terra:</b>					
pozzolana o santo- rino . . . . .	»	—	—	1350	—
colorante . . . . .	»	6450	6650	—	250
di Vicenza . . . . .	»	—	2200	—	—
Terraglie fine ed ordi- narie . . . . .	»	82750	78400	400	2700
Tessuti diversi . . . . .	»	4450	—	45100	30950

QUALITA' DELLE MERCI	Quantità	Esportate da Trieste per l'Egitto		Importate in Trieste dall'Egitto	
		1866	1867	1866	1867
		<b>Vetrami :</b>			
comuni . . . . .	Chil.	213800	128850	2850	2750
specchi . . . . .	»	4200	50	—	—
conterie . . . . .	»	125950	49200	50	1850
Vernici . . . . .	»	350	—	—	—
Vitriolo . . . . .	»	38850	44750	—	—
Vallonea . . . . .	»	—	—	10050	—
<b>Zinco :</b>					
greggio . . . . .	»	10650	4990	—	—
lavorato . . . . .	»	—	250	—	—
Zolfanelli . . . . .	»	473000	390200	—	—
Zolfo . . . . .	»	16550	4450	—	—

## Allegato C.

Alcune statistiche compilate dai manifesti di carico per Londra, Liverpool e Clyde, ci offrono interessanti dati sul Commercio Inglese. Calcolato il valore di tutti gli articoli esportati dai porti sotto menzionati durante il 1863 ed i due anni precedenti, abbiamo:

		1868.	1867.	1866.
Calcutta	L. st.	<u>41,837,326</u>	<u>43,879,855</u>	<u>44,604,437</u>
Rangoon	»	<u>821,103</u>	615,429	488,720
Madras	»	<u>4,395,569</u>	<u>4,500,724</u>	<u>4,578,224</u>
Ceylan	»	790,554	690,492	<u>1,048,684</u>
Bombay ecc.	»	<u>8,622,275</u>	<u>9,604,793</u>	<u>8,433,870</u>
Singapore	»	<u>4,538,492</u>	<u>2,204,826</u>	<u>2,021,253</u>
Batavia	»	878,340	<u>1,285,343</u>	<u>1,657,937</u>
Hongkong	»	<u>2,299,220</u>	<u>4,446,534</u>	<u>2,469,849</u>
Shanghai	»	<u>6,445,035</u>	<u>4,782,246</u>	<u>5,399,005</u>
Manilla	»	<u>4,004,898</u>	<u>4,448,792</u>	968,438
<b>Totale</b>	<b>L. st.</b>	<b><u>35,330,479</u></b>	<b><u>38,429,004</u></b>	<b><u>35,667,205</u></b>

Però mentre il valore degli invii a Calcutta diminuì di quasi 2,040,000 lire sterl., le esportazioni di stoffe di cotone crebbero a 35,000,000 di yards. Con Bombay, il valore decrebbe di quasi un milione, e le esportazioni aumentarono di 14 milioni di yards nel 1867.

In tal guisa, mentre le spedizioni stoffe di cotone verso l'Oriente aumentarono del 10 per 10, il valore dichiarato diminuì all'incirca del 5 per 10.

Il fatto più interessante nel commercio inglese coll'Oriente, si è rapido accrescimento nell'esportazione di manifatture da Manchester. Nel 1854 la esportazione a Shanghai di cotoni lisci, colorati e stampati ammontava a 48,471,001 Yards, nel 1863 accrebbe a 259,283,617 yards. L'esportazione



di cotone lisci-colorati e stampati alle Presidenze Indiane ed ai porti principali dell'Oriente, si compendia come segue :

		1868.	1867.	1866.
Calcutta	Yards	575,149,589	540,904,818	375,628,837
Rangoon	»	21,107,792	42,058,036	6,856,614
Madras	»	28,502,233	23,934,427	21,692,435
Ceylan	»	27,326,884	19,852,976	28,258,277
Bombay	»	345,341,447	331,664,542	250,554,201
Singapore	»	56,688,356	73,824,187	60,605,872
Batavia	»	32,185,448	44,589,605	59,831,391
Hongkong	»	59,429,444	55,497,982	47,228,348
Shanghae	»	259,283,647	155,289,492	444,067,885
Totale Yards		4,408,044,477	4,257,309,465	994,813,530

Il porto di Shanghae assorbe una quantità enorme di manifatture di cotone, e rivaleggerà con Bombay o Calcutta nell'importanza per il commercio inglese, mentre è rimarchevole il diminuire del porto di Batavia. Gli invii di manifatture di cotone negli 11 mesi del 1868 in transito per l'Egitto ammontavano a 223,456,396 yards, di incontro a 320,672,917 yards nello stesso periodo del 1867. *(Oss. Triestino)*

Allegato D.

VAPORI  
POSTALI ITALIANI

SOCIETÀ  
R. RUBATTINO & C.

**LINEA D'EGITTO**

TARIFFA PROVVISORIA

Per i Noli delle MERCI da GENOVA e LIVORNO per ALESSANDRIA d'EGITTO

Alumi e Sali in genere . . . . .	100 Chil. L.	3 —
Amido . . . . .	»	6 —
Armi . . . . .	»	8 —
Asfalto . . . . .	»	3 —
Balocchi per fanciulli . . . . .	»	8 —
Biacca . . . . .	»	3 —
Cereali in genere . . . . .	»	2 —
Coloniali in genere . . . . .	»	4 50
Cotone filato, bianco e rosso . . . . .	»	8 —
Candele Steariche e di Cera . . . . .	»	6 —
Cappelli di Paglia e Seta . . . . .	»	15 —
Carta bianca, Oggetti di Cancelleria e Carte da Ginoco . . . . .	»	6 —
Carta gialla, scura e straccia . . . . .	»	3 —
Castagne . . . . .	»	4 —
Chincaglierie in genere . . . . .	»	9 —
Cordami in genere . . . . .	»	4 —
Cristalli in genere . . . . .	»	4 —
Doppi di Seta . . . . .	»	10 —
Ferramenti e utensili per Arti . . . . .	»	4 —
Frutte fresche e secche . . . . .	»	5 —
Letti di ferro . . . . .	»	4 50
Macchine (da convenirsi secondo il volume . . . . .	»	— —
Materiali da costruzione . . . . .	»	3 —
Mobilia (da convenirsi secondo il volume) . . . . .	»	— —
Marmo greggio . . . . .	»	2 —

Id. lavorato e abbozzato . . . . .	400 Chil. L.	3 —
Medicinali . . . . .	»	8 —
Metalli greggi . . . . .	»	3 —
Mode, Manifatture e Profumerie . . . . .	»	40 —
Olio d'Oliva in fusti . . . . .	»	7 —
Id. in giarre . . . . .	»	8 —
Pane Biscotto in botti . . . . .	»	6 —
Petrolio . . . . .	»	6 —
Piante vive . . . . .	»	15 —
Paste da minestra . . . . .	»	8 —
Riso o Farina . . . . .	»	2 —
Sapone . . . . .	»	3 —
Scarpe . . . . .	»	8 —
Seterie e Sete fine . . . . .	»	45 —
Sommacco . . . . .	»	2 —
Spirito . . . . .	»	6 —
Tabacco . . . . .	»	4 —
Tavoloni di Svezia . . . . .	dozzina	40 —
Vinini lavorati . . . . .	400 Chil.	8 —
Vino . . . . .	»	4 —
Zolfo . . . . .	»	2 —

**Merci di valore, Gruppi ecc.**

Ambra, Corallo ecc. . . . .	lire 4000 L.	6 —
Gruppi e Oggetti di valore . . . . .	»	5 —

**Bovi, Cavalli, Vetture ecc.**

Bovi, Vacche ecc. . . . .	l'uno	L. 440 —
Cavalli e Muli . . . . .	»	» 430 —
Vetture a 4 Ruote . . . . .	»	» 250 —
Id. a 2 Id. . . . .	»	» 165 —

**AVVERTENZE**

Oltre il Nolo deve pagarsi il 5 0/0 di Cappa. — Le spese di sbarco sono a carico dei Ricevitori, i quali non presentandosi a sbarcarle in tempo debito, verranno sbarcate dall'Agenzia a tutte spese, rischio e pericolo dei singoli Ricovitori. — L'amministrazione si riserva la facoltà di esigere il Nolo delle Merci a destino. — Verranno però escluse da questa convenzione le Merci suscettibili di deperimento, i Liquidi di qualunque genere, ed i Pacchi di poco valore. — Ogni Collo di poco peso non potrà pagare nolo minore di L. 6.

# SOCIETÀ RUBATTINO

SERVIZIO REGOLARE DI PIROSCAFI ITALIANI

per **ALESSANDRIA d'EGITTO e PORT-SAID**

Partenze fisse { da GENOVA. . . . . il 1° e 15 }  
 > LIVORNO . . . . . il 2 e 16 } d'ogni mese.  
 > NAPOLI. . . . . il 18 }  
 > ALESSANDRIA D'EGITTO il 1° e 15 }

Tariffa generale dei prezzi di passaggio.

LUOGHI		POSTI				OSSERVAZIONI
di PARTENZA	di ARRIVO	di CAMERA		di PONTE		
		Fr.	C.	Fr.	C.	
MARSIGLIA.	Genova . . . . .	35	—	15	—	Nei prezzi di camera è compreso il trattamento di tavola durante la navigazione, escluso però per i passeggeri che s'imbarecano fra GENOVA e LIVORNO e fra MESSINA e CATANIA e fra ALESSANDRIA e PORT-SAID. I passeggeri di ponte provvengono essi stessi al loro mantenimento. I ragazzi sotto i 10 anni pagano mezzo posto. Per due ragazzi si accorda una cocciotta. — Ogni passeggero ha diritto ad un bagaglio d'effetti d'uso di chilogr. 80 per quelli di Camera e di chilogr. 30 per quelli di Ponte. In caso di quarantena le spese di lazzaretto sono a carico dei passeggeri.
	Livorno . . . . .	60	—	20	—	
	Napoli . . . . .	100	—	35	—	
	Messina . . . . .	115	—	40	—	
	Catania . . . . .	125	—	45	—	
	Malta . . . . .	160	—	55	—	
Ales. d' Eg.	250	—	85	—		
	Port-Said . . . . .	280	—	100	—	
GENOVA.....	Livorno . . . . .	25	—	7	60	
	Napoli . . . . .	80	—	25	—	
	Messina . . . . .	100	—	36	—	
	Catania . . . . .	110	—	40	—	
	Malta . . . . .	150	—	60	—	
	Ales. d' Eg.	210	—	70	—	
Port-Said . . . . .	240	—	85	—		
LIVORNO....	Napoli . . . . .	70	—	20	—	
	Messina . . . . .	80	—	30	—	
	Catania . . . . .	90	—	35	—	
	Malta . . . . .	125	—	50	—	
	Ales. d' Eg.	195	—	65	—	
Port-Said . . . . .	225	—	75	—		
NAPOLI.....	Messina . . . . .	35	—	10	—	
	Catania . . . . .	40	—	15	—	
	Malta . . . . .	50	—	20	—	
	Ales. d' Eg.	150	—	55	—	
Port-Said . . . . .	180	—	70	—		
MESSINA....	Catania . . . . .	9	—	4	—	
	Malta . . . . .	35	—	15	—	
	Ales. d' Eg.	120	—	45	—	
	Port-Said . . . . .	145	—	65	—	
CATANIA....	Malta . . . . .	25	—	12	—	
	Ales. d' Eg.	110	—	40	—	
	Port-Said . . . . .	135	—	60	—	
MALTA.....	Ales. d' Eg.	100	—	25	—	
	Port-Said . . . . .	130	—	35	—	
ALES. D' EG. :	Port-Said . . . . .	30	—	10	—	

Uffici della Società, presso cui dirigersi per informazioni o trattare per imbarco:

in GENOVA . . alla Direzione  
 » TORINO . . al sig. C. A. Ratti  
 » MILANO . . » Inn. Mangilli  
 » LIVORNO . . » Salvat. Palau  
 » FIRENZE . . » Coriol. Ceccotti  
 » NAPOLI . . » G. Bonnet e V. Perret  
 » MESSINA . . » F. J. F. Verbeke e F.  
 » CATANIA . . » N. Bisani  
 » MALTA . . » P. Eynaud e C.  
 » ALES. D' EG. » Barker e C.  
 » PORT-SAID » D. Mitzarachi  
 » SUEZ . . » F. Gaertner  
 » MARSIGLIA » C. Roussier

## Allegato E.

### LA COSTRUZIONE NAVALE IN LIGURIA

---

Togliamo da un recente scritto del Senatore Torelli i seguenti brani:

La costruzione delle navi nella Liguria è forse l'industria che può chiamarsi la più fiorente in Italia, intendo fra le industrie esercitate su scala alquanto vasta; lasciando sussistere quel *forse* se mai vi fosse qualche altra che ancora la superi, è certo che è cosa consolante il vedere quel progresso, quell'attività, e quell'abbondanza di capitali rivolta a così importante ramo della pubblica ricchezza.

Nell'anno 1867 vennero costruiti nelle due Riviere, che comprendono i tre compartimenti marittimi di Genova, Spezia e Porto Maurizio, in complesso 136 navi della complessiva portata di 53,230 tonnellate.

Per formarsi un concetto esatto avrei desiderato di avere anche le notizie della qualità delle costruzioni, soprattutto per conoscere in qual proporzione siano le costruzioni a vapore con quelle a vela; ma non ho potuto procacciarmele che pel compartimento marittimo di Genova, pel quale furono rese di ragione pubblica. Tuttavolta è tale la importanza di quel compartimento che assorbe oltre i  $3\frac{1}{4}$  del complesso, epperò per lo scopo che io mi prefiggo bastano anche quei dettagli che si riassumono come segue:

Al 31 dicembre 1866 contavansi in quel compartimento, che si estende da Savona nella Riviera di ponente, a Sestri di levante in quella di levante, N.º 1,755 navi a vela della complessiva capacità di tonnellate 390,787, e numero 87 vapori della capacità di 42,584 tonnellate e della forza di 7,455 cavalli.

Al 31 dicembre 1867, ossia nello spazio preciso di un anno, si contavano 1842 navi a vela della capacità di tonnellate 354,457 e 59 vapori della complessiva portata di 43,378 tonnellate e della forza di 7,439 cavalli.

Si verificò quindi un aumento di 87 navi col complesso di 44,370 tonnellate, e di 2 vapori col complesso di 797 tonnellate e 284 cavalli di forza.

Queste cifre dinotano l'aumento effettivo, non la costruzione presa isolatamente de' nuovi legni, poichè questa salì a 105 navi a vela, ed a 5

vapori, e quelle 405 poi vanno a 426 per navi comperate all'estero o venute dall'altro compartimento, ma da quella cifra di 426 vanno dedotte le estinzioni per i diversi titoli, come demolizioni, naufragi, vendite e passaggi ad altri compartimenti ecc., ed in complesso per que' titoli nell'anno stesso si verificarono 39 diminuzioni rapporto ai bastimenti a vela e 3 rapporto ai vapori, talchè fatte quelle sottrazioni rimangono le cifre che ho accennate siccome aumento effettivo della marina mercantile del compartimento di Genova. — Da quella cifra rilevasi, anche la grande importanza relativa del compartimento di Genova in confronto degli altri due, poichè dalla cifra di 436, annunciata come di nuove costruzioni nella Liguria, levando quella del compartimento di Genova in 405, più non rimangono che 31 per gli altri. — Ben si vede come l'anima, la spinta parte da Genova, e fra i vari cantieri quello di Sestri di ponente, nel 1867 lanciò in mare 46 navi, esso solo.

Questa è attività e delle più commendevoli, ma precisamente per questo io amerei poter essere convinto che venga impiegata nel miglior modo possibile. Si tosto ebbi in mano i dettagli, ho cercato in qual relazione stavano le costruzioni delle navi a vapore con quelle a vela, già le ho annunciate poc'anzi; si è nella proporzione minima di 5 su 405. Or qui i miei signori colleghi dell'Istituto, mi permettano che mi rivolga più specialmente agli armatori liguri; ciò facendo per così nobile mezzo, mi accorderanno forse anch'essi più benevola attenzione.

Io entrerò tosto e senza complimenti, come suol dirsi, nelle viscere della questione.

Credete voi essere sulla buona via dando sempre sì grande preferenza alla costruzione delle navi a vela? Io ritengo che risponderete affermativamente ed io comprendo come possa esser vero; ammetto possibile che oggigiorno il vostro commercio coll'America meridionale e col Mar Nero, che sono i due campi principali di operazione della marina ligure, vi dia tanto lucro da poter impiegare in esso i vostri capitali (1), ma non vi potete sottrarre alle leggi generali, che pur regolano il commercio delle altre nazioni, che possono farvi concorrenza sui medesimi campi, queste leggi, o dirò meglio gli effetti di queste leggi, provarono come il vapore vada aumentando in proporzioni grandi e la vela lotti con sempre maggiore svantaggio; certo che si danno ancora eccezioni, ma queste si fanno sempre più rare. Or avete voi la certezza di mantenervi a lungo in queste eccezioni?

La parsimonia del marinaio ligure è proverbiale; io comprendo che questo elemento giornaliero di spesa può stare in vostro favore; ma tutti

(1) Il Torelli non tiene in alcun conto il commercio di trasporto che la marina ligure fa per le altre nazioni ed in specie per conto dell'Inghilterra.

gli altri assieme vi presentano forse un sì grande ribasso che si possa sostenere con successo una lotta sempre più difficile? Vi sono tali elementi e fra i più forti, che non dipendono da voi, il deperimento e quindi la relativa spesa di mantenimento che non può variare gran fatto da quanto accade ai bastimenti inglesi e francesi i meglio costrutti (1); l'assicurazione è altra spesa importante che sta in ragione de' pericoli, nè la marina ligure può avere in proposito un trattamento diverso (2). Dai dettagli pubblicati intorno al compartimento di Genova rilevo, che nel 1867 si perdettero 41 navi per naufragio, e fra queste ve ne dovevano essere di entità poichè nel complesso davano 4049 tonnellate; colla cieca fortuna non può quindi far fidanza nemmeno il commercio ligure. A fronte di tutto questo io conoscendovi buoni calcolatori, devo dire che vi ravvisate ancora la vostra convenienza; ma permettete che io ponga diversamente la questione; se devo tener conto della vostra prudenza e circospezione nel far conti, non posso dall'altra parte chiudere gli occhi ai fatti che si avverano a migliaia presso le nazioni le più attive e le più intelligenti in materia commerciale, come l'Inghilterra, la Francia e gli Stati Uniti. Or dunque io non toccherò il presente, mi limiterò a chiedere: se credete che fra 12, fra 15 anni le condizioni della marina a vela possano ancora essere le medesime d'oggi-giorno? Se mai avete questa convinzione tal sia di voi, io non vi convertirò: ma se freddamente voi consulterete quelle cifre che ho citato, voi vedrete quanto poco sarebbe fondata una simile convinzione.

In Inghilterra la costruzione delle navi a vela nel decennio dal 1840 al 1850 ammontò del 27 p. 010, e quella dei vapori del 94. Alla fine del decennio successivo dal 1850 al 1860 quelle delle navi, preso il ventennio intero, fu del 59 p. 010 e quella dei vapori del 417 p. 010.

In Francia nel primo periodo fu del 3 p. 010 per le navi a vela, e del 46 p. 010 dei vapori; nel secondo, preso il ventennio, fu del 42 p. 010 per la vela e del 613 p. 010 pel vapore.

Dalle cifre che presenta il quinquennio dal 1860 a 1865 si rileva, che la proporzione del decennio dal 1860 al 1870, è, rapporto all'umento dei vapori, ancor maggiore per quelle marine citate. La marina austriaca, o dirò la gran Società del Lloyd, ha progredito quasi di egual passo; nel 1840 contava 10 vapori, nel 1850 ne aveva 31 e nel 1860 ne possedeva 60. Ora sale a 76 non calcolati i vapori che fanno il cabotaggio (3).

(1) Primo errore.

(2) Secondo errore. Il Torelli non ricorda che a Genova esistono le Mutue, nè conosce i loro risultati.

(3) L'*Osservatore Triestino* in un notevole studio pubblicato nel febbraio 1869, faceva sentire che la marina a vapore di Trieste avea grande bisogno di appoggiarsi sulla base della navigazione a vela, e lamentava appunto che la marina a vela fosse così ristretta nell'Istria.

Questi fatti non ammettono nè discussione, nè dubbio, che può solo portarsi sulle conseguenze, ma come e con qual fondamento si può ammettere che queste saranno diverse dalle passate?

Dacchè la marina a vela venne posta nelle presenti angustie dal vapore (1) e la grande inchiesta della Francia lo provò all'evidenza, come ammettere che ad un tratto cambieranno le condizioni e subentreranno effetti diversi? Non vi sarebbe che un caso solo, che, cioè, il commercio alla sua volta aumentasse quasi d'un tratto in così enormi proporzioni, che non bastasse tutto il navile esistente a dargli sfogo; ma riflettete che un vapore faccia tre viaggi per la stessa via nel tempo che la vela ne fa uno, io sono al disotto del vero, che sta più presso ai quattro che ai tre (2) Sei navi a vela da 500 tonnellate vuol dire una grande somma impiegata. Io ammetto bensì come possibile che condizioni speciali del commercio ligure coll'America meridionale possano ancor retribuire que'capitali per otto, per dieci, per dodici anni; ma sarà una scala decrescente di lucri, e verso la fine di quel termine è probabile che si ragionerà in altro modo che in oggi da chi ancor difende la vela. Ne volete una prova? Una risorsa non certo indifferente pel commercio ligure sono gli emigranti che trasporta in America. — Non è troppo consolante veder ad ogni tratto queste liete di concittadini, che non possono più vivere nell'antica patria e vanno lungi a cercar fortuna; ma io sto per la piena libertà anche in questo; chi vuol opporsi li mantenga desso a casa; se non può li lasci andare. — Pochi anni or sono il trasporto degli emigranti non da Genova sola, ma da tutti i porti del continente europeo e dall'Inghilterra, si faceva con bastimenti a vela, or bene da alcuni anni cominciò a trasportarli il vapore, e nel 1865 dal Clide e dalla Mersey, d'onde pur tanti ne partono, non parti più una sola nave a vela con emigranti. Nel 1866 gli emigranti che s'imbarcarono ne'porti inglesi partirono il 73 1/2 per 0,7 su bastimenti a vapore, ed il 26 1/2 per 0,7 su navi a vela, e Dio volesse che scomparisse presto anche quel 26 1/2 per 0,7, poichè solo i trasportati su quelle navi sanno dire cosa soffrirono, e se oggi soffrono meno anche quelli che pur s'imbarcano su navi a vela, lo devono indirettamente al vapore che colla sua concorrenza

(1) È inesatto. Veggasi Sageret.

(2) Anche qui vi ha esagerazione.



obbligo a maggiori riguardi. Dieci anni or sono la proporzione dei trasportati dai vapori era minima; arguite da quel 73 per 0<sub>10</sub> quale può essere fra 10 anni, la parte che rimarrà alla vela (1) !

Un altro esemp o voglio citarvi dell' invasione sempre crescente del vapore nei campi della vela. Non sono molti anni, il carbon fossile era trasportato esclusivamente da quelle, ora dall' Inghilterra partono giornalmente anche vapori carichi di null'altro, che di carbon fossile. Che non sia gran tempo ne avete una prova nella risposta al ministero Rouber del deputato della Camera di commercio di Dunkerque, quando diceva che il vapore avrebbe preso il posto della vela *anche pel trasporto delle merci di poco valore*. Come vedete ei fu profeta.

Un ultimo esempio ancora e poi vengo alla conclusione. La compagnia delle Messaggerie imperiali non possedeva nel 1852 che 16 piroscafi. Altissimo era il nolo sorpassando le lire 200 per tonnellata. Nel 1866 la compagnia possedeva 63 vapori, la capacità complessiva era in ragione decupla del 1852; la celerità del 20 per 0<sub>10</sub> in più con egual spesa; il nolo era diminuito del 78 per 0<sub>10</sub>, ed il trasporto delle mercanzie aumentato in ragione da 4 a 18.

Pensate a queste cifre e poi ditemi cosa lascerà il vapore alla vela fra 12 o 15 anni ?

Certo in modo esatto, in modo dettagliato nessuno sa dire come si presenterà il commercio in genere dopo quel lasso di tempo, sì grande sarà l'innovazione ch'esso subirà nell'anno prossimo, quell'innovazione che in Italia fu presa con tanta leggerezza, sì che ieri ancora si metteva in ridicol il canal di Suez e non si fece poi nulla, in vi-ta dell'apertura di quel passo, nè dal governo nè dai privati, se si esclude il recente lodevole tentativo della Compagnia Rubattino che attivò un servizio di vapori fra Genova e Porto Saïd, e la recentissima apertura della scuola di lingue orientali nel collegio asiatico di Napoli. Ma quel grande avvenimento quale influenza avrà su'la lotta fra il vapore e la vela? Da quanto io ho detto rapporto alla navigazione del Mar Rosso si può facilmente arguire.

Il commercio in gran'è pel Mar Rosso non si farà che coi vapori, non voglio dire impossibile la vela e tanto meno un cauto cabottaggio con essa, ma non posso ammettere che le grandi costruzioni navali dei 'egni a vela della Lignria ne trarranno profitto di rilevanza. Prima di avventurarsi credo ci si penserà due volte. I Liguri conoscono perfettamente il

(1) Il ribessn è giusto; i passeggeri hanno una marcata tendenza a preferire i legni a vapore. Ma la grande miseria degli emigranti italiani i quali non emigrano punto con capitali, darà per molto tempo lavoro anche ai legni a vela che fanno prezzi più ridotti.

Mar Nero, ma cosa possono mai sapere del Mar Rosso (1)? Nè i loro capitani soli, ma i capitani di navi a vela, di tutta Europa, sono nelle eguali condizioni, poichè io non so se il Mar Rosso, conti un sol capitano europeo che guidi un bastimento a vela in quelle acque. Ma il coraggio dei capitani Liguri è grande, si dice. Tal sia, ma tutti desideriamo che sia anche fortunato e non si affrontino pericoli ignoti con mezzi inadeguati. Tutti vogliamo e desideriamo che tanta attività, tanti capitali, tanta intelligenza ottenga il miglior frutto possibile per essi e per la nazione, per questo dirò concludendo che io dubito, che ciò si possa ottenere restando fedele alla vela. Forse all'America meridionale vi andrete più a lungo ch'io non creda con vantaggio ancor con la vela, ma non fate calcoli sul Mar Rosso. Se mai avete tali intenzioni smettete dal vostro servizio, almeno per quello, la vecchia vela e prendete il giovane vapore. Pur troppo, io già indovino la risposta: Il vapore ci obbliga a far società e tutti sanno qual fine abbiano avute le passate. Avremo minor lucro, ma restando in pochi, colle nostre carature dei bastimenti a vela, saremo più sicuri.

Havvi del vero anche in questo, ma non toglie che l'avvenire sia del vapore. Verrà tempo, e non è lontanissimo, che coloro che rimarranno fedeli alla vela, e soli e isolati, dovranno accontentarsi delle briciole che lascieranno cadere gli epuloni dei mari, che sono e saranno le potenti Società di navigazione a vapore.

(1) Il perito navigatore non sta molto a famigliarizzarsi anche coi mari più sconosciuti e difficili.

FINE.

# INDICE

## CAPITOLO I.

*Dell'importanza attuale ed avvenire del traffico fra l'Europa,  
le Indie e l'estremo Oriente.*

- |  | <i>Pag.</i> |
|--|-------------|
| § 1. — I principii economici che regolano le Nazioni civili ed i grandiosi lavori pubblici tendono a diffondere ogni dove la civiltà per mezzo del commercio — L'Occidente sede della moderna civiltà, è destinato a propagarla nelle altre parti del mondo — Importanza dei commerci dell'Europa ed America del Norte coll'India e la Cina — Utilità dello studio dei mezzi per profittare dello svolgimento di questo traffico che si avvia al Mediterraneo — Grande importanza del Bosforo di Suez; suo prossimo compimento — Quest'opera contribuisce a facilitare, ma non è la cagion prima dello svolgersi del traffico Indo-occidentale . . . . . | 3           |
| § 2. — Produzione e commercio del Giappone, della Cina, della Cocincina e dell'India — Degli interessi che spingono l'Inghilterra ad avviare il commercio Cino-Giapponese al Mediterraneo.   | 12          |

## CAPITOLO II.

*Commercio del Mar Rosso e dell'Egitto.  
Il transito per l'Istmo.*

- |  |    |
|--|----|
| § 1. — Fatti che allontanarono e che ora richiamano il commercio Indo-Europeo all'Egitto — Trascuranza degli Italiani a stringere relazioni commerciali con quella regione — Grande sviluppo della navigazione a vapore nel Mar Rosso . . . . .            | 45 |
| § 2. — Il Mar Rosso non presenta grandi difficoltà alla navigazione — Ignoranza degli Italiani circa il commercio dei porti del Mar Rosso; utili proposte del Torelli — Importanza attuale ed avvenire dei traffici della penisola Arabica — Mercati delle |    |

	Pag.
Coste Africane; gli sbocchi dell'Abissinia — Misure che deve prendere sin d'ora il Governo italiano per vantaggiare la navigazione nazionale . . . . .	53
§ 3. — Cenni statistici circa il commercio e la navigazione di Alessandria; aumento progressivo della sua popolazione e della sua ricchezza — Commercio e navigazione fra l'Italia e l'Egitto — Commercio e navigazione fra Trieste, Marsiglia e l'Egitto — La Compagnia Rubattino di Genova — Commercio interno dell'Egitto — Produzione e commercio del cotone . . . . .	60
§ 4. — Transito del commercio Indo-Europeo per l'Istmo — Commercio fra Suez e gli scali del Mar Rosso — Principali merci che compongono il transito — Il servizio del Canale e le ferrovie egiziane — Porto Said, suo prospero avvenire . . . . .	77

### CAPITOLO III.

#### *Della navigazione nel canale marittimo di Suez.*

§ 1. — Calcolo diretto a stabilire a qual tonnelloaggio probabilmente ascenderà la merce che passerà pel Canale; commercio e navigazione che oggidì si effettua pel Capo di Buona Speranza — La brevità e le spese sono gli elementi che determinano i bastimenti a seguitare una data direzione — Calcoli e confronti delle spese fra la via del Capo e quella di Suez — La navigazione indiretta e la concatenazione dei noleggi — Probabile passaggio di merci per il Canale — Necessità di continuare l'attuale servizio di transito per le merci dal Mediterraneo al Mar Rosso . . . . .	85
§ 2. — Condizioni stabilite per la navigazione del Canale di Suez — L'esercizio, la manutenzione, il reddito . . . . .	102

### CAPITOLO IV.

#### *L'Italia e la navigazione a vapore coll'Egitto e l'Oriente.*

§ 1. — La Circolare del Ministro Ribot sulla navigazione a vapore — Bisogna oramai in questo ramo uscire dal campo delle parole e delle semplici buone intenzioni — La navigazione a vapore non può essere utilmente gerita che per <i>linee</i> e per <i>compagnie</i> — La sovvenzione non è assolutamente necessaria anche per le linee in concorrenza di altre forestiere sovvenzionate — Convenienza di far prosperare gli elementi che si posseggono a vece di crearne dei nuovi — Importanza di un organamento amministrativo già compiuto e di esperienze già fatte . . . . .	106
§ 2. — La linea di Brindisi — Le comunicazioni fra l'Egitto e	

Pag.	
	l'Adriatico; contratempi del commercio veneto — La Compagnia Rubattino di Genova e le comunicazioni fra l'Egitto ed i porti del Mediterraneo — Statistica dei trasporti compiuti da questa Compagnia — Genova e la sua Camera di Commercio — Meta cui deve tendere l'Italia . . . . .
	446

## CAPITOLO V.

### *Il materiale nautico e meccanico.*

§ 1. — <u>Importanza della scelta del tipo nautico speciale, secondo le destinazioni del bastimento — Le innovazioni nelle costruzioni navali — Continenza dei bastimenti in ferro e di grossa portata — Le spese di esercizio — I bastimenti misti e le Associazioni di Assicurazione Mutua . . . . .</u>	139
§ 2. — <u>Metodi di costruzioni in ferro — Prezzi degli scafi — Può l'Italia aver convenienza a costruire bastimenti con questo materiale . . . . .</u>	181
§ 3. — <u>Delle macchine marine più adatte alla navigazione commerciale — Dell'ammortizzo annuale — Norme di una buona esercitazione nautica a vapore . . . . .</u>	184
§ 4. — <u>Convenienza per le linee non sovvenzionate di rinnovare il loro materiale navale — Necessità dell'economia di esercizio per offrire tariffe ridotte — La rapidità e l'economia — Quest'ultima ci assicura forti guadagni nel porto di Marsiglia . . . . .</u>	187

## CAPITOLO VI.

### *La vela od il vapore?*

Trionferà nell'avvenire il piroscifo o la nave a vela? — Mario Fontane ed Ernesto Sageret; la marina francese e la marina italiana — Il <i>Semaphore</i> e la navigazione di concorrenza — Calcoli sulle spese del bastimento a vela ed a vapore — Perfezionamenti ed economie — Lettera del signor Tompson e il bilancio della Compagnia Peninsulare e Orientale — Idee del Senatore Luigi Torelli — Osservazioni d'un Ligure — Nostra opinione e Conclusione . . . . .	164
Allegato A: I Porti del Mar Rosso . . . . .	194
Id. B: Dati statistici del commercio di Trieste coll'Egitto nel biennio 1866-67 . . . . .	209
Id. C: Statistiche del commercio inglese con Calcutta, Rangoon, Madras, Ceylan, Bombay, ecc. ecc. . . . .	218
Id. D: Tariffa provvisoria per i noli delle merci da Genova e Livorno per Alessandria d'Egitto . . . . .	220
Id. E: La costruzione navale in Liguria . . . . .	223











